



HAL
open science

La gouvernance locale des écocités : regard comparatif France-Danemark

Anne-Marie Thirion

► **To cite this version:**

Anne-Marie Thirion. La gouvernance locale des écocités : regard comparatif France-Danemark. Science politique. Université de Rennes, 2019. Français. NNT : 2019REN1G020 . tel-03210031

HAL Id: tel-03210031

<https://theses.hal.science/tel-03210031>

Submitted on 27 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE DE RENNES 1
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 599
Droit et Science politique
Spécialité : *Science politique*

Par

« **Anne-Marie THIRION** »

La gouvernance locale des écocités

Regard comparatif France/Danemark

Thèse présentée et soutenue à Rennes, le 10 décembre 2019

Unité de recherche : Arènes/CNRS/UMR 6051

Thèse N° :

Rapporteurs avant soutenance :

Vincent Béal

Maître de conférences de science
politique, Université de Strasbourg

Lionel Prigent

Professeur d'aménagement et
d'urbanisme,
Université de Bretagne Occidentale

Composition du Jury :

Vincent Béal

Maître de conférences de science
politique, Université de Strasbourg

Cyria Emelianoff

Professeure d'aménagement et
d'urbanisme, Université du Maine

Lionel Prigent

Professeur d'aménagement et
d'urbanisme, UBO

Thibault Tellier

Professeur d'histoire contemporaine,
Sciences Po Rennes

Directeur de thèse
Romain Pasquier

Directeur de recherche CNRS
Sciences Po Rennes

Résumé de thèse

Cette étude de territoires infranationaux déconstruit la gouvernance sur quatre projets urbains à Rennes, Copenhague et Elseneur au prisme de la sociologie de l'action publique. Elle permet de révéler les préoccupations des acteurs publics, privés ou associatifs, et dévoilent leur vision à différentes échelles - locale, nationale, supranationale - pour de grands territoires urbains. Elle interroge également la cohérence de l'action publique, le fonctionnement des institutions, et la démocratie locale plus généralement.

Mon travail de recherche part de deux hypothèses: il suppose d'une part l'émergence d'une gouvernance nouvelle entre acteurs publics et privés à travers ces projets urbains novateurs, tant au niveau de la fabrique urbaine que des usages. D'autre part, il questionne l'éventuelle instrumentation de ces projets urbains durables par les pouvoirs publics, à travers la question du marketing territorial rendu nécessaire par une concurrence exacerbée des territoires métropolitains, dans le cadre de la mondialisation. Ces hypothèses posent donc in fine la question de l'homogénéisation (ou pas) de la fabrique urbaine européenne.

L'État, pour sa part, semble vouloir encourager la réalisation d'opérations exemplaires d'aménagement dans le contexte annoncé d'une transition écologique pour les territoires, mais il reste à distance. L'enjeu est de soutenir la croissance et l'attractivité de ces grandes agglomérations, de les rendre plus respectueuses de leur environnement en diminuant les pollutions multiples et en consommant moins d'énergie et d'espace périurbain.

L'intérêt de cette recherche est de proposer une typologie inédite des projets urbains durables à travers une matrice inspirée des trois piliers (économique, social et environnemental) du rapport Brundtland (1987), la référence internationale en matière de durabilité.

La thèse est dirigée par Romain Pasquier, politiste, directeur de recherche au CNRS et enseignant à l'Institut d'Etudes Politiques de Rennes.

Remerciements

J'adresse mes chaleureux remerciements

- ✓ A mon Directeur de thèse, Romain Pasquier, ainsi qu'au Comité de thèse (dont Sylvie Ollitrault et Thomas Aguilera) pour leur éclairage toujours utile, et leur patience. C'est probablement la marque des grands chercheurs que d'accepter l'inconnu en incluant des profils atypiques;
- ✓ Aux membres du Jury qui m'ont fait l'honneur de bien vouloir évaluer cette étude, et y consacrer de leur temps précieux;
- ✓ Aux plus de 80 acteurs publics ou privés de Rennes, Elseneur, Paris, Copenhague et New York, qui ont trouvé un moment dans leurs agendas chargés; avec une mention spéciale pour Michel Lozachmeur;
- ✓ A Marylène Bercegeay-Nissabouri et Anne-Cécile; ainsi qu'à mes relecteurs (en anglais ou français): Barbara & Subrina, Marie, Niels, Thelma, Yannick, et surtout Juliette;
- ✓ Aux personnes qui ont contribué indirectement à ce travail par leur aide-clé d'un moment: Emmanuelle Huisman-Perrin, Marie-Françoise Durand, Etsuo Yoneyama, Loïc Rivault; les professeurs Henry, Rosas, Daniel et Lecouplier à Dinan.... ou bien par leur soutien amical: Ciaràn, Maryse, mes Lehman sisters (dont Martine), Mathilde, Jeanne, les Foudouk, Robin & KT, Snejana; ainsi qu'un merci à Ety M., Jean-Louis Kelly, et Cécile P. pour nos débats « socratiques » nombreux à Ouest 35;
- ✓ Aux membres de la famille élargie qui ont posé au moins une question sur ce travail peut-être surprenant après mon activité professionnelle antérieure... avec une pensée affectueuse pour Claude et Josie, John-Mary et Henri... ainsi qu'un grand merci à Maryvonne pour le baby-sitting et un clin d'œil aux cousin(e)s pour les pauses festives;
- ✓ A mon père, pour son esprit ouvert mais exigeant; et à Jacqueline pour les gâteaux;
- ✓ A ma photographe de choc, Cécilou, et à Yaya (ainsi que Max, Morguy et BG) pour leur regard bienveillant et leur soutien constant;

- ✓ Enfin, merci à mon amour et à chouchou pour leur soutien indéfectible pendant ces années de thèse. Avec eux, la vie est pleine de surprises et de joies au quotidien.

Avant-propos

Ce travail de recherche prend sa source un peu avant le 11 septembre 2001, quand j'entreprends de suivre des cours de Master en sciences politiques, financés par mon employeur, à la New York University. Quel plaisir d'étudier Hobbes et Marx le soir après avoir contrôlé des traders (un oxymore) près de Wall Street toute la journée! L'apprentissage se poursuit ensuite dans le cadre stimulant de Sciences-Po Paris.

Mais le déclencheur de cette thèse est lié à la crise de 2008 et à l'achat d'un appartement neuf près de la cité du cinéma voulue par Luc Besson. J'ai vu dans l'espace public les vols à l'arraché récurrents, très souvent près de la basilique Saint-Denis qui abrite le mausolée de Louis XII et Anne de Bretagne. J'y ai vu les bidonvilles pousser sous les échangeurs, les détritiques s'amonceler dans les rues, les voitures régulièrement fracturées dans les garages, ou le canal Saint-Denis utilisé comme latrines à la nuit tombante. J'y ai découvert les immeubles des marchands de sommeil (qui furent vite filmés lors des attentats de 2015), jouxtant la très protégée maison d'éducation de la Légion d'honneur; et une fiscalité locale curieusement bien plus élevée qu'à Paris intra-muros...

... mais j'y ai aussi observé celles et ceux, nombreux dans le métro, qui partent travailler aux aurores; et pris la mesure de l'énergie et de la solidarité qui existent dans ces zones très pauvres d'Ile-de-France, souvent à travers le tissu associatif.

C'est à l'occasion d'une labellisation « écocité" près de chez nous à Saint-Denis en 2009, que m'est apparu le paradoxe étrange entre un discours idéalisé d'élus locaux ou nationaux sur la ville durable, et la réalité quotidienne de territoires d'où l'Etat s'est retiré. Deux Parisiennes engagées m'ont alors interpellée en disant: « Tu devrais écrire sur la rhétorique politique autour des écocités, et sur ces choix de territoires à deux vitesses, qui minent nos démocraties".

Cette thèse leur est dédiée.

In memoriam:

Evelyne Morin (1945-2014)

et Annick Dolédec (1948-2017)...

... A ces Olympe de Gouges de la Troisième révolution industrielle, qui n'ont pas eu le temps de lire ces lignes.

Sommaire

Résumé de thèse	1
Remerciements	3
Avant-propos	5
Sommaire.....	9
Liste des acronymes et abréviations	11
INTRODUCTION.....	17
Le projet d'écocité: objet de recherche et parangon de la ville durable	19
Le projet durable: chemin de traverse ou poursuite du sentier de dépendance dans la gouvernance urbaine?	41
Economie générale de la thèse.....	49
PREMIERE PARTIE: Les projets d'écocité entre gouvernance inédite et recherche d'attractivité territoriale	53
CHAPITRE 1. Stratégie de recherche et méthodologie	55
A - Une analyse renouvelée de l'action publique urbaine	55
B - De la comparabilité de nos terrains de recherche français et danois, par-delà les évidences	71
CHAPITRE 2. Projets durables ou l'épure d'une nouvelle gouvernance urbaine ...	83
C - Une nouvelle gouvernance dans la fabrique urbaine.....	83
D - Un changement de gouvernance dans l'usage de la ville	110
CHAPITRE 3. Des projets urbains comme instruments d'attractivité pour les territoires	141
E - L'écocité, un outil de marketing territorial pour les acteurs publics.....	143
F - Le projet durable: un « policy mix » par les instruments plutôt vendeur	169
DEUXIEME PARTIE: Les projets urbains durables au concret: des idiosyncrasies dans la fabrique urbaine.....	185
CHAPITRE 4. LE PROJET D'ECOCITE VIA SILVA A RENNES (France): D'une stratégie durable ambitieuse à une mise en œuvre contrariée	187
G - Un contexte favorable au projet durable à différentes échelles avant la crise financière de 2008	187
H - La carrière inégale d'un projet politique rythmé par les échéances électorales	260
CHAPITRE 5. LE PROJET D'ECOQUARTIER LA COURROUZE (France): Entre projet phare et application du modèle rennais d'aménagement	347
I - Une mise à l'agenda local plutôt consensuelle.....	350
J - Un projet éminemment politique, malgré le diapason affiché sur la durabilité	402
CHAPITRE 6. LE PROJET D'ECOCITE NORDHAVNEN A COPENHAGUE (Danemark): La durabilité au service d'une visibilité internationale	577

K - Un contexte danois porteur pour la mise en place d'un projet urbain durable	582
L - Nordhavnen, un projet tiraillé entre indicateurs de « performance durable » et participation citoyenne	630
CHAPITRE 7. LE PROJET DURABLE D'HELSINGOR (Danemark): Fenêtre d'opportunité offerte par l'UE ou fin du portage politique local?	653
M - Un projet à la croisée des chemins entre objectifs supranationaux et initiatives locales	653
N - La carrière du projet d'Helsingor, ou la mise en œuvre du savoir-faire des consultants	667
<i>CONCLUSION: De l'intérêt d'une typologie nouvelle sur les projets d'écocité....</i>	677
CHAPITRE 8. UNE MODELISATION ORIGINALE DES PROJETS URBAINS DURABLES	679
O - Un bilan contrasté sur les quatre terrains de recherche	679
P - Une typologie inédite des Projets Urbains Durables (PUD) à la lumière du rapport Brundtland	687
Bibliographie	697
Articles & Liens Internet	729
Liste des tableaux et graphiques	749
Liste des entretiens	765
Observation participante	773
Table des matières	775

Liste des acronymes et abréviations

AAI: Autorité Administrative Indépendante

AIVS: Agence Immobilière à Vocation Sociale

ALFADI: Association Logement des Familles en Difficultés

ADEME: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AEE: Agence Européenne pour l'Environnement

AFB: Agence Française pour la Biodiversité

AFNOR: Association Française de Normalisation

AIE: Agence Internationale de l'Energie

ALUR: loi no 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, (dite *loi ALUR* ou *loi Duflot II*)

APRAS: Association pour la Promotion de l'Action et de l'Animation Sociale

ARS: Agence Régionale de Santé

ARS: *aussi* Atelier de Construction de Rennes

ASN: Autorité de sûreté nucléaire

ATEP: Approvisionnement Totale en Energie Primaire

AUDIAR: Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise

BASIAS: Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service

BASOL: BAses de données des Sites et sOLs poLLués

BATX: Baidu, Alibaba, Tencent et Xiaomi (en Chine)

BRGM: Bureau de Recherches Géologiques et Minières

BTP: Bâtiment et travaux publics

CAC: Commissaire Aux Comptes

CASIAS: Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Service

CCNUCC: Convention-Cadre des Nations Unis sur les Changements Climatiques

CCRE: Conseil des Communes et Régions d'Europe (créé en 1951)

CEDRIC: Consultation Electronique des Documents Relatifs aux Installations Classées

CGDD: Commissariat Général au Développement Durable

CIP: Le programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation (dans l'UE)

CJUE: Cour de justice de l'Union européenne

CNDP: Commission Nationale du Débat Public

CNPN: Conseil National de Protection de la Nature

CPER: Contrat de Plan Etat-Région

CSTB: Centre Scientifique et Technique du Bâtiment

DDE: Direction Départementale de l'Équipement

DDIE: Directive (2006/21/CE du Parlement et du Conseil du 15 mars 2006) concernant la gestion des Déchets de l'Industrie Extractive

DDT: Direction Départementale des Territoires

DDTM: Direction Départementale des Territoires et de la Mer (pour départements du littoral)

DEEE (ou D3E): Direction Eau, Environnement et Ecotechnologies

DGPR: Direction Générale de la Prévention des Risques

DIREN: Direction Régionale de l'Environnement (1991 à 2011)

DREAL: Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DRIEE: Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie

DUAR: District Urbain de l'Agglomération Rennaise (ou *Rennes District*)

DUP: Déclaration d'Utilité Publique

EnR: Énergies Renouvelables

EPA: Environmental Protection Agency (États-Unis)

EPCI: Établissement Public de Coopération Intercommunale

ERC: Éviter Réduire Compenser

FMCU: Fédération Mondiale des Cités Unies (fondée en 1957)

FNH: Fondation Nicolas Hulot

GAFA (M): Google, Apple, Facebook, Amazon (Microsoft)

GES: Gaz à Effet de Serre

GIEC: Groupe d'Experts Internationaux sur l'Évolution du Climat

HT: Hors Taxes

IAUR: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes

ICLEI (*Local Governments for Sustainability*): International Council for Local Environmental Initiatives (fondé en 1990)

ICPE: Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

IGE: Inspection Générale de l'Environnement

IHR: Inventaires Historiques Régionaux

INERIS: Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques

INRAP: Institut National de Recherches Archéologiques Préventives

INSEE: Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LARES: Laboratoire de Recherches Economiques et Sociales

LIFE: Instrument Financier pour l'Environnement

LOLF: Loi Organique Relative aux Lois de Finances

LOV: Loi d'Orientation pour la Ville

MAPTAM: Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles

MEDAD: Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable

MEEDDAT: Ministère de l'Ecologie, l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire

MEEDDM: Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer

MEDDE: Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

MEDDT: Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

MIMAUSA: Mémoire et Impact des Mines d'Uranium : Synthèse et Archives

MOUS: Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale

NATU: Netflix, Airbnb, Tesla et Uber

NOTRe: Loi n° 2015-991 du 7 août 2015, ou Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

OAP: Orientations d'aménagement et de programmation (du PLU)

OCDE: Organisme de Coopération et de Développement Economique

OMS: Organisation Mondiale de la Santé (HWO en anglais)

ONG: Organisation Non Gouvernementale (NGO en anglais)

OSC: Office Social et Culturel

OSCR: Office Social et Culturel Rennais

PCRD: Programme-cadre pour la Recherche et le Développement technologique

RGPP: Révision Générale des Politiques Publiques

PADD: Plan d'Aménagement et de Développement Durable (du PLU)

PCET: Plan Climat-Energie Territorial

PAE: Plan d'Action pour l'Environnement

PCRD: Programme-cadre pour la Recherche et le Développement technologique

PDU: Plan de Déplacements Urbains

PIA: Programmes d'Investissements d'Avenir

PIB: Produit Intérieur Brut

PIG: Procédure de projet d'intérêt général

PLAI: Prêt Locatif Aidé d'Intégration

PLH: Programme Local de l'Habitat

PLS: Prêt Locatif Social

PLU: Plan Local d'Urbanisme

PLUS: Prêt Locatif à Usage Social

PNB: Produit National Brut

POPE: Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de Programme fixant les Orientations de la Politique Energétique

PPRM: Plans de Prévention des Risques Miniers

PPRT: Plans de Prévention des Risques Technologiques

PRPGD: Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

PSLA: Prêt Social de Location Accession

RM: Rennes Métropole

RGPP: Révision Générale des Politiques Publiques

RT: Réglementation Thermique

RTE: Réseau de Transport d'Electricité

SCoT: Schéma de Cohérence Territoriale

SDAU: Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

SEM: Société d'Economie Mixte

SHOB: Surface Hors Œuvre Brute

SHON: Surface Hors Œuvre Net

S3IC (ou SIIC): Système d'Information de l'Inspection des Installations Classées

SIS: Secteur d'Information sur les Sols

SISOP: Sites et Sols Pollués

SNDD: Stratégie Nationale de Développement Durable

SPC: Surface de Plancher des Constructions

SPL: Société Publique Locale

SRADDET: Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable, et d'Égalité des Territoires

SRADDT: Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

SRCAE: Schéma Régional Climat Air Énergie

SRCE: Schéma Régional de Cohérence Écologique

SRI: Schéma Régional d'Intermodalité

SRIT: Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

SUP: Servitudes d'Utilité Publique

TCSP: Transport Collectif en Site Propre

TFUE: Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne

TIC: Technologies de l'Information et de la Communication

TEP: Tonne d'Équivalent Pétrole

TUE: Traité sur l'Union Européenne

TVB: Trame Verte et Bleue

UE: Union Européenne

VAL: Véhicule Automatique Léger

ZAC: Zone d'aménagement Concerté

ZI: Zone Industrielle

ZNIEFF: Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

INTRODUCTION

C'est au public de dire s'il désire poursuivre la route actuelle, et pour qu'il puisse parler en connaissance de cause, il doit être informé. Comme le dit Jean Rostand, « L'obligation de subir nous donne le droit de savoir ».

Rachel Carson

(Printemps silencieux - 1962)

Le projet d'écocité: objet de recherche et parangon de la ville durable

Un peu avant la parution de *Printemps silencieux*¹ écrit par la biologiste américaine Rachel Carson², l'historien Lewis Mumford écrit un ouvrage tout aussi majeur, intitulé *La Cité à travers l'Histoire*³, qui explore le développement de la civilisation urbaine et critique déjà l'étalement urbain. Pour lui, la structure des villes modernes serait en partie responsable de nombreux problèmes sociaux typiques de la société occidentale qui, comme dans la ville romaine, présagent l'effondrement d'une civilisation:

« Lorsque, dans des centres surpeuplés, les conditions d'habitat se détériorent tandis que le prix des loyers monte en flèche, lorsque le souci d'exploiter de lointains territoires l'emporte sur la recherche de l'harmonie interne, nous songeons inévitablement au déclin de Rome. (...) Nous voyons se multiplier les salles de bains et les piscines, des autoroutes non moins coûteuses que les anciennes routes pavées, et des milliers d'objets éphémères et brillants, merveilles d'une technique collective, mis à la portée de toutes les convoitises. Ce sont les symptômes de la décadence : le renforcement d'un pouvoir amoral, l'amointrissement de la vie ».

Mumford critique ainsi dès 1961 l'organisation économique de la société occidentale et des villes, qui empêcherait les communautés humaines de poursuivre un développement harmonieux. Il nous rappelle également la nécessité de penser la planification urbaine dans un souci du bien public, la recherche d'un équilibre écologique et la coopération sociale.

¹ CARSON Rachel, *Printemps silencieux - Introduction d'Al Gore* (1ère éd. Silent Spring 1962), Ed. Wildproject, 2016, 275p.

² Rachel Carson (1907-1964) est une biologiste marine qui s'illustra par plusieurs livres de vulgarisation scientifique sur le monde marin. Elle entre dans l'histoire avec *Printemps silencieux*, qui conduisit à la création de l'Environmental Protection Agency (EPA) en 1970. Premier ouvrage sur le scandale des pesticides, *Printemps silencieux* a entraîné l'interdiction du DDT aux États-Unis et a déclenché la naissance du mouvement écologiste dans les années 1960.

³ MUMFORD Lewis, *La cité à travers l'histoire - Préface de Jean-Pierre Garnier (The city in history, 1961)*, Ed. Agone, 2011, 944 p.

Cette prise de conscience initiée par des précurseurs il y a cinquante ans (et même plus¹!) explique sans doute que des « manifestes citoyens pour une ville durable » fleurissent un peu partout aujourd'hui sur les réseaux sociaux², avec parfois une connotation légèrement culpabilisante pour le citoyen. Il semblerait que la ville idéale s'apparente désormais à ce qu'il est convenu d'appeler « la ville durable », entendue comme celle qui maîtrise son impact carbone ou énergétique, respecte la biodiversité ou réduit ses déchets. Pourtant, le simple fait d'aborder le thème de la ville durable est une entreprise hardie en soi, si l'on en juge par le nombre pléthorique³ de synonymes que ce groupe nominal comprend, et qui s'explique probablement par son utilisation dans maintes disciplines⁴.

La ville durable, une expression labile

Qu'il s'agisse de présenter un projet urbanistique concret ou bien d'alimenter une littérature déjà abondante, il est intéressant de noter que sont employés pour qualifier « la ville durable » des termes aussi variés que la « cité écologique » ou « écocité », la « ville-zéro carbone », « l'urbain soutenable », la « ville compacte », la « ville résiliente », la « ville intelligente » (la fameuse « smart city »), ou encore la « ville verte »; et plus récemment la « ville de la transition écologique » ou la « ville cohérente ».

¹ Il est fait référence ici non seulement à Carson et Mumford, mais aussi au diplomate George Perkins Marsh (1801-1882) qui serait considéré par beaucoup comme le premier écologiste américain, ainsi qu'à des géographes comme Carl Ritter (1779-1859), Elisée Reclus (1830-1905) ou Friedrich Ratzel (1844-1904). De même, John Muir (1838-1914) est un personnage-clé comme initiateur du *courant préservationniste* ou Gifford Pinchot (1865-1946) pour le *courant conservationniste* aux Etats-Unis. On rappellera aussi le *transcendantalisme* porté par des écrivains comme Ralph Waldo Emerson (1803-1882) ou Henry David Thoreau (1817-1862). Ce mouvement littéraire et philosophique américain aura un impact fort sur les praticiens de l'urbain comme l'architecte américain Frank Lloyd Wright¹ (1867-1959) qui publie en 1932 *La ville évanescence*. Enfin, l'urbaniste britannique Ebenezer Howard (1850-1928) marque aussi les esprits avec la parution en 1898 de son livre *To-morrow : A peaceful path to real reform* qui développe le concept de "cité-jardin".

² Cf. CARBON-BLANC MA PLANÈTE, Téléchargez le manifeste et faites-le signer par vos voisins. In : *Manifeste citoyen pour une Ville durable* [en ligne]. 18 janvier 2019.

³ Cette profusion apparaît tant en français qu'en anglais, pour ne citer que ces deux langues.

⁴ Il est fait référence ici aux sciences politiques, à l'urbanisme, la géographie, l'économie, ou encore la sociologie.

Cette profusion lexicale s'expliquerait par l'évolution du contexte autour de la thématique du développement durable¹, avec un changement de vision qui s'est opéré entre la période enthousiaste des premières grandes conférences internationales des années 1970 à 2000², et la remise en cause profonde initiée avec la crise économique et financière de 2008. Or, c'est à ce moment que nos terrains de recherche débutent véritablement. Cette crise économique et financière majeure est ensuite suivie d'échecs répétés aux conférences de Copenhague³, Cancun (2010) ou Doha (2012), sans mentionner les suivantes. Notre objet de recherche mérite donc toutes les précautions, puisqu'il porte sur des projets de réalisations urbaines recouvrant des termes variés, dans un contexte de crise, et de surcroît conduits par des acteurs multiples.

Pour Theys⁴, l'expression de « développement durable » plus généralement aurait été progressivement démonétisée à force d'être abusivement utilisée; et peut-être aussi, à force d'être employée par des acteurs aux intérêts trop divergents. Le choix aurait été fait d'opter pour une version édulcorée de la notion, en se contentant d'intégrer l'environnement dans le marché et l'aménagement, ou de moderniser les formes de gouvernance entrepreneuriale ou territoriale. Le plus petit dénominateur commun⁵ autour d'un équilibre à trouver entre les piliers économique, social et environnemental aurait finalement volé en éclats, à force de compromis impossibles à réaliser à terme entre des protagonistes trop différents. D'autres chercheurs voient dans le *développement durable urbain* un « mot-valise »⁶, à savoir une doctrine insuffisamment élaborée, et en tout cas encore inachevée à ce jour. Elle serait ainsi « le succès du flou ». Pour un acteur interrogé par nos soins, certains parleraient de *ville numérique et durable*, d'autres de *cité intelligente* (smart city) dans une conception plutôt anglo-saxonne (comme la société IBM), quand les Chinois préfèrent, eux, le terme de *cité de*

¹ THEYS Jacques, Le développement durable face à sa crise : un concept menacé, sous-exploité ou dépassé ?, *Développement durable et territoires*, Vol. 5, n°1, Février 2014.

² Il est fait référence ici aux conférences de Stockholm en 1972, Rio en 1992 ou Kyoto en 1997.

³ La conférence de Copenhague est aussi nommée "Conférence des parties n°15" de 2009 ou "COP 15".

⁴ BRODHAG Christian, Un concept édulcoré, in SMOUTS M-C. (dir.), *Le développement durable, les termes du débat*, Paris, Armand Colin, 2008. p. 89-93.

⁵ A la place d'un dénominateur commun, les plus pessimistes parlent même d'un "consensus mou".

⁶ HAMMAN Philippe, La « ville durable », de l'incantation à la profession ?, *Natures Sciences Sociétés*, vol. 19, no. 4, 2011, pp. 331-343.

la connaissance (knowledge city) et *d'urbanisation harmonieuse*. Ces derniers feraient aussi souvent référence au *bond en avant* dans une logique d'extension.

C'est sans doute la raison pour laquelle l'expression de « transition écologique¹ » a progressivement supplanté celle de « développement durable » jugée trop consensuelle. La transition écologique souligne ainsi surtout la nécessité d'adapter nos modes de vie au respect des limites de la biosphère, même si elle ne donne pas toujours de réponse très précise quant aux chemins à emprunter pour cette transition vers une économie décarbonée. Quoi qu'il en soit, la notion générale de *durabilité* s'impose progressivement, en produisant des résultats concrets sur le terrain qu'il n'est pas inutile d'étudier, car elle affecte notre quotidien à tous.

L'autre écueil à éviter quand il s'agit d'analyser la notion de ville durable (ou de projets urbains durables) consiste à évacuer le flou entre les termes de « ville » et « d'urbain », afin de mieux en définir les enjeux. Car là encore, le flou des définitions semble la norme. La « définition démographique » de la ville a été codifiée pour la première fois par le sociologue américain Louis Wirth² en 1938. D'après ce représentant de l'Ecole de Chicago³, la ville est identifiée par quatre caractéristiques: sa permanence, sa forte population, sa densité et son hétérogénéité sociale. Mais cette définition ne donne pas véritablement de seuil chiffré pour la population⁴, ni ne donne de précision sur ce que l'on entend par l'hétérogénéité sociale.

La « définition fonctionnelle » de la ville, quant à elle, provient des travaux de géographes et d'urbanistes au 20e siècle qui ont étudié la distribution régionale de grands centres économiques et leur influence sur l'arrière-pays, ou sur d'autres peuplements plus petits. Cette définition de la ville en matière de *zone d'influence* permet dès lors d'y analyser

¹ BOURG Dominique, KAUFMANN Alain, MEDA Dominique, *L'âge de la transition. En route pour la reconversion écologique*, Ed. Les Petits Matins, 2016, 240p.

² WIRTH Louis, "Urbanism as a Way of Life", *American Journal of Sociology*, Vol. 44, No. 1 (Jul., 1938), pp. 1-24.

³ Les quatre représentants principaux de l'Ecole de Chicago sont *Robert Ezra Park*, pour qui « le problème social est fondamentalement un problème urbain...»; mais aussi *Roderick D. McKenzie*, qui fait un focus sur l'écologie humaine (idée de sélection, distribution et adaptation à l'environnement); ou encore *Ernest W. Burgess*, qui analysera la croissance urbaine sur les plans de phases de destruction et de reconstruction; et enfin *Louis Wirth*, qui étudie le phénomène urbain comme un mode de vie.

⁴ Le nombre d'habitants nécessaires pour qualifier de "ville" un groupement humain varie selon les pays. Au Danemark, il suffit de 200 habitants agglomérés, alors qu'en France il en faut 2 000 et 20 000 aux Pays-Bas.

les fonctions de commandement (et donc les institutions politiques, cet objet d'intérêt majeur pour les politistes et les juristes) qui pilotent un rayonnement régional, ainsi que les fonctions religieuses ou économiques nécessaires pour exercer une influence significative sur d'autres centres plus petits de la région. A ce propos, Van der Wusten¹ propose la typologie synthétique suivante des quatre grandes fonctions de la ville, qui nous semble utile pour fixer le cadre de notre étude:

La ville en quatre activités	Habiter	Travailler	Circuler	Se récréer
Approches de la ville				
Aménagement des quatre domaines d'activité	Ville fonctionnelle (Charte d'Athènes)			
Restructuration de la politique	Nouvelle Gestion Publique (NPM) Gouvernance Ville inclusive/participative			
Restructuration de l'économie		Nouveaux moteurs de croissance (triple hélice)		
Aménagement de l'environnement physique	Ville durable (Charte d'Aalborg) Ville de l'immobilier et du patrimoine			
	Urbanisme sécuritaire (CPTED)	Ville touristique Ville spectacle		
Développement de la ville comme organisme social	Ville intelligente Ville créative			

Figure 1 : Portée et approche des modèles urbains de CIAM IV² et de modèles proposés par la suite, in Herman van der Wusten, « La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé », 2016, op. cit.

Le tableau ci-dessus souligne en filigrane l'interaction désormais évidente des sphères politique, économique et sociale, mais aussi l'influence des théories néolibérales sur la gestion administrative publique actuelle, ainsi que l'évolution vers une société des loisirs et des nouvelles technologies de l'information (notamment avec Internet), ou enfin les préoccupations environnementales des villes européennes formalisées depuis la charte

¹ WUSTEN Herman van der, La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé. Exemples d'une pratique politique en train de se globaliser, *EchoGéo* [En ligne], 36, 2016.

² Quatrième Congrès international d'architecture moderne (CIAM) en 1933 à Athènes.

d'Aalborg¹ de 1994. La charte, signée en territoire danois, promeut le maintien du capital naturel et de la biodiversité au plan local, la négociation comme méthode, un développement économique respectueux de l'environnement, et la justice sociale.

Enfin, c'est une « définition morphologique » de la ville qui s'est naturellement imposée en France avec la progression du phénomène d'étalement urbain. Les mailles de base que sont les unités urbaines² ont été retenues pour devenir la référence à partir de la notion de continuité du bâti et de seuil démographique. Pourtant, la dichotomie entre l'urbain et le rural s'avère de plus en plus délicate à analyser, car il n'y a désormais parfois plus de césure en qualité morphologique ou socio-économique entre des agrégats de population. Et l'on parle même souvent d'un « continuum rural-urbain ». S'ajoutent d'ailleurs les termes de « suburbanisation³ » pour évoquer des zones urbaines de banlieue, de « périurbanisation » pour décrire des zones rurales habitées par des résidents travaillant en ville, ou encore de « rurbanisation » pour analyser la diffusion de population urbaine dans des zones rurales plus éloignées⁴. Sont évoqués aussi souvent les termes de « conurbation » ou « d'agglomération multipolaire » quand des agglomérations constituées autour de noyaux urbains distincts se sont rejointes, ce qui souligne l'importance d'utiliser un vocabulaire précis, et bien explicité en amont.

¹ La charte des villes européennes pour la durabilité a été adoptée à la Conférence européenne sur les villes durables à Aalborg, au Danemark, le 27 mai 1994.

Cf. CHARTE D'AALBORG, Charte des villes européennes pour la durabilité. In *demarchesterritorialesdedeveloppementdurable.org* [en ligne]. 1994.

² L'INSEE parle d'une "unité urbaine" pour définir une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. Cette dénomination est utilisée pour aborder les questions de gestion urbanistique, qu'il s'agisse de la voirie, de l'assainissement ou de l'éclairage public, lesquelles requièrent souvent la coopération de collectivités territoriales différentes. A contrario, les aires urbaines incluent plutôt des notions de centre et périphérie (autour du pôle urbain), ainsi que des références à l'activité économique (le bassin d'emploi) et aux mobilités (les migrations pendulaires).

³ D'après le site Géoconfluences, ce processus de suburbanisation correspondrait à la dilatation de l'espace urbain après 1945 aux États-Unis. Cette frénésie suburbaine a été permise par la construction de nouvelles autoroutes (plans autoroutiers de 1944 et 1956) et par le mécanisme d'accession à la propriété, qui a été instauré en 1944, consolidé en 1949 puis 1954 par la *Federal Housing Administration*. La population suburbaine serait devenue majoritaire aux États-Unis dès 1951. Elle concentrerait aujourd'hui 62 % de la population totale.

⁴ LE GLEAU Jean-Pierre, PUMAIN Denise, SAINT-JULIEN Thérèse. Villes d'Europe : A chaque pays sa définition. In: *Economie et statistique*, n°294-295, Mai 1996. Regard socioéconomique sur la structuration de la ville. p. 9-23

Il convient de définir en conséquence l'espace auquel on fait référence, car sont posées fréquemment les questions d'un aménagement concerté entre différentes entités administratives pour de vastes territoires urbanisés. C'est le cas de nos terrains de recherche. Nous parlerons donc ici de ville ou d'urbain pour désigner plus généralement les territoires inclus dans le bassin de vie de la métropole étudiée.

Démographie exponentielle et multiplication des villes moyennes sur la planète: deux problématiques majeures

Ce sujet des projets urbains à vocation durable est fondamental pour les pouvoirs publics - et pour tout citoyen - aujourd'hui avec l'accentuation du fait urbain dans le monde depuis la Seconde guerre mondiale.

En effet, alors que le taux d'urbanisation n'était que de 10% en 1900, il s'élève à près de 30 % en 1950, et franchit la barre « symbolique » des 50 % en 2007¹, dans la décennie où sont lancés nos terrains d'étude que sont ViaSilva, Nordhavnen, La Courrouze et Elseneur du programme Concerto. Autrement dit, plus d'un humain sur deux vit en ville désormais, faisant de la fabrique urbaine une problématique majeure pour nos sociétés humaines. Par conséquent, avant de présenter ces terrains de recherche, il nous semble primordial de bien les remettre en contexte, en rappelant trois points saillants qui sont:

- Une augmentation démographique exponentielle depuis plusieurs décennies;
- Une concentration sans précédent des grands foyers de peuplement sur la planète; et
- Une mondialisation² qui diffuse certains modèles de fabrique urbaine plutôt que d'autres, et met en concurrence les grandes agglomérations entre elles.

¹ VERON Jacques, " La moitié de la population mondiale vit en ville", *Population & Sociétés*, n° 435, Ined, juin 2007.

² Le terme de *mondialisation* est ici appréhendé à partir de la définition de chercheurs comme Cynthia Ghorra-Gobin qui la définit comme "un processus multidimensionnel concernant différents aspects de la vie des sociétés et des individus. Elle se traduit par l'intensification des flux d'échanges de biens matériels et immatériels. Elle concerne les registres social, culturel, environnemental et économique et donc interpelle différentes disciplines. Pour les géographes francophones, la mondialisation évoquerait, in fine, l'avènement du « territoire-monde » et d'une « société-monde », compte tenu de la compression de l'espace-temps. Cette hypothèse d'un changement d'échelle s'inscrit par ailleurs dans une continuité historique décrite auparavant par Fernand Braudel (1986). Elle converge, du reste, avec Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 25

Alors que les évolutions étaient très lentes avant le XVIII^e siècle, l'augmentation démographique entre 1935 et 2035 (en projection) est donc unique dans l'histoire de l'humanité: la population humaine devrait ainsi connaître un accroissement sans précédent, passant de l'ordre de 2 milliards d'habitants à plus de 8 milliards¹ comme indiqué ci-dessous:

Rang	1935 (a)		1970 (b)		2005 (b)		2035 (d)	
1	Chine	550	Chine	831	Chine	1316	Inde	1455
2	Inde	300	Inde	555	Inde	1103	Chine	1450
3	États-Unis	130	États-Unis	210	États-Unis	298	États-Unis	380
4	URSS (c)	97	URSS (c)	131	Indonésie	223	Pakistan	293
5	Japon	70	Indonésie	107	Brésil	186	Indonésie	284
6	Allemagne	63	Japon	104	Pakistan	158	Bangladesh	230
7	Indonésie	63	Brésil	96	Féd. de Russie	143	Brésil	227
8	Royaume-Uni	42	Allemagne	78	Bangladesh	142	Nigeria	220
9	Italie	42	Bangladesh	66	Nigeria	132	Éthiopie	138
10	France	40	Pakistan	62	Japon	128	Mexique	
	Monde	2100		3700		6500		8500

Notes : (c) Territoire de l'actuelle Fédération de Russie. (d) Variante moyenne des différentes projections.
Sources : (a) Sociétés des Nations, *Annuaire Statistique 1935/36*, Genève, SDN, 1936.
(b) Nations unies, *World Population Prospects. The 2004 Revision*, New York, ONU, Division de la population DESA, 2006.

Figure 2 : Tableaux des 10 pays les plus peuplés (en millions d'habitants) de 1935 à 2035, in CHASTELAND Jean-Claude, 2006, op. cit.

Ces prévisions plutôt alarmantes (et régulières) de l'ONU pour le XXI^e siècle pose donc le problème de la survie de l'humanité², dans un contexte où la terre et ses ressources naturelles ne sont pas extensibles à l'infini. Quant aux anticipations sur les densités urbaines, elles seront sur des niveaux élevés demain en Afrique et en Asie, même si les données

l'analyse du politiste Bertrand Badie (1998) qui avait alors annoncé de façon un peu provocatrice la « fin » du territoire national avec la mondialisation, d'ailleurs un peu comme Olivier Dollfus (1997).

BADIE, Bertrand, *La fin des territoires*. Paris : CNRS. 2014. ISBN 978-2-271-07876-6.

BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*. 3T. Paris, France : A. Colin. 1979.

DOLLFUS, Olivier, *La mondialisation*. Paris : Presses de Sciences po, 1997, 166 p.

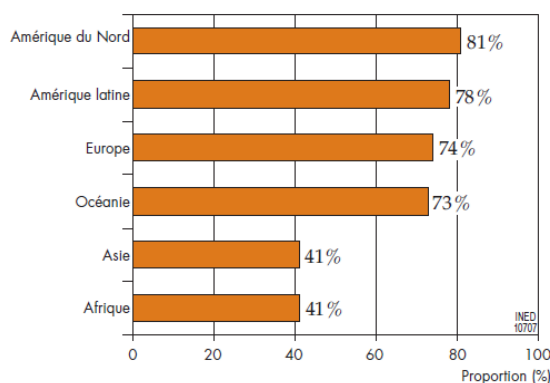
GHORRA-GOBIN, Cynthia (dir.), *Dictionnaire critique de la mondialisation*. Paris : Armand Colin. 2012. 645 p.

¹ CHASTELAND Jean-Claude, CHESNAIS Jean-Claude, 1935-2035 : un siècle de ruptures démographiques, *Politique étrangère*, 2006/4 (Hiver), p. 1003-1016.

² JACQUARD Albert, *L'Explosion démographique*, Le Pommier, collection «Le Pommier poche», 2006.

soulignent de fortes concentrations surtout en Amérique et en Europe en 2007 (surtout sur la dorsale européenne entre Manchester et Milan) comme indiqué ci-dessous:

Figure 1 - Proportion de la population vivant en ville en 2007, par continent



(J. Véron, *Population & Sociétés*, n° 435, Ined, juin 2007)

Source : Nations unies [1]

Figure 3 : Proportion de la population mondiale vivant en ville en 2007, par continent, in VERON Jacques, 2007, op. cit.

Autrement dit, les problèmes urbains (pollutions, insalubrité, logement) sont traités dans les pays de l'OCDE majoritairement aujourd'hui, mais ils existent évidemment déjà ailleurs, et vont se démultiplier en Asie et en Afrique demain, si l'action publique reste de faible intensité. La gestion de la durabilité dans les villes n'est donc pas une préoccupation des seuls pays riches, car toute déstabilisation du Sud affectera inmanquablement le Nord.

En outre, d'après un rapport 2015 des Nations unies¹, alors que 54% de la population mondiale réside en zone urbaine en 2014 en moyenne globale, ce taux devrait se situer autour de 60 % en 2030 et autour de 66% en 2050: ces évolutions soulignent véritablement l'importance d'analyser aujourd'hui plus en détail le fait urbain et les formes de gouvernement possibles pour accompagner ce phénomène majeur et inédit, tout autant que les moyens de ne pas dégrader encore davantage l'environnement pour les citoyens.

¹ UNITED NATIONS, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision.

Percentage urban and location of urban agglomerations with at least 500,000 inhabitants, 2014

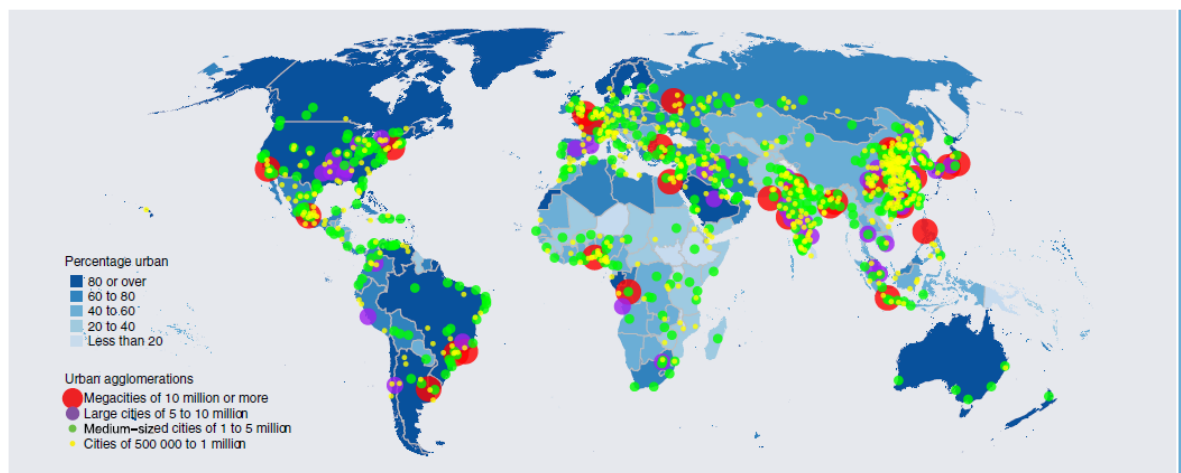


Figure 4 : Pourcentage d'urbains et localisations des agglomérations de plus de 500 000 habitants dans le monde en 2014, Source: Rapport ONU 2015.

Comme l'illustre la carte ci-dessus et le sous-tendent les projections de l'ONU, sur environ 7,5 milliards d'humains en 2018¹, la moitié des 55% d'urbains (soit le quart des humains) vit actuellement dans des agglomérations² comptant autour de 500 000 habitants, tandis que seulement 12% des urbains (soit 6% des humains) habitent dans les 28 mégapoles³ recensées.

D'ailleurs, les agglomérations qui croissent le plus actuellement sont celles de taille moyenne (entre 500 000 et 1 million) situées en Afrique et en Asie (dont beaucoup en Chine et en Inde). On peut en conséquence se demander si ces villes de taille moyenne ne sont pas l'échelle pertinente d'analyse pour le politiste, mais aussi l'échelle pertinente d'action pour le politique actuellement: les élus doivent dès à présent s'emparer enfin de la question de la qualité de vie pour les citoyens qu'ils gouvernent. Autrement dit, l'échelle de la métropole de taille moyenne (entre 300 000 et 1 million d'habitants) nous semble être l'échelle idoine pour

¹ Plus de 55% des 7,5 milliards d'humains en 2018 vit en ville, soit environ 4 milliards d'individus.

² Comme déjà évoqué, la définition d'une ville varie beaucoup selon les pays, et oscille de 200 à 50 000 habitants (par exemple, il faut 5 000 habitants minimum au Botswana "avec des taux d'activité non-agricole supérieurs à 75%", ou 1 000 habitants au moins en Ouganda). Le seuil retenu par le rapport de l'ONU est de 2 000 habitants, comme en France.

³ Les mégapoles telles que Tokyo, Hong-Kong, Jakarta, Séoul, Le Caire, Mumbai (ex-Bombay), Shanghai, Delhi et Pékin, ou encore New York, Paris et Londres regroupent au moins 10 millions d'habitants.

penser la ville de demain, quand au niveau de l'Etat-nation ou des instances supranationales, les initiatives semblent avoir plutôt souvent échoué depuis la conférence de Stockholm de 1972.

Figure IV.3a. Average annual rate of population change in 1990-2014, for urban agglomerations with 300,000 to 1 million inhabitants in 1990

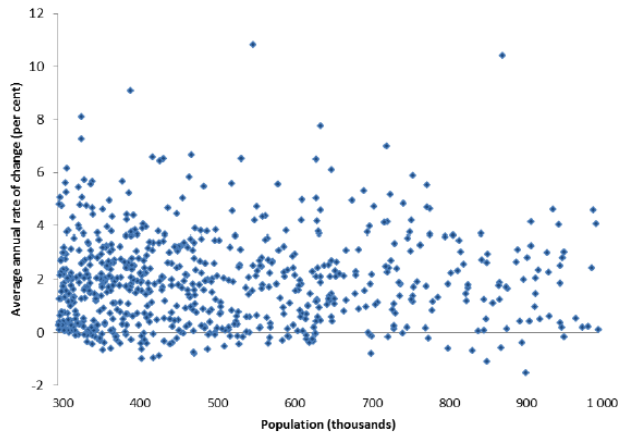


Figure 5 : Taux de croissance entre 1990 et 2014 des agglomérations urbaines entre 300 000 et 1 million d'habitants, Source: ONU 2015.

Mais pourquoi privilégier cette entrée par la ville moyenne pour étudier la durabilité, dans ce contexte de mondialisation¹, plutôt qu'une entrée par le transport maritime mondial² par exemple³, alors que celui-ci est extrêmement polluant aussi aujourd'hui⁴? Il émet en effet autant de pollutions que la seule Allemagne, soit 2,5% du total des émissions mondiales de GES⁵ en assurant 90% du transport mondial de marchandises? La mondialisation

¹ LEVY, Jacques. *L'invention du monde. Une géographie de la mondialisation*. Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2008.

² MONOT Alexandra (dir.), *Mers et océans*, Ed. Bréal, Collection Amphi Géographie, 2014, 256 p., p 146.

³ On pourrait aussi analyser les effets nuisibles sur l'environnement du "business" des croisières en plein essor depuis quelques années.

⁴ Cf. PIALOT, Dominique, Climat : le transport maritime international face à ses responsabilités. In : *latribune.fr* [en ligne]. 5 avril 2018.

⁵ Ces émissions de gaz à effet de serre par le transport maritime représentent 1 000 tonnes par an, soit autant que, et sera probablement de 20% des émissions mondiales en 2050 si rien n'est fait.

conteneurisée¹ polluerait aux particules fines pour *chaque* cargo autant que 50 millions de voitures réunies.

La réponse est simple: à l'échelle mondiale, certains calculs² montrent que les villes seraient encore plus polluantes car responsables de 70 % des émissions de CO2 en 2018³. En outre, le fait d'aborder la durabilité au prisme des villes - moyennes de préférence à notre avis, car ce sont les principaux foyers de peuplement actuels- permet de traiter non seulement la question des transports, de l'énergie, des déchets, de la gestion des densités de population sur un territoire⁴, mais aussi celle du pouvoir de régulation des autorités locales par rapport à l'Etat, des rapports de force public-privé sur un territoire, ou encore du vivre-ensemble des citoyens, de leurs usages, et de leur affirmation d'une identité propre. Les trois piliers du rapport Brundtland⁵ sont ainsi couverts, alors que le volet social est peu abordé avec le transport maritime, pour ne citer que cet exemple.

Le projet durable comme instrumentation des trois piliers du rapport Brundtland

L'analyse de l'action publique au prisme de projets urbains durables aborde ainsi à la fois la question des rapports de force et des inégalités croissantes entre les territoires (métropole/arrière-pays, centre/périphérie), la question de l'étalement urbain consommateur de terres agricoles, mais aussi celle des pollutions de l'air avec les mobilités accrues qui en

¹ Cf. CHAVEROU, Eric et DEBS, Maxime, Transport maritime : une mondialisation conteneurisée qui rime encore avec pollution. In : *franceculture.fr* [en ligne]. 9 septembre 2018.

² Il faut toutefois utiliser ces calculs sur la consommation finale en CO2 des villes avec une extrême prudence, car ils chevauchent au mieux ou inclut au pire la part du transport maritime mondial.

³ C40 Cities Climate Leadership Group (C40) in partnership with the University of Leeds (United-Kingdom), the University of New South Wales (Australia), and Arup, *Consumption-based GHG emissions of C40 cities*, March 2018, 21p.

⁴ La densité moyenne de population pour l'Etat français est d'environ 120 habitants/km2 contre 135 pour Le Danemark hors Groenland; quand la ville de Rennes enregistre 4 100 habitants/km2, Copenhague 6 800 habitants/km2, la bande de Gaza 3 800, et Paris dénombre 21 000 habitants/km2... ce qui souligne aussi la comparabilité de Rennes avec Copenhague.

⁵ COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT et BRUNDTLAND, Gro Harlem (dir.), *Notre avenir à tous*. Montréal : Editions du Fleuve, 1987.

découlent. Comment arrêter le mitage de l'espace naturel et cet « exode urbain¹ » depuis quarante ans analysé par Merlin², ainsi que la création de ce « tiers-espace » que décrit Vanier³?

Car il a engendré cette « France périphérique⁴ » regroupant environ 34 millions de Français qui révèlent leurs difficultés et leurs frustrations en novembre 2018 à travers le mouvement des gilets jaunes, lequel avait d'ailleurs été annoncé en filigrane auparavant par Laurent Davezies⁵. Car la périurbanisation signifie surtout des trajets pendulaires démultipliés: un Français parcourait en moyenne plus de 25 kilomètres par jour en 2008 pour la mobilité locale contre 17 en 1982. Du reste, les périurbains travaillant dans leur aire urbaine représenteraient 15 % des actifs mais 24 % des émissions de gaz à effet de serre⁶. L'augmentation généralisée des distances entre domicile et travail serait ainsi le facteur majeur de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Les projets d'écocité pourrait donc être un élément de réponse à ce problème public de la périurbanisation en proposant de reconstruire la ville sur elle-même, et en regroupant espaces de bureaux et résidentiels. L'autre alternative pourrait être (entre autres) de privilégier un étalement urbain le long des voies de chemin de fer locales.

Nous partons par conséquent du principe que le développement durable se doit d'être territorialisé, et que l'échelle métropolitaine moyenne est l'échelle pertinente pour analyser la scène de « l'urbain durable », car elle correspond aux bassins de vie de la majorité des populations, et à leurs mobilités pendulaires. C'est d'ailleurs à travers ce développement durable territorialisé qu'apparaît, comme le souligne Theys⁷, *la question des « finalités de la croissance » – et d'un compromis possible entre les intérêts divergents de l'économie, du*

¹ Du 19^e siècle à 1970, l'exode rural représente en France environ 12 millions de personnes. Et depuis 40 ans, l'exode rural compte environ 5 millions de personnes.

² MERLIN Pierre, *L'exode urbain*, Paris, La Documentation française, 2009, 176 p.

³ VANIER Martin, Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique, *Revue de Géographie Alpine*, 2000, vol. 88, n° 1, pp. 105-113.

⁴ GUILLUY Christophe, *La France périphérique*, Paris, Flammarion, 2014, 192 p.

⁵ DAVEZIES Laurent, *La crise qui vient. La nouvelle fracture territoriale*, Paris, Seuil, coll. « La république des idées », 2012, 111 p.

⁶ DESJARDINS Xavier, Les espaces périurbains : une marge urbaine à soigner ou une nouvelle banalité territoriale ?, *Bulletin de l'association de géographes français*, 2017, p.489-501.

⁷ THEYS Jacques, L'approche territoriale du " développement durable ", condition d'une prise en compte de sa dimension sociale, *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 1, 2002.

social et de l'écologique ; celle du « temps » et de la concurrence entre court terme et long terme, générations présentes et futures ; celle, enfin, des « identités spatiales » – et de l'articulation problématique entre les logiques de globalisation et celles d'autonomisation des territoires locaux.

Car la durabilité porte en elle un paradoxe manifeste consistant à promouvoir un développement des richesses, au profit du plus grand nombre si possible, sans pour autant générer des externalités négatives sur d'autres espaces habités, et notamment des pollutions de l'eau, de l'air ou des sols. En bref, il s'agit de déterminer si les projets d'écocité tels qu'ils sont pensés et menés aujourd'hui sont un début de réponse possible à ces maux nouveaux de l'humanité, ou bien s'ils représentent surtout une « rhétorique des bons sentiments »¹, un « nouvel emballage, une affaire de marketing² », ou encore « la troisième étape d'un capitalisme résolument modernisé et démocratique³ ». Ce sera ainsi notre deuxième hypothèse de travail après celle formulée sur la recomposition des rapports de force entre acteurs locaux et/ou nationaux dans le cadre de la thématique du développement durable.

Du reste, face à l'explosion démographique et l'urbanisation exponentielle annoncées (surtout dans les économies émergentes), qui sont couplées tant à la montée des inégalités (malgré une hausse de la richesse globale) qu'à des perturbations climatiques évidentes, sans parler des guerres (comme en Syrie ou dans le bassin du lac Tchad), comment les pouvoirs publics vont-ils gérer demain de potentielles migrations déstabilisatrices de nos démocraties ? La montée des populismes⁴ aujourd'hui partout dans le monde¹, suite aux phénomènes

¹ THEYS, Jacques, Un nouveau principe d'action pour l'aménagement du territoire?: Le développement durable et la confusion des (bons) sentiments. In : *Notes du Centre de prospective et de veille scientifique. Equipement*. 2000. n° 13, p. 9–38.

² LASCOUMES Pierre, Les ambiguïtés des politiques de développement durable. In : *« Université de tous les savoirs »*, tome 5, Editions Odile Jacob 2001.

³ TOURAINE, Alain, *Pour sortir du libéralisme*, Fayard, 1998. Alain Touraine distingue dans ce livre trois étapes du développement économique : le capitalisme d'accumulation, la fondation de "l'Etat Providence" et le développement durable.

⁴ Nous reprenons ici la définition du Professeur d'histoire et de sociologie politique, Marc Lazar, qui définit le *populisme* comme la position de partis et de mouvements estimant qu'un antagonisme irréductible oppose le peuple supposé unique et vertueux à une caste, un "establishment" tout aussi homogène mais complotant en permanence contre ce même peuple. Pour les populistes, il n'existe pas de problème compliqué mais que des solutions simples, justifiant d'ailleurs le recours systématique au référendum et à l'usage des réseaux sociaux qu'ils ont appris à maîtriser. Et les populistes ont besoin d'inventer des ennemis, que ce soit la classe dirigeante de leurs pays respectifs, ou encore les instances de Bruxelles (l'UE), les immigrés, les étrangers, les Arabes, les musulmans voire les Juifs.

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes I – Année 2019 32

migratoires notamment, en est un signe très inquiétant. Comment les pouvoirs publics locaux anticipent-ils l'afflux de populations nouvelles arrivant de l'arrière-pays ou d'autres territoires plus ou moins éloignés, avec des attentes souvent contradictoires; et d'ailleurs parfois des comportements individualistes en hausse, qui rongeraient la cohésion sociale²? Cette notion de durabilité territoriale nous paraît être une réponse possible à un individualisme³ invoqué souvent, qui serait croissant (et donc peut-être dangereux pour l'ensemble des sociétés), mais qui serait réactualisé comme une ode à la dignité de la personne, cette notion qui traverse toute l'histoire de l'Occident comme le rappellent Durkheim, Weber ou Boudon⁴.

Dans un ouvrage aussi déconcertant que volontairement provocateur, le géographe américain Mike Davis⁵ interroge pour sa part l'urbanisation non maîtrisée et dénonce vigoureusement les très nombreuses difficultés auxquelles sont confrontés les citoyens pauvres des villes de pays en développement. Il amorce une réflexion pluridisciplinaire passionnante sur l'écologie urbaine, l'économie du foncier, et le rôle du politique à différentes échelles. La problématique des déchets⁶ est cruciale, tout autant que celle de la pollution de l'air, des sols ou, surtout, de l'eau dans les pays en développement.

DIAMANTI, Ilvo, LAZAR, Marc et MILESCHI, Christophe, *Peuplecratie: la métamorphose de nos démocraties*. Paris : Gallimard. 2019.

¹ LA DOCUMENTATION FRANÇAISE, "Populismes et nationalismes dans le monde", *Questions internationales*, n°83, Janvier-février 2017.

² Cf. RTL, Sondage : l'individualisme ronge notre société, jugent les Français. In : *rtl.fr* [en ligne]. 15 juillet 2013.

³ *L'individualisme* est une notion polysémique à manier avec d'infinies précautions. Nous prenons ici la définition de Pierre Birnbaum et Jean Leca qui l'analysent en fonction de la place que tient l'individualisme (et son acception) dans le traitement de problèmes au regard de la citoyenneté. C'est donc pour eux un triple processus: 1/ de *caractérisation* des institutions et des comportements sociaux; et 2/ de *légitimation* plus ou moins systématique (ou « doctrinale ») des institutions et des normes et valeurs, notamment politiques; et enfin 3/ d'*explicitation* dans un cadre de recherche, i.e. une problématique et une manière de concevoir des réponses à des questions de recherche. LECA, Jean. Chapitre 7. Individualisme et citoyenneté. In : BIRNBAUM, Pierre et LECA, Jean, *Sur l'individualisme: théories et méthodes*. Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.1991, p. 159-209.

⁴ BOUDON, Raymond. L'individualisme : un phénomène qui ne commence nulle part et qui est au fondement des normes, *Revue du MAUSS*, vol. n° 19, no. 1, 2002, p. 39-50.

⁵ DAVIS Mike, *Le pire des mondes possibles. De l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris, La Découverte, 2006, 249 p.

⁶ BANQUE MONDIALE ou HOORNWEG Daniel and BHADA-TATA Perinaz for the World Bank (Urban Development & Local Government Unit), *What a waste: A Global Review of Solid Waste Management, The Urban Development Series*, March 2012, No. 15, 116 p.

Il s'agit dès lors pour nous d'aborder cette question de l'urbain durable - certes en partant de la France et du Danemark où se trouvent nos terrains de recherche, i.e. dans deux pays « riches » plutôt vertueux par rapport à leurs voisins. Pour autant, ces deux pays européens polluent beaucoup aujourd'hui encore par leurs modes de consommation. Cette approche par le biais de régimes urbains en apparence plus vertueux que d'autres en Europe ou ailleurs, a donc pour objet d'ébaucher des éléments de réponse pour demain aux problèmes urbains majeurs qui sont anticipés dans certaines régions comme le Golfe de Guinée (au Nigéria notamment), l'Asie du Sud (notamment les géants démographiques que sont l'Inde et la Chine) ou encore l'Amérique latine (notamment le Brésil qui vient d'élire un nouveau président populiste¹ et peu préoccupé par ces questions d'environnement). Penser la durabilité urbaine revient par conséquent à faire de la prospective sur la construction et la gestion des villes de demain, dans un contexte d'explosion démographique et urbaine annoncée, comme le montre le graphique ci-dessous :

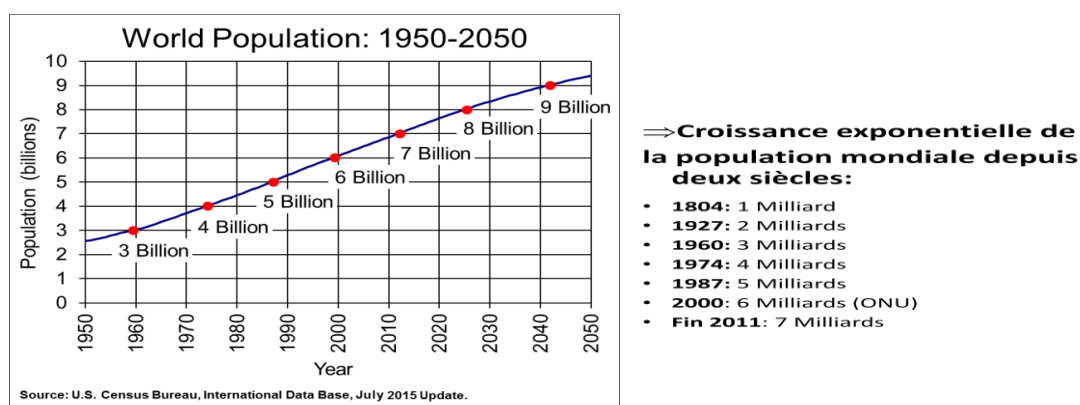


Figure 6 : Graphe sur l'évolution de la population mondiale sur un siècle - Source: Agence américaine de recensement des populations

La question de l'adéquation entre la croissance démographique et la gestion des villes, ou la gestion des ressources naturelles pour les nourrir, n'est d'ailleurs guère nouvelle. Déjà dès le 18^e siècle, l'économiste britannique Malthus l'évoque. C'est en 1798, dans la première édition de son *Essai sur la population*², que ce dernier formule ainsi son « principe de

¹ Cf. GIRARD, Dorian, Elections au Brésil: ultralibéral et antisystème, le programme de Jair Bolsonaro. In : Le Monde.fr [en ligne]. 25 octobre 2018.

² MALTHUS, Thomas Robert, First Essay on Population 1798, Londres, Macmillan, 1966 [1798] 396 p.

démographie » et donne alors le coup d'envoi à un débat sur l'insuffisance des ressources pour nourrir une population en augmentation constante au XVIIIe siècle, surtout dans les villes. Il écrit ainsi: « *Si elle n'est pas freinée, la population s'accroît en progression géométrique. Les subsistances ne s'accroissent qu'en progression arithmétique* » (p. 14). La question de l'agriculture locale nourrissant les villes est déjà posée, tout comme celle de la gestion raisonnée des ressources naturelles.

Pour Marx un siècle plus tard, c'est moins la gestion démographique que la question du capitalisme qui est en cause, puisque ce dernier est un système forcément en crise: la privatisation croissante des moyens de production entre en contradiction flagrante avec l'idée d'une gestion à long terme des richesses de la planète. Ainsi, il écrit: « *les sociétés contemporaines réunies ne sont pas propriétaires de la terre. Elles n'en sont que les possesseurs, elles n'en ont que la jouissance et doivent la léguer aux générations futures après l'avoir améliorée en boni patres familias*¹ ». La notion de transmission intergénérationnelle développée dans le rapport Brundtland est donc au 19e siècle déjà abordée.

Du reste, le philosophe Peña-Ruiz² nous rappelle dans un ouvrage récent à quel point l'approche des problèmes environnementaux dans l'œuvre de Marx et Engels est moderne: « *Leur conviction matérialiste construit en effet toute explication de la condition humaine en remontant à l'unité originelle entre l'humanité et les conditions naturelles qui l'inscrivent dans un échange vital avec le milieu naturel* » (p.111). Marx³ a d'ailleurs lui-même exprimé cette idée en écrivant: « *Le communisme, en tant que naturalisme achevé, est un humanisme; en tant qu'humanisme achevé, un naturalisme ; il est la vraie solution de l'antagonisme entre l'homme et la nature, entre l'homme et l'homme* » (p. 87). Ce point de vue tranché présente en tout cas l'intérêt de rappeler que les préoccupations vis-à-vis de l'environnement sont bien antérieures aux décennies 1960 et 1970.

En définitive, la question de la démographie et de la gestion des densités de population dans les territoires nous semble cruciale, et finalement non résolue depuis trop longtemps

¹ MARX Karl, 1894, *Le Capital*, livre III, cité par F.D. Vivien, « Le développement durable à l'épreuve du temps », in M. Jollivet, *Le développement durable. De l'utopie au concept*, 2001, p. 25.

² PEÑA-RUIZ Henri, *Karl Marx, penseur de l'écologie*, Seuil, 2018, 299 p.

³ MARX Karl, *Manuscrits économique-philosophiques de 1844*, Éditions sociales, 1962.

comme l'a déjà écrit Braudel¹: « *Étudier les choses — les nourritures, les logements, les vêtements, le luxe, les outils, les instruments monétaires, les cadres du village ou de la ville — , en somme tout ce dont l'homme se sert, n'est pas la seule façon de prendre la mesure de son existence quotidienne. Le nombre de ceux qui se partagent les richesses de la terre a lui aussi son sens. Et le signe extérieur qui différencie au premier coup d'œil l'univers d'aujourd'hui des humanités d'avant 1800, c'est bien la récente et extraordinaire montée des hommes : ils pullulent* ». Cette citation de l'historien des Annales Fernand Braudel, écrite dans les années 1970, n'a rien perdu de son actualité aujourd'hui, comme en témoigne les derniers chiffres du rapport de l'ONU précité².

Et comme le remarque l'historien dans un autre ouvrage³ majeur, la question du développement et de l'aménagement des villes est finalement une nécessité, puisque « *monnaies et villes plongent à la fois dans la quotidienneté immémoriale et dans la modernité la plus récente. (...) Les villes existent dès la Préhistoire*⁴. *Ce sont là des structures multiséculaires de la vie la plus ordinaire. Mais ce sont aussi des multiplicateurs, capables de s'adapter au changement, de l'aider puissamment* ». La ville durable pourrait par conséquent être une solution inédite à ce problème insoluble depuis le 19^e siècle, qui est dû à une inadéquation entre les capacités de la terre et une démographie galopante ou des *modus vivendi* toujours plus polluants. Car la ville durable est, en principe, le produit d'une nouvelle transversalité dans la fabrique de la cité entre des protagonistes de tous horizons, comme en témoigne le rapport⁵ 2019 de l'IPBES¹.

¹ BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e – XVIII^e siècle)*, 3 tome, Paris, Armand Colin, 1979.

² UNITED NATIONS, (2015), *op. cit.*

³ BRAUDEL Fernand, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Champs, Flammarion, 1988, p20.

⁴ La Préhistoire est généralement définie comme la période comprise entre l'apparition du genre humain (il y a environ 3 millions d'années) et l'apparition des premiers documents écrits en Mésopotamie et en Égypte vers 3300 avant notre ère (même si les interprétations divergent entre experts). L'homme moderne ou *Homo sapiens* serait apparu entre 200 et 300 000 ans (cf. HUBLIN JJ, BEN-NCER A, BAILEY SE, et al., New fossils from Jebel Irhoud, Morocco and the pan-African origin of *Homo sapiens*. In : *Nature*. 2017. Vol. 546, n° 7657, p. 289-292.

⁵ Le rapport IPBES d'avril 2019 est le premier rapport scientifique à faire un état des lieux global de la biodiversité sur la planète depuis 2005. Il a été élaboré par 150 chercheurs de 50 pays, avec des contributions fournies par 250 spécialistes des sciences naturelles, économiques et sociales. Cf. IPBES, IPBES Global Assessment Preview. In : *ipbes.net* [en ligne]. 2019.

Cette notion de durabilité dépasserait donc le cadre politique stricto sensu pour englober la problématique plus globale de la survie des espèces, dont celle de l'espèce humaine. Car comme le rappellent le naturaliste David Attenborough dans la très récente série documentaire « Our Planet »² et Sophie Bensadoun dans le documentaire « Un monde vivant »³, il s'agirait en somme d'éviter une 6e extinction de masse.



Figure 7 : Frise chronologique, Les origines de la vie à travers l'Histoire : des récits improbables aux scénarios réalistes, in SAGASCIENCES, 2019, In : Les origines de la vie - Retracer la Saga du vivant [en ligne].

¹ L'IPBES (en anglais: Intergovernmental science-policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) ou Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques est un organisme intergouvernemental ouvert à tout membre des Nations-Unies: elle enregistre 132 Etats membres en 2019. Ce "Giec de la biodiversité" a officiellement été créé le 21 avril 2012 par 94 gouvernements et a tenu sa première réunion début 2013.

² La série documentaire "Notre planète" est sortie en avril 2019. Cf.: GROS, Marie-Joëlle, Avec "Notre planète", Netflix déploie toutes les merveilles du monde sous nos yeux. In : *telerama.fr* [en ligne]. 4 décembre 2019.

Elle est cofinancée par le WWF (World Wildlife Fund), l'une des plus puissantes ONG pour la protection de l'environnement, ainsi que la société de production Silverback Films et Netflix, le leader mondial de la vidéo en streaming.

³ Le film "Un monde vivant, histoires de biodiversité" a été réalisé par Sophie Bensadoun en 2010 et produit par le CNRS. Il présente les regards croisés de 6 chercheurs sur la biodiversité et ses enjeux.

Comme le montre la frise chronologique ci-dessus, l'homme semble donc être le principal responsable mais aussi la probable victime d'une extinction massive¹ qui ne serait pas la première depuis la formation de notre planète il y a 4,6 milliards d'années.

Ainsi, pour Hamman et Blanc², l'intérêt de cette notion de ville durable serait qu'elle annonce un changement majeur de paradigme dans la fabrique urbaine. En effet, « *la propriété des politiques de développement durable urbain tiendrait à leur transversalité, doublée de celle du profil des acteurs qui les portent... C'est pourquoi nous privilégions, plutôt qu'une entrée par les secteurs pour le développement durable urbain, l'hypothèse du passage du « multi » à l'« inter » dans sa mise en œuvre* ». Autrement dit, l'enjeu pour l'étude d'un projet urbain durable est d'analyser la multiplicité des compétences utilisées pour fabriquer la « ville verte », et les interactions entre ces compétences; ou plus encore, d'en décrypter les jeux de pouvoir. Il convient aussi de prendre en compte les différentes échelles d'intervention possible, et la variété des secteurs impliqués³. A ce propos, il semble nécessaire de recenser tous les acteurs qui participent à la fabrique urbaine, et utile d'interroger leur méthode d'action et leur « logiciel » mental.

En ce qui concerne les élus notamment, quel type de portage politique privilégient-ils sur ces projets urbains novateurs? Quel marketing territorial mettent-ils en place avec l'aide des services administratifs? Comme l'analyse Christian Le Bart⁴ à propos du discours

¹ La très grande majorité des espèces (90 à 99 % ayant existé sur Terre) a disparu du fait de la durée limitée de l'existence biologique. Cette durée fluctue entre 1 million d'années chez les mammifères et 11 millions pour certains invertébrés marins. Durant les 540 derniers millions d'années (MA), une vingtaine de crises a eu lieu (éruptions volcaniques majeures etc.) et 5 extinctions massives se sont produites: en - 444 MA (Ordovicien-Silurien) s'opère la 1ère extinction massive, puis en - 360 MA (Dévonien-Carbonifère) pour la 2ème extinction massive (EM), puis en - 252,6 MA (Permien-Trias ou PT) pour la 3e EM, puis en - 200 MA (Trias-Jurassique) la 4e EM au moment de la dislocation de la Pangée, et enfin en - 65 MA (Crétacé-Tertiaire) apparaît la 5e EM amenant à la fin des dinosaures.

² HAMMAN Philippe, BLANC Christine, *Sociologie du développement durable urbain. Projets et stratégies françaises*, Bruxelles, Peter Lang, 2009, 260 p.

³ On pense ici aux politiques des transports, de l'énergie, de l'environnement, ou les politiques sociales (avec notamment la politique de la ville).

⁴ LE BART Christian, L'analyse du discours politique : de la théorie des champs à la sociologie de la grandeur, *Mots. Les langages du politique* [En ligne], 72, 2003.

politique¹, les élus utilisent-ils la notion de durabilité pour maintenir le contact avec la société civile, en important (à l'inverse des grandeurs²) un discours désormais valorisé auprès des citoyens? Font-ils, du reste, appel aux écologues³ et autres spécialistes de l'environnement pour justifier, diriger ou donner du sens à leur action? Et les acteurs privés, empruntent-ils ce même discours obligé sur la durabilité pour mieux vendre leurs produits ou leurs services? Pour ce qui est des militants écologistes ou des riverains, quelle rhétorique particulière ou quels slogans empruntent-ils? L'écologisme est-il revendicatif au sens de Neveu⁴? Les associations peuvent-elles être classifiées par leur objet ou par les formes de réseaux mises en place, ou encore les enjeux qu'elles portent⁵ sur les terrains étudiés? Comme formulé par Ollitrault⁶, quel est leur répertoire d'action⁷, et observe-t-on des structures d'opportunités différentes selon le contexte politique ou l'actualité?

Rappelons enfin que ces projets urbains à vocation durable sont passionnants à étudier car ils sont le fruit des grandes orientations de politiques publiques élaborées à un moment donné au niveau national ou européen, mais aussi de la prospective effectuée par les services techniques d'une métropole à moyen terme, afin d'anticiper le devenir d'un territoire: quelle est alors la ville idéalisée pour tous ces acteurs publics à différentes échelles? Quelles sont les

¹ Le Bart fait référence dans son article à la *théorie des champs* de Pierre Bourdieu, et à la *théorie de la grandeur* proposée par Luc Boltanski et Laurent Thévenot.

² Le politiste fait ici référence à la grandeur passée du suffrage universel ou à la grandeur de la fonction de décideur-gouvernant. Ces deux grandeurs demeurent encore, mais il semblerait qu'elles ne suffisent plus.

³ Le terme écologie est inventé en 1866 par le biologiste allemand Ernst Haeckel, et désigne la science étudiant la dynamique des populations et des peuplements (animaux, végétaux ou microbiens) et le fonctionnement des écosystèmes ou des paysages (cycles de matière, flux d'énergie). S'appuyant sur des disciplines comme la génétique, l'éthologie, la géologie ou encore la climatologie, les écologues tentent de déchiffrer la complexité des écosystèmes naturels.

⁴ NEVEU Érik, *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris, La Découverte, 2004.

⁵ LASCOUMES Pierre, *L'écopouvoir*, Paris, La Découverte, 1994.

⁶ OLLITRAULT Sylvie, *Militer pour la planète, sociologie des écologistes*, Rennes, PUR, 2008, 226 pages.

⁷ La définition du *répertoire d'action* est assez lâche et pas vraiment étudiée en détail ensuite; mais on pourrait reprendre la définition de Tilly qui y voit "des manières concrètes d'incarner un mouvement social par une "formule politique" sous forme de création d'associations spécifiques, de manifestations publiques, de processions solennelles, de pétitions voire de pamphlets etc.

Cf. TILLY, Charles, *La France contestée: de 1600 à nos jours*. Paris : Fayard. 1986.

On peut prendre comme exemple le blocage du centre ville de Rennes en septembre 2019 par le mouvement social écologiste "Extinction Rebellion" (souvent abrégé en XR), pour dénoncer la pollution dans la ville notamment.

contraintes propres au territoire étudié? Et quelles sont les priorités retenues en matière de formes urbaines, de nature en ville, de densité, de répartition des catégories sociales, d'attractivité, de participation citoyenne, ou encore de mobilités douces? C'est ce que nous étudierons dans ce travail de thèse.

Le projet durable: chemin de traverse ou poursuite du sentier de dépendance dans la gouvernance urbaine?

Si la polysémie et la labilité¹ du terme « gouvernance » lui sont reprochées régulièrement depuis un moment, cette notion présente néanmoins l'intérêt de rendre compte assez finement des transformations des formes de l'action publique dans nos démocraties occidentales.

Le terme de gouvernance se définit de manière générale selon le politiste Le Galès² comme: « *un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions, pour atteindre des buts propres discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés et incertains* ». Le professeur de droit public Gérard Marcou³ constate d'ailleurs que les politiques publiques reposent désormais sur « *des nouvelles formes interactives de gouvernement dans lesquelles les acteurs privés, les différentes organisations publiques, les groupes ou communautés de citoyens, ou d'autres types d'acteurs, prennent part à la formulation de la politique* ».

La gouvernance n'est donc plus seulement synonyme de processus mis en œuvre, ou d'horizontalité dans les relations entre les différentes parties s'impliquant dans l'action publique. Elle s'apparente aussi à la diversité des acteurs et à l'évolutivité de leurs relations, souvent dans un contexte de moins en moins prévisible. Elle souligne, à cet égard, la complexité des relations entre des acteurs ayant souvent des intérêts divergents à des échelles variées, dans des espaces polycentriques, avec parfois des rapports de force et de domination

1 PASQUIER R., SIMOULIN V., WEISBEIN J. (dir.), *La gouvernance territoriale: pratiques, discours et théories*, LGDJ, 2013.

² LE GALES Patrick, Régulation, gouvernance et territoires, in : Commaille Jacques, Jobert Bruno (dir.), *La régulation politique*, Paris, LGDJ, coll. «Droit et Société», 1998, vol. n°24, 381 p.

³ MARCOU G., RANGEON F., THIEBAULT J.L., Les relations contractuelles entre collectivités publiques, in GODARD F. (dir.), *Le gouvernement des villes: Territoire et pouvoir*, Ed. Descartes et Cie, 1997, p. 137-211.

(mais pas obligatoirement), et avec des relations qui ne sont pas pour autant forcément dépolitisées¹.

Des disciplines aussi différentes que l'économie et les sciences politiques, ou des acteurs aux intérêts et aux visions contradictoires, se seraient ainsi emparés de ce concept polysémique², voire de cette notion « molle » pour des démonstrations finalement très variées. Mais elle en serait, de fait, devenue progressivement une catégorie d'action publique tout à fait pertinente pour analyser les évolutions de la gestion publique, notamment au niveau des territoires, dont l'Etat se serait déjà retiré depuis quelques années; ou du moins, qu'il gouverne à distance³ désormais.

La gouvernance de projets d'écocités ou d'écoquartiers présente, par conséquent, l'intérêt d'analyser sous différents angles et à partir de différents niveaux (national, local) les rapports de force entre acteurs sur des opérations urbaines dont on peut observer assez aisément l'évolution dans l'espace et dans le temps. Comme Thibault Tellier⁴ l'étudie sur les politiques de la ville en France dans les années 1970, on essaiera de comprendre comment les acteurs publics de ces politiques urbaines à vocation durable font notamment la promotion de nouvelles formes de citoyenneté urbaine et comment, surtout, ils les mettent en pratique.

En sociologie des organisations, les américains March et Olsen ont démontré, pour leur part, le côté mythique de la décision rationnelle au sein des organisations avec leur « modèle

¹ AGUILERA Thomas, Gouvernance urbaine et critique dans les métropoles européennes : une posture méthodologique pour étudier les effets des mouvements sociaux sur les politiques publiques, *Métropoles* [En ligne], Hors-série 2018 , 2018.

² Le terme *gouvernance* apparaît dans la République (livre VI) de Platon qui fait une analogie avec le *navire sans pilote*. Au 18e siècle, le sens de *gouvernement* prévaut, mais La Curne de Sainte-Palaye l'utilise avec le sens de *conduite personnelle* (Percefor. V, f. 95). Le terme revient avec une certaine audience en 1937 avec un article intitulé "The nature of the firm" écrit par Ronald Coase, économiste américain, dans le sens du *pilotage de l'entreprise*. Des économistes néo-institutionnalistes comme Olivier Williamson le reprennent dans les années 1970 comme un *dispositif de coordination performante*. Il est largement ensuite utilisé dans les années 1990 par les instances supranationales (ONU, Banque mondiale, FMI) pour désigner "l'art ou la *manière de gouverner*" dans une logique assez normative d'efficacité néolibérale.

³ EPSTEIN Renaud, Gouverner à distance : Quand l'Etat se retire des territoires, *Esprit*, Editions Esprit, 2006, p. 96-111.

⁴ TELLIER Thibault, *Ensemble, refaire la ville*. L'enjeu de la citoyenneté urbaine dans les prémices de la politique de la ville (1973-1983), *Migrance*, n° 41, 2013, p. 135-145.

de la poubelle »¹. Pour eux, la prise de décision ne serait que le fruit de la rencontre entre des flux de problèmes, de solutions, de participants et d'opportunités. Car quand la théorie classique présuppose que, face à un problème, les décideurs élaborent rationnellement une solution adéquate, March et Olsen rétorquent que le processus de décision consisterait plutôt à mettre en concordance des solutions préexistantes avec les problèmes qui surgissent, presque « quels qu'ils soient ».

Il s'agirait finalement de faire coller par tous les moyens une solution déjà toute prête à un problème souvent mal défini, et via un processus de négociation désormais appelé « gouvernance », afin de faire accepter plus aisément la décision retenue à des populations aujourd'hui moins dociles. Pour illustrer notre propos, on peut avancer que pour pallier l'arrivée massive de populations nouvelles sur un territoire perçu comme attractif au niveau national, la solution trouvée serait de densifier par exemple, tout en brandissant l'image d'un projet à vocation durable conçu par des acteurs variés, afin de donner l'apparence d'une fabrique urbaine renouvelée, où la nature serait réhabilitée en ville, et la parole citoyenne (et non experte) serait enfin reconnue. La question est donc de savoir si la gouvernance sur ces projets à vocation durable est la même que sur ceux menés depuis les années 1990: la nature de ces projets insuffle-t-elle de nouvelles méthodes de travail, des rapports nouveaux entre les acteurs de la fabrique urbaine et une relation repensée aux citoyens? Autrement dit, s'agit-il d'une poursuite du sentier de dépendance, les organisations souffrant d'une véritable inertie dans leur fonctionnement, ou alors y a-t-il un véritable renouvellement de cette fabrique urbaine?

Et du reste, si avec la gouvernance, le processus de décision se réalise à travers un processus de négociation (et non plus grâce à des objectifs déjà définis en amont par le ou les détenteurs du pouvoir) entre des acteurs variés qui auraient plus ou moins le même poids, comment et à quel moment s'opère véritablement la prise de décision? Et quel devient le rôle de l'Etat qui, jusque-là, avait le monopole du pouvoir (notamment de la violence physique légitime², et du contrôle social³)? L'Etat, à travers ce concept de la gouvernance, accepterait-il

¹ COHEN, M. D., MARCH, J. G., OLSEN, J. P., A garbage can model of organizational choice, *Administrative Science Quarterly*, vol. 17, 1972, p. 1-25.

² WEBER, Max, *Le savant et le politique*, édition originale, 1919 ; traduction par Catherine Colliot-Thélène (également auteure de la préface et des notes), La Découverte/poche 2003.

³ ELIAS, Norbert, (1939 à Bâle), *Sur le processus de civilisation*, édition Pocket, 2003.

des rationalités multiples (et non plus seulement celle des ingénieurs des Mines ou des Ponts et Chaussées, par exemple, sur des projets urbains) et des interdépendances avec d'autres acteurs, car il est désormais dans un monde plus complexe, plus incertain, et qu'il octroie surtout des financements publics plus limités?

Par ailleurs, dans un environnement où le déclin des institutions¹ est proclamé à l'envi, il est utile de s'interroger sur ce que doivent être le rôle de l'État mais aussi des citoyens désormais, notamment dans la fabrique urbaine. Avec cette idée de négociation consubstantielle à la gouvernance, quelle devient alors la définition du pouvoir, qui est finalement passé d'une version centralisée à une version plurielle? La gouvernance reviendrait-elle à la « sociétisation de l'État » telle que définie par Badie et Birnbaum², dans la mesure où elle impliquerait une plus grande participation des citoyens dans la gestion publique, et par conséquent un changement de l'État-même dans ses fonctionnements? Serait-elle simplement la marque d'une évolution de l'État-providence (de type keynésien) qui était basé sur le centralisme, l'interventionnisme et la bureaucratie, vers un État influencé par le registre néolibéral depuis les années 1990? Celui-ci prône désormais le développement de partenariats publics-privés, la décentralisation mais aussi la déconcentration du gouvernement, ou encore la réingénierie³ dans les institutions et leurs services, avec une logique constamment affichée d'une plus grande efficacité⁴.

On précisera par ailleurs qu'un projet urbain durable ou « projet d'écocité » (en titre) est entendu ici, de notre point de vue, indifféremment comme un projet d'écoquartier ou d'écocité, la différence majeure entre les deux termes venant principalement au départ de la superficie couverte, qu'il s'agisse d'ailleurs d'une extension urbaine ou d'une opération de renouvellement urbain⁵. Les niveaux administratifs d'intervention (national, supranational ou infranational) peuvent, en effet, être multiples *aussi* pour un projet d'écoquartier, comme c'est

¹ DUBET, François. *Le déclin de l'institution*, Paris, Seuil, 2002.

² BADIE, Bertrand et BIRNBAUM, Pierre, *Sociologie de l'État*, Paris, 1979, Grasset.

³ Le reengineering (ou réingénierie) est un anglicisme pour signifier la réorganisation des processus.

⁴ Il est fait référence ici pour la France à la révision générale des politiques publiques (RGPP) sous Nicolas Sarkozy, suivie de la modernisation de l'action publique (MAP) de François Hollande et aujourd'hui au «Comité action publique 2022» (CAP 2022) sous la présidence Macron, qui toutes s'imprègnent des théories du «new public management».

⁵ Il s'agit de renouvellement de friches portuaires ou industrielles, ou de zones d'épandage comme pour Rieselfeld à Fribourg-en-Brisgau (en Allemagne) par exemple.

d'ailleurs le cas pour le projet La Courrouze à Rennes, qui est piloté par plusieurs municipalités, l'intercommunalité, et par l'Etat pour la labellisation. Quant au projet d'Elseneur au Danemark, il est mené par deux municipalités¹ de deux pays différents, même si nous n'avons étudié que la partie danoise, mais également par l'intercommunalité et l'Union européenne. La subtilité qui réside entre les deux termes d'écoquartier ou d'écocité porte donc sur le territoire couvert qui y est a priori plus grand, et donc les futurs habitants affectés y sont a priori plus nombreux. Dès lors, le projet d'écocité fait référence à une projection d'aménagement de plus grande ampleur dans l'espace et dans le temps. Il semble en conséquence plus compliqué à piloter, même si les pouvoirs publics affichent alors souvent une prétention plus forte à l'exemplarité vis-à-vis d'autres territoires ou d'autres villes étrangères. Ils dévoilent également une ambition affirmée et de plus grande portée face à la durabilité. En bref, il nous semble donc tout à fait cohérent de comparer écocités et écoquartiers, ou en tout cas de les mettre en perspective comparative, on y reviendra dans la partie méthodologie.

Enfin, ce terme *d'écocité* est tout à fait passionnant pour le politiste, car il fait évidemment référence à la cité grecque et à « l'invention de la politique »²: il se réfère à l'Antiquité où la « polis » fut à l'origine créée pour organiser la vie politique d'un groupe humain dans une perspective « démocratique » (avec les nuances de sens que l'on connaît). Comme le souligne Finley, il s'agit moins de se référer aux institutions ou aux normes juridiques que de saisir la réalité du fonctionnement de la cité avec ses élites politico-administratives ou économiques. Il s'agit aussi d'y décrypter la participation des citoyens et de comprendre l'idée qu'ils se font du pouvoir ou de sa légitimité dans un contexte où, désormais, la dégradation environnementale se rappelle à eux en permanence.

L'écocité renvoie donc davantage à l'organisation administrative et politique, quand l'écoquartier renvoie plutôt à une réalité concrète et technique sur des formes urbaines novatrices, ou à des mobilités moins consommatrices en énergies fossiles, ou encore à la présence de la nature en ville. En raison de l'ambition affichée et de l'espace plus vaste impliqué, l'écocité permet ainsi, de notre point de vue, de davantage dévoiler les coalitions et

¹ Il s'agit des deux municipalités d'Helsingør et d'Helsingborg.

² FINLEY, Moses I. et VIDAL-NAQUET, Pierre, *L'invention de la politique: démocratie et politique en Grèce et dans la Rome républicaine*. Paris, France : Flammarion. 1985. 217 p.

les systèmes d'acteurs, ainsi que l'influence de cet urbain durable émergent sur des quartiers déjà existants, ou sur d'autres bouts de ville en construction, mais qui sont plus classiques. Un acteur nous déclare d'ailleurs en entretien qu'il préfère, pour sa part, le terme d'écocité à celui d'écoquartier. Le premier fait référence pour lui à une expérimentation-pilote déployable à grande échelle sur d'autres projets, quand le second reste un test restreint sur une population donnée (souvent privilégiée) servant surtout à valider une technologie précise¹.

Comme mentionné auparavant, la gouvernance se distingue de la notion de gouvernement qui désigne pour seul organe décisionnel l'État ou les collectivités locales, et est basée sur une hiérarchie forte et descendante. La gouvernance, elle, reconnaît la multiplicité des sources d'autorité et de pouvoir, qui assurent ainsi la coordination des acteurs sociaux et la régulation des relations sociales dans les sociétés contemporaines², selon une logique plus horizontale. Qui plus est, le développement de cette notion de gouvernance s'explique véritablement par un cumul de plusieurs phénomènes: la mondialisation qui accentue la concurrence des organisations et des villes, les TIC³ qui accélèrent la propagation de l'information et en multiplient les sources, la complexification de la société civile avec notamment la fragmentation des appartenances identitaires; et enfin surtout dans la sphère politique, la crise du modèle wébérien de la bureaucratie, qui amène l'administration publique à chercher de nouvelles solutions dans le nouveau management public et dans l'entreprise privée par une multiplication des délégations de service public.

Pour un de nos interlocuteurs, il existerait finalement plusieurs modèles d'écocité, qui curieusement ne correspondent pas à un découpage géographique, i.e. par continent. Il existerait, en effet:

- ✓ un *modèle américain* où le problème principal à résoudre est la consommation énergétique;
- ✓ un *modèle européen* où il s'agirait d'opérer une transformation fine de villes chargées d'histoire et d'habitudes;

¹ Cet acteur fait partie d'un des acteurs majeurs du conseil en informatique.

² ROSENAU J. et CZEMPIEL O., *Governance Without Government: Order and Change in World Politics*, New York, Cambridge University Press, 1992.

³ Il s'agit de l'acronyme pour les Technologies de l'Information et de la Communication.

- ✓ un *modèle africain* où le challenge vient des « communautés informelles ». Autrement dit, les bidonvilles de Dar Es Salam ou Lagos posent des problèmes immenses de gestion (de l'eau, des déchets etc.). Des villes comme Johannesburg ou Cape Town ont leurs bidonvilles aussi, mais dans une version moins compliquée à transformer;
- ✓ Enfin, un autre *modèle atypique* où les villes feraient face au dilemme de la *croissance rapide*. Il s'agit de Sao Paulo au Brésil où le défi des favelas s'ajoute à celui de la congestion et de la pollution; ou de Mumbai en Inde où il y aurait trop peu d'infrastructures malgré le boom économique; ou encore celui de Mexico ou Houston au Texas qui connaît une croissance forte avec l'industrie pétrolière.

La segmentation par continent semble donc périlleuse in fine, et il conviendrait davantage d'effectuer un découpage suivant la *maturité économique et politique* de la ville. L'approche *par type de gouvernance* ou *par mode de financement* peut aussi être plus pertinente.

Par conséquent, si ce paradigme nouveau de la « gouvernance » fait en apparence consensus, des pratiques très hétérogènes entre elles peuvent se développer, et elles prennent parfois des formes mixtes, ou seulement temporaires par rapport aux usages antérieurs. Certains soulignent, néanmoins, les problèmes de transparence et d'imputabilité¹ (« accountability » en anglais) que génèrent ces nouvelles formes de partenariats ou de coordinations inter-organisationnelles, sous couvert de trouver une meilleure expertise ou une plus grande flexibilité dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques, ou d'un projet urbain à vocation durable par exemple.

La gouvernance en réseaux², que ces réseaux soient intra ou inter-organisationnels, contribuerait en tout cas grandement à la restructuration des organisations privées et

¹ CRAIG B. H., GILMOUR R. B., The Constitution and Accountability for Public Functions, *Governance*, vol. 5, n° 1, 1992, p. 46-67.

² Nous reprenons ici l'analyse de F.M. Poupeau (2017) qui prend la définition de J.K. Benson (lui-même repris par Rhodes en 1997 à propos des relations centre-périphérie en Grande-Bretagne) et qui est pour la *gouvernance multi-niveaux*: "Un système complexe d'organisations liées les unes aux autres par des dépendances en termes de ressources, et qui se distinguent entre elles par des dissemblances dans la structure de leurs dépendances" (Benson, 1982, p 148).

publiques¹. Le rôle des idées et de la diffusion de l'information dans l'explication de l'action collective ne saurait donc être négligé, mais la réalité du pouvoir préexistant est un autre facteur important pour expliquer tout processus de gouvernance, tant dans sa formation que dans son opérationnalité quotidienne². Par ailleurs, ce sont les organisations les plus structurées qui bénéficient de la gouvernance, car elles sont capables de mieux gérer le partenariat et la négociation, ayant des degrés d'organisation plus élevés³ que les autres.

La gouvernance consisterait, en définitive, en l'interaction d'acteurs (aux intérêts conflictuels et aux ressources inégales) qui interagissent certes, avec des pratiques associatives et participatives plus poussées, mais dans un cadre où les relations de pouvoir existent toujours et où le discours doit être par conséquent analysé avec minutie⁴: car celui-ci dévoile les tentatives d'influence à l'œuvre des acteurs, surtout celles des acteurs publics qui maîtrisent mieux cet art du discours que les citoyens ou les acteurs privés.

POUPEAU, François-Mathieu, *Analyser la gouvernance multi-niveaux*. Fontaine, France : Presses universitaires de Grenoble. 2017. 253 p., p 126.

¹ PAQUET, Gilles, La gouvernance en tant que manière de voir : le paradigme de l'apprentissage collectif. In : ANDREW, Caroline et CARDINAL, Linda, La démocratie à l'épreuve de la gouvernance. Ottawa : Presses de l'Université d'Ottawa, 2001. p. 9-41.

² SMOUTS Marie-Claude, The Proper Use of Governance in International Relations, *International Social Science Journal*, vol. 155, n° 1, 1998, p. 87-88.

³ SOUAMI Taoufik, Participer à la gouvernance ?, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°s 80-81, 1998, p. 163-171.

⁴ ATKINSON, R., 1998, Les aléas de la participation des habitants à la gouvernance urbaine en Europe, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°s 80-81, p. 74-83.

Economie générale de la thèse

Pour que ce plan de thèse soit bien compris, précisons qu'il se compose d'une introduction et de trois parties que l'on pourrait résumer de la sorte:

- En introduction, il s'agit d'une *mise en contexte* du projet urbain durable, notre objet de recherche, suivie:
- En première partie, de l'explication de notre *stratégie de recherche* et de la *formulation de deux hypothèses* en lien avec les terrains étudiés, puis:
- En deuxième partie, de la présentation et l'analyse des *résultats dégagés* sur les quatre terrains, en continuité avec les hypothèses émises au départ; et enfin:
- En troisième partie, d'un essai de *montée en généralité* afin de dégager les apports de ces travaux et surtout afin de proposer une *typologie matricielle* des projets durables dans le contexte de nos sociétés urbaines contemporaines.

Ainsi, précisons qu'en première partie, après avoir justifié notre stratégie de recherche (en chapitre n°1), nous émettons deux hypothèses différentes sur la fabrique urbaine durable en supposant:

1/ une gouvernance inédite liée à ces projets;

2/ un travail sur l'image des métropoles que peaufinent les pouvoirs publics (locaux ou nationaux) afin de développer un marketing des territoires au niveau national ou international dans un contexte de mondialisation; afin de pouvoir conclure (ou pas) sur une porosité des pratiques et des normes entre deux pays assez différents a priori - la France et le Danemark¹, voire au niveau européen.

Nous cherchons ainsi à répondre aux plusieurs questions qui nous taraudaient au départ: Les acteurs coopèrent-ils de la même façon sur un projet d'écocité que sur un projet urbain classique, étant donné le changement majeur de paradigme que représente le développement durable, même s'il est devenu progressivement un « mot-valise »? Qui gouverne finalement? Sont-ce les fonctionnaires territoriaux, les élus ou bien plutôt les urbanistes et acteurs privés

¹ Du fait de leur superficie, population et PNB différents, ces deux pays ne sont pas souvent comparés, alors que les comparaisons de la France avec l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Italie ou l'Espagne sont pléthoriques.

de poids? Et les citoyens, doivent-ils se contenter de la portion congrue en matière de décisions concrètes, dans la mesure où les programmes électoraux ne dévoilent pas toujours la stratégie urbaine des candidats? Les usages des habitants sont-ils identiques après? C'est ainsi l'objet du chapitre n°2 de la première partie.

En outre, toujours pour la première partie, quelles sont les intentions des pouvoirs publics au travers de ces projets novateurs (en matière sociale et environnementale) ou en matière de visibilité externe pour leur métropole? C'est ce que nous décryptons dans le chapitre n°3, en illustrant toujours notre propos par des exemples variés, et pas seulement européens d'ailleurs. Car si les formes urbaines et la densité donnent une idée des intentions des acteurs, le décalage entre la réalité observée et les discours - ou les phasages prévus initialement - est tout aussi édifiant.

La deuxième partie, quant à elle, présente en détail les quatre terrains d'étude. Chaque analyse de terrain est structurée en deux temps avec en partie:

A/ Une présentation du contexte à l'échelle supranationale, puis nationale et enfin locale; et en:

B/ Une analyse de la carrière du projet par une structuration au prisme du néo-institutionnalisme sociologique, de l'approche par les instruments utilisés, et par les réseaux.

Cette deuxième partie commence, ainsi, par le terrain de recherche ViaSilva à Rennes (France) qui est mis en perspective comparative ensuite avec trois autres terrains: 1 français et 2 danois. Le plus grand détail dans l'analyse empirique permet ainsi de dépasser les généralités dégagées sur les premiers exemples en première partie, mais surtout de rentrer au cœur de la fabrique urbaine d'un territoire métropolitain sous l'angle des discours, des pratiques au quotidien, des valeurs véhiculées, des rapports de force officiels et officieux, des décisions prises ou des non-décisions, de la compétition partisane et électorale, de la prospective, des retards dans les réalisations ou des mises à l'écart d'options privilégiées au départ. Sont donc ainsi présentés à chaque fois le contexte pour une mise en perspective du sujet, puis les résultats des travaux menés.

Enfin, en chapitre conclusif représenté par le chapitre n°8, propose une typologie de la gouvernance sur les projets durables au prisme des trois piliers du rapport Brundtland - à savoir l'économie, le social et l'environnement - et des différents types d'acteurs impliqués (privés, publics, associatifs). Cette approche synthétique et matricielle a pour objectif d'ouvrir le débat sur la question de la durabilité urbaine, du fonctionnement des institutions et de la démocratie en générale.

Ainsi, la complexité de ces projets et la transparence parfois limitée des pratiques liées à la fabrique urbaine ne sont-elles pas le reflet finalement de notre époque marquée par une « post-démocratie¹ de la communication » et une « action publique des experts »? Ce terme de *post-démocratie*² serait-il d'ailleurs plus approprié que celui d'*hyper-démocratie* annoncé notamment par le sociologue Kaufmann³? Le second, en effet, insiste davantage sur la crise des valeurs collectives⁴ dans nos sociétés, quand Crouch dénonce pour sa part surtout des rapports de force défavorables à la majorité des citoyens, et *in fine* à l'intérêt général?

Face à ces deux analyses qui reprennent certaines théories du déclin des civilisations⁵, les plus connues datant d'ailleurs d'un siècle¹ exactement, les solutions pour un vivre-

¹ CROUCH Colin, *Post-démocratie*, Zürich, Diaphanes, coll. « Transpositions », 2013, 140 p.

Colin Crouch a été professeur de *gouvernance and management public* à la "Business School of Warwick University" et à la "London School of Economics and Political Science" (alias LSE, de 1973 à 1985).

² La *post-démocratie* constitue la courbe descendante d'une "parabole" démocratique qui culmine entre 1945 et la fin des années 1980: c'est une période marquée par la croissance de la production, la consommation de masse, et une dépense publique forte. Pour Crouch, les sociétés occidentales suivent la courbe « libérale » de la démocratie depuis la fin des années 1990, en respectant ses institutions mais en privant les citoyens de leur rôle actif et de leur capacité à changer les instances politiques. Cette perte de démocratie "réelle" (qui n'est pas automatiquement synonyme de démocratie "participative" ou "directe", mais peut se traduire aussi par un non-cumul des mandats dans le temps et l'espace institutionnel) se réalise au profit de médias adoptant les traits de la publicité ou le registre émotionnel, mais aussi de firmes multinationales contrôlant les instances politiques, ou encore de délégations de service public générant une opacité des affaires d'État.

³ KAUFMANN Jean-Claude, *La fin de la démocratie, apogée et déclin de la civilisation*, Les Liens qui Libèrent, 2019, 300 p.

⁴ A travers la notion d'*hyper-démocratie*, Kaufmann analyse l'écart croissant entre les notions de "République" et de "Démocratie" pour souligner principalement la crise des valeurs communes propre à nos sociétés; et expliquer un monde marqué par les dérives de l'économie financiarisée, la montée des populismes, des nationalismes ou des communautarismes, ainsi que l'emprise grandissante des GAFA (ou BATX et autres NARU) qui manipulent les données personnelles et le vote des citoyens.

⁵ SPENGLER, Oswald et TAZEROUT, M (trad.), *Le Déclin de l'Occident: esquisse d'une morphologie de l'histoire universelle*. Paris : Gallimard. 2000.

ensemble repensé ne peuvent-elles pas venir des élus locaux notamment, à travers une action publique renouvelée - mais concrète et durable - dans la ville? Certes, la tâche est immense car les élus affronteraient désormais les injonctions contradictoires des citoyens. Et il n'est guère aisé aujourd'hui d'être un représentant politique local: la légitimité démocratique prévaut, certes - surtout pour ceux élus au suffrage direct - mais il leur faut gérer des finances publiques en berne; et le pouvoir véritable est peut-être finalement désormais ailleurs - au niveau central, supranational ou dans la sphère privée. Pour autant, la solution ne peut-elle pas venir d'une association véritable des citoyens à la fabrique urbaine (notamment via les TIC) dans la perspective d'une approche systémique de la qualité de vie en ville, d'une relance économique des territoires et d'une plus grande légitimité politique des élus? La question mérite d'être posée.... et tel est l'objet de ce dernier chapitre d'ouverture à la discussion.

Les deux typologies présentées sont proposées en tout cas comme des outils d'aide à la décision pour les praticiens de la fabrique urbaine (durable?) de demain.

¹ Paul Valéry (1871-1945) écrira lui aussi sur ce sujet du déclin dans *La Crise de l'esprit* (NRF, 1919, Tome XIII, p. 321-337) en déclarant: "*Nous autres, civilisations, nous savons maintenant que nous sommes mortelles (...) Il y a l'illusion perdue d'une culture européenne et la démonstration de l'impuissance de la connaissance à sauver quoi que ce soit ; il y a la science, atteinte mortellement dans ses ambitions morales, et comme déshonorée par la cruauté de ses applications ; il y a l'idéalisme, difficilement vainqueur, profondément meurtri, responsable de ses rêves ; le réalisme déçu, battu, accablé de crimes et de fautes*" etc.

PREMIERE PARTIE:
**Les projets d'écocité entre gouvernance inédite
et recherche d'attractivité territoriale**

CHAPITRE 1. Stratégie de recherche et méthodologie

Notre stratégie de recherche, élaborée au cours des premiers entretiens exploratoires et des premiers mois de travail sur la littérature compilée - académique, grise ou journalistique - est fondée sur le choix de quatre terrains de recherche étudiés selon la même structuration, i.e. à partir des échelles à la fois:

- institutionnelle: le projet urbain est-il initié et piloté à un niveau supra-communal?
- de temps: sur quelle durée le projet est-il planifié et à quelle phase en est-on?
- et d'espace: la programmation annoncée et les constructions visibles au bout de dix ans s'étendent-elle sur des superficies à peu près équivalentes¹?

Pour autant, il nous a fallu au préalable nous interroger sur la perspective ontologique et épistémologique à arrêter, en amont de la méthodologie choisie.

A - Une analyse renouvelée de l'action publique urbaine

1) Une stratégie de recherche guidée par le réalisme critique de Roy Bhaskar

La science politique est une discipline plurielle² qui a toujours été influencée par une multitude de courants, et qui utilise des approches variées pour comprendre les phénomènes politiques. Ainsi, les principes méthodologiques de cette discipline sont largement perméables à ceux de l'économie depuis la deuxième moitié du XXe siècle (surtout aux Etats-Unis) - et

¹ Le projet Nordhavnen porte sur environ 300 ha, quand les zones d'aménagement concerté (ZAC) d'Atalante-Champs Blancs et des Pierrins (qui sont les projets concrets sur Via Silva à ce jour) couvrent environ 220 ha ensemble actuellement, tandis que la superficie de la Courrouze s'élève à environ 150 ha. La superficie est à peu près équivalente sur le dernier terrain de recherche au nord du Danemark, entre le foncier des bâtiments publics construits à Helsingor et ceux plus résidentiels côté suédois.

² Elle est, en effet, influencée tant par la sociologie, la philosophie politique, le droit public, l'économie que l'histoire, mais aussi par la géographie via son approche par les espaces et les échelles.

notamment à la méthode nomologico-déductive¹ de l'école néo-classique - mais ils sont aussi fortement irrigués par d'autres approches - notamment constructivistes - propres à l'histoire ou à la sociologie (surtout en France).

Comme chacun le sait, tout choix méthodologique sur un travail de recherche est le fruit d'une délicate combinaison entre une analyse ontologique et épistémologique, voire sémantique, qui doit avoir été réalisée au préalable. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons développé en introduction une analyse détaillée des termes employés autour de notre objet de recherche, afin d'explicitier en amont ce dont on parle et le contexte dans lequel l'étude est réalisée. En l'occurrence ici, nous rappelons à la fois la polysémie de la durabilité urbaine, autant que la réalité d'un monde de plus en plus peuplé, urbain, pollué; mais aussi globalisé et interconnecté.

Cette analyse liminaire d'ordre ontologique, épistémologique et sémantique consiste finalement à se poser trois questions fondamentales: Quelles sont, de mon point de vue, les composantes et les caractéristiques de la réalité? Que constitue un savoir juste ou légitime? Et que voulons-nous dire à travers ce travail de recherche? Ces questions intimement liées peuvent aussi se formuler de la manière suivante: Quelle est ma conception de la réalité sociale et politique quand j'entreprends cette recherche sur le projet durable? Comment et dans quelle mesure la science politique me permet-elle d'élucider certaines questions relatives à mon objet de recherche qu'est la gouvernance de la fabrique urbaine sur des projets à forte ambition durable? Enfin, quelle méthode vais-je utiliser - et dans quels termes - pour parvenir à un résultat aussi pertinent qu'inédit²?

Les choix sont multiples, même si l'univers dans lequel évolue le doctorant l'influence forcément tout au long de sa recherche. Et s'il aspire surtout à donner une cohérence à sa stratégie, l'apprenti-chercheur sait que toute position tranchée lui permettra soit d'emporter l'adhésion forte du lecteur, soit le soumettra au destin du « clou qui dépasse³ ». L'enjeu n'est

¹ Tirée du mot grec *nomos* (qui signifie *la loi*), la méthode nomologico-déductive suppose une formalisation mathématique, une prédictibilité des régularités observées, leur reproductibilité et un lien de causalité linéaire. Hempel dans sa définition parle d'"explanandum" (le phénomène à expliquer) et d'"Explanans" i.e. les éléments qui expliquent le phénomène observé empiriquement. L'explanans se compose de deux parties: des conditions initiales spécifiques et des lois générales.

² ECO Umberto, *Comment écrire sa thèse*, Flammarion, 2016, p23.

³ «Deru kugi wa utareru» est une expression japonaise signifiant : le clou qui dépasse appelle le marteau.

donc pas mince. La posture compréhensive, par exemple, est largement répandue en sociologie de l'action publique dans l'Hexagone, même si le post-positivisme¹ semble rester dominant globalement en science politique², notamment outre-Atlantique. Celui-ci est ainsi prégnant dans la sphère universitaire anglo-saxonne, sous l'influence américaine depuis les années 1950. Dans le domaine des relations internationales notamment, le réalisme, le libéralisme et l'institutionnalisme se sont développés à partir des postulats du positivisme³. Au contraire, les constructivistes sont nombreux en sciences sociales en France et ils partent du postulat que « *la pensée ne rencontrera jamais le réel parce qu'il n'est d'autre réalité pensable que celle-là même que l'on fabrique en pensant* » (Nelson Goodman⁴). Le réel n'existerait donc qu'à travers - et dans les limites - du langage qui l'exprime et des outils d'analyse qui l'interprètent⁵. Enfin, si les rivalités intellectuelles semblent s'estomper quelque peu depuis le début du XXIe siècle entre les politologues, les débats entre (néo)positivistes⁶ et

¹ La notion est à employer ici avec toutes les précautions nécessaires. Le positivisme serait un mode de raisonnement qui insiste sur la primauté de la raison sur l'observation. Le chercheur doit donc identifier des liens de causalité à travers l'observation de régularités.

Cf. :COMAN, Ramona, CRESPIY, Amandine et LOUAULT, Frédéric, *Méthodes de la science politique: de la question de départ à l'analyse des données*. Louvain-La-Neuve : De Boeck. 2016. 240 p, p 214.

Face à la complexité des phénomènes sociaux, le post-positivisme consisterait alors en l'assouplissement des règles du positivisme tout en essayant d'obtenir la plus grande objectivité possible, malgré une reconnaissance de l'intersubjectivité des relations sociales.

² COMAN Ramona, et al., 2016, op. cit., p 11.

³ Le positivisme est issu des doctrines d'Auguste Comte: il représente par extension toute philosophie qui privilégie la connaissance scientifique, est porté avant tout sur l'étude de la science, et combat la métaphysique. Pour l'étude des sociétés, il part de cinq postulats: 1/ La distinction entre les sciences sociales et naturelles est faible; 2/ La réalité est connaissable par l'observation de régularités; 3/ Cette observation permet de définir des hypothèses, des liens de causalité et des lois empiriques; 4/ Il est possible de mesurer la réalité via des instruments méthodologiques; 5/ Le positivisme sert à produire un savoir falsifiable. L'observation suppose la co-variation, le respect de la séquence, la contiguïté et l'exclusivité. Ce rapport de causalité peut d'ailleurs être étudié selon des méthodes tant qualitatives que quantitatives.

⁴ Nelson Goodman (1906-1998), est un philosophe et collectionneur d'art américain. Il a contribué dans *Langages de l'art* au questionnement sur la fonction et l'essence de l'art.

⁵ BRAUD, Philippe, Chapitre II. Le réalisme au défi du constructivisme. In : *La science politique*. Paris : Presses Universitaires de France. Que sais-je? 2017. p. 91-100.

⁶ Le néo-positivisme (ou empirisme/positivisme logique) est un courant de pensée développé par le *Cercle de Vienne*, école philosophique formée à partir de 1924 par des savants et des philosophes. Celui-ci exclut du savoir tout ce qui n'est pas réductible à la logique ou à l'expérience. Un premier manifeste est publié en 1929 sous le titre *La conception scientifique du monde*. Alfred J. Ayer a aussi résumé les grandes thèses du positivisme logique dans son œuvre *Langage, Vérité et Logique* (1936) qui dit en substance: il n'existe pas, comme le prétendait Kant, de jugement synthétique a priori. Tout

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 57

constructivistes¹ ont parfois été houleux.

Car les premiers mettent l'accent sur l'étude d'un monde essentiellement matériel, et fondent leurs travaux sur une épistémologie empiriste, sur la séparation entre les faits et les valeurs, et la recherche de régularités dans le comportement d'acteurs autonomes. Les seconds insistent plutôt sur la nécessité de comprendre pourquoi des acteurs se comportent d'une certaine façon, mais aussi comment ils en sont arrivés là. Et ils soulignent que le réel ne nous est jamais véritablement accessible. La posture compréhensive trouve d'ailleurs son fondement dans la sociologie webérienne qui est basée sur la compréhension du sens que l'acteur peut donner à son action. Pour autant, Max Weber défend tout au long de sa carrière la nécessité d'une neutralité axiologique pour le chercheur, i.e. la nécessité qu'il a de développer un discours scientifique qui soit « *autonome par rapport aux valeurs* ». Il souligne « *l'exigence d'une construction de concept rigoureux et d'une séparation stricte entre savoir empirique et jugement de valeur* »² (Weber, 1904, p. 119).

Steve Smith parle, pour sa part, de la différence entre des théories *explicatives* et des théories *constitutives* (ou *interprétatives*)³. Les constructivistes ne disent donc pas que les facteurs matériels sont sans importance, mais ils pensent, contrairement aux positivistes, que les idées⁴ comptent et que les identités, tout comme les intérêts, doivent être identifiés. Pour compliquer le tout, il existerait des divergences réelles entre les différents courants constructivistes⁵, qu'il s'agisse du paradigme épistémologique constructiviste selon Guba et Lincoln⁶ ou du constructivisme radical selon von Glasersfeld¹. Ces deux paradigmes

énoncé de connaissance est soit analytique, soit synthétique a posteriori, et donc vérifiable par l'expérience.

¹ LYNCH Michael, Vers une généalogie constructiviste du constructivisme, *Revue du MAUSS*, 2001/1 (n° 17), p. 224-246.

² BEITONE Alain et MARTIN-BAILLON Alaïs, La neutralité axiologique dans les sciences sociales, Une exigence incontournable et incomprise, *Revue du MAUSS permanente*, 18 décembre 2016; dont Weber M. (1904), *L'objectivité de la connaissance dans les sciences et la politique sociales*.

³ SMITH S., New Approaches to International Theories, in Bayliss J., Smith S. (dir.), *The Globalization of World Politics*, New York, Oxford University Press, 1997, p. 165-189.

⁴ FAURE, A., POLLET, G., WARIN, P., (dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques. Débats autour de la notion de référentiel*, Paris, L'Harmattan, 1995.

⁵ COMAN Ramona, et al., 2016, op. cit., p.17.

⁶ GUBA, E.G., LINCOLN Y. S., Competing paradigms in qualitative research, in *The landscape of qualitative research*. N. Denzin and Y. Lincoln (dir.), London: Sage., 1998, p.195-220.

n'auraient en commun qu'une seule hypothèse qui est celle d'une inséparabilité entre le système observant et le système observé².

Face à cette confrontation binaire entre la posture des positivistes héritée de l'empirisme³ de Hume et celle des constructivistes⁴ influencés par l'idéalisme transcendantal de Kant⁵, le *Réalisme critique*⁶ développé par le philosophe Roy Bhaskar⁷ nous apparaît comme une posture renouvelée tout à fait convaincante. Car elle estime que la réalité existe en soi (comme le pensent les positivistes), indépendamment de notre expérience ou de nos caractéristiques individuelles et sociales, et non qu'elle est avant tout construite (comme le suppose la posture compréhensive). En effet, si un acteur public évolue dans une structure politico-administrative à Tokyo ou à New-York, la réalité autour de lui est complètement différente dans ces deux lieux. Mais elle existe de facto, qu'il soit là ou pas d'ailleurs, à travers des lois et des normes, même s'il peut la déconstruire et y apporter son regard personnel fait de subjectivité. Pour autant, il ne peut pas connaître intégralement cette réalité, mais elle s'impose à lui in fine à travers un régime politique et constitutionnel, des structures juridiques et réglementaires, un système institutionnel plus ou moins centralisé etc.

Par ailleurs, comme le souligne Bhaskar⁸, certains éléments étudiés sont le fruit de

¹ GLASERSFELD E. von, "Thirty years of radical constructivism", *Constructivist Foundations* 1/1, 2005, p. 9-12.

² AVENIER Marie-José, Les paradigmes épistémologiques constructivistes : post-modernisme ou pragmatisme ?, *Management & Avenir*, 2011/3 (n° 43), p. 372-391.

³ L'empirisme est un ensemble de théories philosophiques qui font de l'expérience sensible l'origine de toute connaissance, ou croyance, et de tout plaisir esthétique. Représenté par les philosophes anglais Francis Bacon, John Locke, ou David Hume, l'empirisme considère que la connaissance se fonde sur l'accumulation d'observations et de faits mesurables, dont on peut extraire des lois générales par un raisonnement inductif, allant donc du concret à l'abstrait.

⁴ Les constructivistes se scindent en trois courants majeurs: le courant moderniste, le courant radical et le courant critique. Le postmodernisme est considéré comme cette version la plus extrême qui revient à une forme de relativisme absolu où tous les points de vue sont égaux. Toute forme d'action collective est alors impossible étant donné l'impossibilité de se mettre d'accord sur des règles basiques de vivre-ensemble. Cf. SAURUGGER Sabine, *Théories de l'intégration européenne*, Paris, Presses de Science po, 2009, p.165.

⁵ SABOURIN, Charlotte. Les Lumières et la part d'ombre de la raison pure, *Philosophiques*, volume 43, numéro 2, automne 2016, p. 185–206.

⁶ Pour une définition précise Cf. PROJET BASES, Le réalisme critique. In: *unil.ch* [en ligne]. 2019.

⁷ BHASKAR Roy, *The Possibility of Naturalism: A Philosophical Critique of the Contemporary Human Sciences*, Brighton, Harvester Press, 1979.

⁸ BHASKAR Roy, *A Realist theory of Sciences*, New York, Routledge, 2008 (1ère éd. 1975), p.44.

l'activité humaine (un livre, une voiture, une loi, une ZAC) mais beaucoup d'autres éléments existeraient même sans la présence humaine sur terre (le processus d'électrolyse, ou celui de propagation de la lumière). Donc le monde est ce qu'il est - et nous partageons ce point de vue - i.e. c'est un ensemble de choses, de structures, de données géographiques (le climat ou la topographie qui influent sur nos sociétés), de mécanismes, de processus et de relations dotés de propriétés causales qu'il convient d'étudier. C'est la raison pour laquelle nous n'hésitons pas en introduction à décrire la réalité du monde à travers des données chiffrées de la banque mondiale ou d'autres organismes internationaux, et français tels que l'INSEE. On pourra toujours critiquer la validité des données officielles (comme le fait l'auditeur dans son travail), mais nous partons de données qui sont globalement perçues comme valides par la communauté internationale. Néanmoins, si la matière physique ne dispose pas de la liberté de modifier ses propriétés et ses tendances - et donc répondra aux lois de la physique - l'homme, pour sa part, dispose d'une certaine liberté qui est héritée de son imagination selon Bhaskar, et d'un libre-arbitre plus ou moins développé chez lui.

Car comme le montre Solomon Asch¹ dès les années 1950, le comportement des individus se soumet souvent à la pression sociale, notamment afin d'échapper à l'inconfort né du jugement du groupe. Thaler et Sunstein² confirment ce point de vue à travers leur théorie du *paternalisme libertarien* qui met à l'épreuve l'hypothèse de rationalité de l'espèce *homo economicus*, les membres de l'espèce des *homo sapiens* faisant souvent des erreurs prédictibles. La société doit donc être appréhendée comme « *un ensemble de structures réelles constituées de pratiques et de conventions qui sont (plus ou moins) reproduites et transformées par les individus*³ ». Le chercheur doit par conséquent identifier les mécanismes génératifs et les structures qui gouvernent les institutions, les rôles des acteurs et leurs pratiques.

Le postulat de départ de Bhaskar est, en définitive, que le monde est à la fois réalité et apparence. Pour lui, la réalité sociale est le résultat complexe d'une multitude d'interactions visibles et invisibles. C'est pourquoi la connaissance scientifique doit aller au delà de ce qui

¹ Solomon Asch (1907-1996) est un psychologue américain.

² THALER, Richard H. et SUNSTEIN, Cass R., 2010. *Nudge: la méthode douce pour inspirer la bonne décision*. Paris, France : Vuibert.288p.

³ HATCH, M. J., & CUNLIFFE, A. L., *Théorie des organisations: de l'intérêt de perspectives multiples (2e éd.)*, Bruxelles: De Boeck Université, 2009, p.407.

est directement observable. Et la procédure scientifique n'est possible que si l'on effectue une stratification des objets du monde selon trois domaines: le *réel*, l'*actuel* (domaine de l'actualisation des potentialités du réel sous formes de phénomènes) et l'*empirique* (domaine de la mesure de ces phénomènes par l'expérience scientifique). Tout chercheur analysant un processus social et politique devra ainsi étudier le monde extérieur d'un niveau ontologique qu'il connaît à un niveau plus profond qu'il doit découvrir. Et d'un point de vue épistémologique, au lieu d'observer des régularités comme les positivistes¹ ou d'analyser la construction sociale des régularités comme les constructivistes, il devra observer des contingences². Cette posture rejette donc définitivement l'explication mono-causale ou l'identification de « lois universelles » pour expliquer la complexité de la réalité. Car il ne faut pas confondre les « mécanismes générateurs sociaux » avec les « mécanismes générateurs de la nature » qui seraient plus mécaniques.

Par conséquent, pour revenir précisément à notre sujet, nous entendons ici par « contingences », l'ensemble des paramètres de la durabilité qui peuvent être activés (ou pas) sur un projet urbain à vocation durable, à savoir:

- la gestion des flux de déchets, d'eau, d'énergie, de mobilités douces ou des nuisances sonores; les caractéristiques thermiques des bâtiments ou les formes urbaines selon le climat; mais également:
- la promotion d'une économie circulaire ou d'une agriculture de proximité, ou encore d'une agriculture « biologique » sur place; mais aussi:
- la plus ou moins grande intégration des citoyens par les professionnels (publics et privés) de la fabrique urbaine dans le processus, que ce soit *pendant* (la construction) ou *après* le projet (avec les usages). Des catégories socioprofessionnelles au capital économique et culturel plus limité ont-elles aussi été associées au projet? L'expérience participative des jeunes est-elle observable? La mixité sociale est-elle effective? Ou bien le phénomène de

¹ COMAN Ramona et al., 2016, op. cit. p.22.

² Etymologiquement, la contingence représente la possibilité qu'une chose arrive ou n'arrive pas. En philosophie, est contingent ce qui est non nécessaire, et pourrait être différent. Pour Aristote, est contingent ce qui pourrait être ou ne pas être sous quelque rapport que ce soit. Pour Leibniz, quelque chose est contingent quand son contraire est possible.

gentrification¹ et une logique excluante de l'expertise² sont-ils inéluctables?

Quelles sont donc les contingences, i.e. les caractéristiques qui ont été activées sur chaque projet au détriment des autres? Par quels moyens ou dispositifs, ou par ce que Bhaskar nomme les « mécanismes générateurs » ces contingences apparaissent-elles? Le niveau de décentralisation importe-t-il? Ou la richesse du pays et de la métropole étudiée fait-il la différence? Ou encore l'aspect culturel? Le cadre législatif et réglementaire est-il aussi une variable explicative forte? Qu'est-ce que cela nous renseigne sur les décideurs ou sur les citoyens? Ce sont toutes les contingences que nous mettrons ici à jour à travers ce travail.

Le réalisme critique considère, en définitive, que la réalité n'est pas seulement déterminée par des événements, des valeurs, des perceptions, des discours, mais aussi qu'elle dépend des structures et des rapports de pouvoir qu'il revient au chercheur de révéler via une approche dialectique continue: « *So one has in science a three-phase schema of development in which, in a continuing dialectic, science identifies a phenomenon (or range of phenomena), constructs explanations for it and empirically tests its explanations, leading to the identification of the generative mechanism at work, which now becomes the phenomenon to be explained, and so on. In this continuing process, as deeper levels of strata of reality are successively unfolded, science must construct and test its explanations with the cognitive resources and physical tools at its disposal, which in this process are themselves progressively transformed, modified and refined*³ ».

Bhaskar en ce sens suppose que la méthodologie doit aussi changer en optant pour l'abduction, et non plus l'induction ou la déduction. Comme l'explique Hédoin⁴, « *La conception structurée du monde social et du monde naturel développée par le Réalisme Critique implique une reconsidération de l'objectif de la science : plutôt que de prédire*

¹ BEAL Vincent, CHARVOLIN Florian, MOREL JOURNAL Christelle, La ville durable au risque des écoquartiers. Réflexions autour du projet New Islington à Manchester, *Espaces et sociétés*, 2011/4 (n° 147), p. 77-97.

² SOUAMI Taoufik, *Écoquartiers, secrets de fabrication. Analyse critique d'exemples européens*, Éditions les Carnets de l'info, Paris, Coll. Modes de ville, 2009, 208 p.

³ BHASKAR Roy, 1979, p15.

⁴ HEDOIN Cyril, *Le Réalisme Critique de Tony Lawson : Apports et Limites dans une Perspective Institutionnaliste*, *Cahiers d'Economie Politique*, 2010/1.

l'occurrence d'évènements à partir de la découverte de régularités déterministes, il s'agit au contraire de mettre au jour les mécanismes causaux issus des structures sous-jacentes(...) La rétroduction (ou l'abduction), contrairement à la déduction et à l'induction, amène le chercheur à rechercher les causes des phénomènes observés au niveau empirique à un niveau ontologique supérieur; en l'occurrence celui où se manifestent les structures ».

Comment procède-t-on alors au niveau méthodologique?

2) Une méthodologie plurielle basée sur les institutions, les instruments et les réseaux

En ce qui concerne la logique de raisonnement pour la méthode, la distinction courante oppose souvent l'induction¹ à la déduction², comme les deux moyens d'articuler la théorie avec l'analyse empirique. La démarche hypothético-déductive semblerait d'ailleurs être la démarche la plus fréquente en sciences sociales, que l'on soit au demeurant positiviste ou constructiviste.

Or d'un point de vue personnel, nous n'avions aucun a priori théorique sur la fabrique urbaine - et encore moins sur celle à vocation durable - mais nous n'adhérons pas non plus à l'idée de tester des hypothèses simplement dégagées des réalités observées. Car nous partons du principe que les fonctionnements humains ou institutionnels sont parfois insondables immédiatement, et particulièrement à partir d'un entretien d'une heure ou deux, ou de déclarations des décideurs dans la presse.

Or l'abduction préconisée par le Réalisme critique de Bhaskar suppose, quant à elle, un va-et-vient permanent entre la théorie et l'observation de la réalité empirique: les postulats dégagés sont fréquemment revisités à partir de l'observation ou des entretiens réalisés. Il s'agit par conséquent d'un dialogue constant entre le terrain et la théorie, qui donne à notre avis une plus grande liberté et une profondeur pour améliorer sa connaissance de la réalité du terrain. Nous avons donc opté pour la méthode abductive en allant interroger des acteurs de la fabrique urbaine à partir de lectures académiques ou journalistiques préalables - mais sans

¹ Dans un raisonnement inductif, le chercheur part de l'observation de la réalité, sans a priori théorique en principe. Il décèle des régularités qu'il confronte aux travaux existants pour émettre ensuite des hypothèses.

² Dans le raisonnement déductif au contraire, le chercheur part de postulats théoriques.

idée préconçue au départ - afin de rattacher les hypothèses émergentes à certains courants de pensée de la science politique, tout en les réinterrogeant au fur et à mesure des entretiens réalisés ou suivants, ou bien au fil des observations participantes que nous menions.

Pour ce qui relève du choix de l'échelle pour l'analyse et la collecte de données, nous avons navigué d'un niveau à l'autre: du micro au méso et du méso au macro. En effet, la collecte de données à proprement parler a été réalisée au niveau micro, puisqu'elle a consisté à rencontrer des individus représentant souvent une entreprise, une institution ou une association. Par contre, l'analyse réalisée par nos soins se situe au niveau méso, puisque nous étudions des groupes d'acteurs (architectes, constructeurs, associations de citoyens, collectivités territoriales etc.). Et en parallèle, l'analyse a également porté sur le niveau macro puisque nous essayons en permanence de décrypter les structures formelles ou informelles, en déconstruisant les institutions et leurs codes, en rappelant les structures économiques des deux pays étudiés, leurs normes culturelles, voire le poids de l'histoire dans chaque métropole.

En outre, la question de la comparaison entre plusieurs terrains (assez répandue actuellement en sciences sociales) nous semblait nécessaire pour notre stratégie de recherche au départ. Aussi, avons-nous pensé au départ comparer la gouvernance du projet ViaSilva avec celle du projet Concerto d'Elseneur au nord du Danemark. Mais le travail de terrain a été parcouru de multiples péripéties avec notamment: 1/ des problèmes linguistiques chez certains acteurs d'Elseneur (et pour nous en danois sur beaucoup de documents écrits des deux municipalités); 2/ la mainmise sur la communication du projet d'Elseneur par deux acteurs clés (que nous n'avons constaté qu'in situ); 3/ des dissemblances sur l'ambition initiale des deux projets qui n'étaient pas forcément apparentes via nos recherches sur Internet (même si la réalisation concrète remet à jour finalement la comparabilité des terrains) etc. Nous avons donc très vite décidé d'étendre les terrains étudiés au projet Nordhavnen à Copenhague, qui correspond davantage à l'envergure de ViaSilva, et à La Courrouze qui reste à l'échelle plutôt du quartier comme Elseneur. En effet, les deux projets ViaSilva et Nordhavnen sont à l'échelle d'une « ville construite dans la ville », et ils révèlent tous deux une forte ambition politique des élus dans une perspective de rayonnement économique et culturel pour la métropole. A contrario, les deux autres sont moins étendus spatialement et relèvent d'un affichage politique moins prononcé en matière de durabilité.

Pour « couronner » le tout, les entretiens menés au cours des trois voyages de quelques

jours dans la monarchie du Danemark nous ont finalement semblés insuffisamment nombreux in fine, et beaucoup moins robustes pour l'exploitation des données. Tout chercheur chevronné qui a fait l'expérience du terrain, notamment à l'international, comprendra sans doute que plusieurs annulations d'entretiens à la dernière minute à l'étranger peuvent compromettre véritablement la collecte des données dans une situation contrainte dans le temps et les financements. Par ailleurs, notre expérience professionnelle passée à l'étranger (en parlant la langue du pays¹) nous laisse croire que la maîtrise linguistique est un paramètre à ne pas sous-estimer. Est-ce donc un aveu d'échec sur la méthode comparative? Assurément pas, puisqu'un recentrage sur les deux monographies françaises a été rapidement réalisé.

Celui-ci s'est révélé en définitive plus riche d'enseignements, car il a sans doute permis de gagner en profondeur dans l'explication visée. Nous avons peut-être réduit l'ambition en matière de capacité à produire des résultats à portée universelle, mais nous y avons gagné en minutie dans l'analyse... tout en conservant néanmoins une perspective comparative éclairante grâce à l'étude des deux terrains danois. Qui plus est, cela nous a permis de mieux décrypter certains éléments, tels que les instruments utilisés par l'Europe, ou l'impact du niveau de décentralisation et des compétences attribuées aux collectivités locales dans la fabrique urbaine.

Comme souligné précédemment, l'analyse de projets urbains durables nécessite de réaliser une analyse multi-niveaux dans notre monde caractérisé par un polycentrisme marqué, où collaborent de multiples acteurs et centres de pouvoirs. C'est particulièrement vrai en France avec le phénomène du millefeuille administratif² si souvent décrié par les politistes. Or comme le suggère très justement François-Mathieu Poupaud³, « *la notion de multi-niveaux doit appeler à son propre dépassement pour permettre ce travail de problématisation du réel* ». Autrement dit, il s'agit de multiplier les angles d'attaque comme une nécessité épistémologique en articulant des « *axiomatiques différentes* » et en décloisonnant les approches. Cette vision rejoint finalement celle de Bhaskar qui préconise de creuser toujours plus loin en croisant les points de vue. C'est la raison pour laquelle nous

¹ Il s'agit de séjours d'au moins un an au Japon, aux Etats-Unis, au Canada ou au Royaume-Uni.

² Cf. PARIS NORMANDIE, Un processus à bout de souffle. In : *paris-normandie.fr* [en ligne]. 23 janvier 2015.

³ POUPEAU François-Matthieu, *Analyser la gouvernance multi-niveaux*, Grenoble, PUG, 2017, p.209.

avons privilégié dans cette recherche à la fois l'approche:

- Par *les institutions* qui soulignent les valeurs et normes produites par les organisations, les phénomènes de « dépendance au sentier » ou les socialisations induites;
- Par *les instruments* qui interrogent leur contenu normatif, leur performativité (voulue ou pas) et les effets induits;
- Par *les réseaux* qui soulignent la prévalence des idées, des négociations entre acteurs privés et publics et de l'apprentissage collectif¹.

Notre travail a notamment été fortement influencé par le néo-institutionnalisme sociologique qui évacue toute idée d'un fonctionnement purement rationnel et volontariste dans les organisations. L'efficacité optimale des organisations est notamment ainsi déconstruite par des auteurs comme DiMaggio² qui voit plutôt dans les organisations de même type, le développement de processus d'homogénéisation dans la structure, la culture ou les produits. Nous avons donc essayé ici d'identifier d'éventuels phénomènes d'isomorphisme institutionnel³ entre les administrations communales, intercommunales voire avec les services déconcentrés de l'Etat, ou encore entre les différentes sociétés privées qui fabriquent la ville comme les promoteurs immobiliers, les cabinets d'architectes et les entreprises de la construction. Fonctionnent-ils selon les mêmes schémas et les mêmes priorités aujourd'hui ou les mêmes injonctions, telles que la promotion permanente de la durabilité, de la participation citoyenne et de l'horizontalité dans les relations? C'est ce que nous avons cherché à décrypter.

Et en définitive, selon l'intensité de circulation de l'information, la densité des interactions entre acteurs, leur degré de conformisme ou encore le besoin de légitimité, la contrainte est plus ou moins forte sur la liberté de manœuvre stratégique des organisations. Pour autant, l'environnement institutionnel peut aussi être appréhendé non pas comme un

¹ POUPEAU, François-Matthieu, *Ibid.*, p212.

² DIMAGGIO, Paul J. POWELL, W. W. (1983). The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields, *American Sociological Review*, p 147–160.

On rappellera que le titre fait référence à la "cage de fer" théorisée par Max Weber comme processus d'institutionnalisation et de bureaucratie des organisations.

³ L'isomorphisme institutionnel est entendu ici comme une convergence des comportements.

ensemble de contraintes comme le note Leca¹, mais plutôt comme un enjeu stratégique où certains acteurs s'organisent pour fixer les « règles du jeu » qui stabilisent les relations de pouvoir de manière durable dans un champ². Ces « entrepreneurs institutionnels » que nous découvrirons à Rennes et Copenhague notamment, parviennent ainsi à imposer leurs « règles du jeu » dans le champ de la fabrique urbaine: nous étudierons en détail la manière dont ils y parviennent.

L'approche par les instruments s'est aussi révélée féconde pour comprendre les processus de pilotage sur les projets étudiés, tout comme l'action à distance de la part de l'Etat, et a permis de cerner les différents types de gouvernamentalité³. Plus que de simples dispositifs sociotechniques, ce sont des instruments de gestion de la « chose publique » qu'il est absolument nécessaire de décortiquer - qu'il s'agisse des subventions, des outils budgétaires, des grilles d'évaluation, ou des rapports financiers etc. Car ils révèlent en creux ce que les décideurs ne dévoilent que rarement: ici la gestion d'une SEM, là les raisons du choix de créer une SPLA; ou là encore, la préparation des futures élections avec la communication sur le budget participatif. Chaque instrument est en soi un choix dans l'acte de gouverner, car il existe souvent plusieurs options possibles, même s'ils sont souvent présentés comme des moyens techniques de gérer ou superviser à distance. L'étude détaillée de tous les instruments de politique publique utilisés sur un projet urbain nous semble un formidable révélateur des pratiques de l'action publique locale, pour mettre en évidence les choix des acteurs⁴, ou les non-choix d'ailleurs⁵.

¹ LECA Bernard, Pas seulement des « lemmings ». Les relations entre les organisations et leur environnement dans le néo-institutionnalisme sociologique, *Finance Contrôle Stratégie* - Volume 9, n° 4, décembre 2006, p. 67-86.

² Le champ organisationnel représente les organisations qui, collectivement, constituent un domaine reconnu de vie institutionnelle.

³ LASCOUMES Pierre, La Gouvernamentalité : de la critique de l'État aux technologies du pouvoir, *Le Portique* [En ligne], 13-14 | 2004.

⁴ L'utilisation des ZAC est particulièrement développée à Rennes par exemple, même si la tendance s'effrite désormais avec la nouvelle équipe métropolitaine depuis 2014.

⁵ Il est fait ici référence au choix de ne pas dépolluer les terres excavées sur un terrain par exemple.

3) Multiplier les entretiens et l'observation participante pour croiser les points de vue

Les 80 entretiens semi-directifs que nous avons organisés ont été menés au départ dans un but d'exploration et de « défrichage » du sujet. Puis ils ont été conduits ensuite dans un but d'explicitation des hypothèses que nous avons arrêtées et qui se résument en :

1/ les effets en matière de gouvernance entre les différents acteurs de tels projets innovants;

2/ La recherche d'attractivité du territoire par les pouvoirs publics via ces projets urbains durables, qui sont novateurs par définition et modifient l'image d'une métropole; et enfin:

On notera que certains retards sont dus au quasi arrêt du projet ViaSilva autour des élections municipales de 2014. Les contacts danois ont également montré une très faible disponibilité autour des élections municipales de 2013 et 2017. D'ailleurs, deux acteurs interrogés (dont un privé et un public) nous ont confirmé que « *beaucoup de décisions sont en suspens au moins six mois avant et six mois après les élections municipales* », ce qui diffère d'autre pays européens. Ces arrêts ont toutefois permis une mise à distance vis-à-vis de l'objet de recherche finalement. Ils ont davantage mis en exergue des décalages entre les discours énoncés au départ au public, et la réalité de la fabrique urbaine dans les faits dix ans après.

De plus, nous avons assuré aux personnes interviewées que leur nom n'apparaîtrait pas à chaque citation, même s'il a été possible pour le comité de thèse, le jury et évidemment notre directeur de thèse de connaître précisément l'identité de l'auteur des propos rapportés (au mot près). Il en va de la qualité scientifique de ce travail, et donc de sa validité. Mais cet *anonymat* voulu, et posé au départ comme essentiel, a semblé être la méthode la plus appropriée pour recueillir des témoignages plus authentiques et dégagés de toutes les conventions ou du devoir de réserve que la vie professionnelle impose, même pour ceux qui ne sont pas fonctionnaires de l'Etat ou des collectivités territoriales. Le but n'était pas de « faire dire n'importe quoi à n'importe qui », mais plutôt de laisser l'analyse se produire côté interviewé sans contrainte et sans appréhension par rapport à d'éventuels effets collatéraux ultérieurs. Certains ont exprimé après l'entretien des craintes « d'en avoir trop dit », et un nombre non négligeable n'a pas ensuite envoyé les documents promis en entretien.

Pour autant, cela n'altère pas vraiment nos résultats, car la méthode choisie est aussi celle de la *triangulation des sources*. Chaque entretien ou observation a fait l'objet d'une préparation en amont; mais aussi toutes les nouvelles informations récoltées ont été vérifiées via au moins deux autres sources différentes ensuite. Et à chaque document analysé, nous nous sommes toujours posé les questions suivantes: d'où vient-il? Qui en est l'auteur? Quelle est sa légitimité? Quelle est la date? Quel est son sens dans le contexte étudié? La vérification de la source, tout comme sa contextualisation, ont par conséquent été des éléments déterminants pour sa possible utilisation.

Les personnes ont, du reste, été choisies en fonction des responsabilités identifiées. D'ailleurs, les rares refus ont révélé par la suite soit une méconnaissance sur le sujet (quand la personne accepta l'entretien ensuite), soit une attitude d'évitement face à la trop grande exposition sur un sujet problématique ou aux choix difficiles à expliquer. En revanche, au Danemark, les élus se sont plusieurs fois désistés à la dernière minute, peut-être par manque de temps, ou simplement du fait qu'un doctorant français de passage ne vote pas. Ils ont souvent aussi invoqué fréquemment un agenda très chargé précisément pendant la semaine de notre déplacement là-bas. Les personnels des services municipaux et métropolitains ont, pour leur part, souvent fait preuve d'une grande disponibilité dans les deux pays, tout comme les architectes et urbanistes, alors que les sociétés de l'immobilier ou du bâtiment ont souvent été très difficiles à joindre en direct.

En matière de statistiques générales, le panel est composé de 83 individus interrogés en tout, au cours de 80 entretiens. Ainsi, il ressort de nos calculs que l'étude a été réalisée avec 20% de femmes, ou encore 66% d'acteurs publics, 24% d'acteurs privés, 10% de représentants des associations; mais aussi 12% de danois¹ et 1,2% de personnes handicapées². L'âge varie de 25 ans à 70 ans environ, avec en majorité des hommes de plus de 40 ans interrogés en fonction de leurs responsabilités identifiées en amont. Cela laisse à penser par conséquent que la fabrique urbaine est aujourd'hui davantage pensée et pilotée par des hommes d'un âge mûr et issus des territoires analysés.

¹ En audit, puisque c'est notre connaissance de l'analyse d'un terrain, le seuil de 5% est souvent le seuil minimum imposé pour pouvoir effectuer des analyses un tant soit peu exploitables.

² Une seule personne à mobilité réduite a été, en effet, interrogée. Il s'agit d'un élu municipal, dont nous saluons ici la disponibilité et le courage, car un entretien d'1h peut être une épreuve physique.

Il aurait bien entendu été intéressant de sonder également l'avis des citoyens à partir d'enquêtes réalisées sur un panel plus large et représentatif de la population métropolitaine. En effet, les réunions publiques ou les ateliers liés aux projets urbains durables étudiés sont composés le plus souvent en majorité de volontaires: ceux-ci par définition surreprésentent les retraités, les inactifs, voire « les râleurs », et sous-représentent significativement les 18-25 ans, ou les catégories populaires et celles issues de l'immigration. Nous avons, hélas, dû abandonner cette entreprise par manque de moyens humains et financiers.

La liste des 80 entretiens semi-directifs menés avec des acteurs publics, privés et associatifs est dévoilée en annexe après la bibliographie, et dans l'ordre chronologique de leur déroulement avec une indication sur les noms, la fonction de la personne interrogée, sa formation si elle nous a été précisée, afin de savoir « d'où l'acteur public ou privé parle »; ainsi que le temps passé avec ces professionnels ou ces citoyens qui ont eu l'amabilité de bien vouloir répondre à nos questions. Outre ces entretiens semi-directifs, nous avons également assisté à des réunions très variées, soit à la mairie de Cesson-Sévigné, soit au Carré Sévigné près du manoir de Bourgchevreuil, soit dans les locaux de Rennes Métropole ou à Saint-Jacques-de-la-Lande. Nous avons également participé à des conférences à Sciences-Po Rennes ou ailleurs, à l'occasion de conférences-débats avec des élus locaux et des professionnels de la ville sur la thématique de la fabrique urbaine durable.

On rappellera, à ce propos, que l'observation participante peut être entendue comme un ensemble d'entretiens semi-directifs, ou comme la passation de questionnaires, ou encore comme le contact préliminaire avec les enquêtés. Il s'agit plus globalement d'un instrument méthodologique qui consiste à « provoquer une expérience sociale permettant de repérer ce qui nous apparaît comme évident et que nous ne remettons pas en cause, ou très peu ». C'est une technique mais cela peut même être un « style de vie » pour certains¹. Nous l'entendons ici de notre point de vue dans le sens plus restreint d'une participation plus ou moins active à des réunions, des ateliers ou des conférences ayant alimenté notre réflexion sur le sujet, voire qui ont participé à élaborer un matériau brut utilisable pour l'analyse du terrain et la préparation des entretiens.

¹ PENEFF Jean, *Le goût de l'observation. Comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences sociales*, La Découverte, coll. « Grands Repères », 2009, 250 p.

Le tableau des réunions participantes récapitule de façon aussi exhaustive que possible tous ces temps d'observation qui nous ont permis de mieux orienter notre recherche et les entretiens semi-directifs. Il est situé dans la partie « annexes » après la bibliographie.

B - De la comparabilité de nos terrains de recherche français et danois, par-delà les évidences

En science politique, il est assez rare de trouver des travaux comparatifs sur la France et le Danemark. Les études portent souvent, en effet, sur des terrains situés en France et au Royaume-Uni, en Allemagne, ou en Espagne et Italie. Cet état de fait s'explique probablement par la différence de taille qui existe entre la République française et le Royaume du Danemark en matière de superficie¹, de démographie², ou encore d'économie³; avec un rapport de un à dix approximativement à chaque fois. Mais les deux villes correspondent à la taille de ce que l'on appelle les « villes moyennes » à l'échelle mondiale. Ce sont les niveaux de peuplements humains les plus nombreux aujourd'hui, et à la croissance actuelle la plus forte. Les deux métropoles sont ainsi toutes les deux dans le groupe de ces villes comprises entre 300 000 et 1 millions d'habitants pour ce qui concerne leur agglomération.

En outre, la comparaison s'est rapidement avérée pertinente de notre point de vue à l'échelle du projet également, après avoir analysé soigneusement l'ambition des pouvoirs publics impliqués, et la façon dont ils cherchaient à vanter les mérites de leur projet urbain à

¹ Le Danemark couvre une superficie d'environ 43 000 km² (ce qui en fait le plus petit État de Scandinavie) contre 550 000 km² pour la France métropolitaine. Le Danemark a néanmoins une superficie totale de 2,2 millions de km² en incluant les îles Féroé et le Groenland. La superficie globale de la France (Métropole, DROM et COM, mais hors Terre-Adélie), elle, est d'environ 672 000 km². Le district de la Terre-Adélie dans l'antarctique (l'un des cinq districts des Terres australes et antarctiques françaises ou "TAAF" qui a été créé par la loi du 6 août 1955) couvre en effet 432 000 km².

² Le Danemark a une population d'environ 5,9 millions d'habitants à 2018 contre presque 67 millions pour la France. On est donc dans un rapport d'au moins 1 à 10.

³ Le PIB du Danemark est d'environ 288 milliards de dollars (estimation 2017) contre 2 900 milliards de dollars pour la France (Cf. CIA, Field Listing: GDP (purchasing power parity) — The World Factbook. In : *cia.gov* [en ligne]. 2019.).

vocation durable. A l'échelle locale, cette comparaison est ainsi devenue évidente, même si les paramètres à l'échelle nationale disaient souvent le contraire de prime abord. Qui plus est, cela nous a permis de mettre en évidence combien l'ambition d'élus ou de responsables techniques doit s'accompagner d'une puissance financière et humaine de même portée.

1) Des projets très comparables ... au moins sur l'ambition politique

Le niveau national constitue souvent l'échelon privilégié pour la réflexion méthodologique sur la comparaison de l'action publique, au risque d'ailleurs d'une réification de cette approche comparative. Pourtant, la comparaison en science politique aurait au début eu pour objet des politiques conduites à l'échelon infranational dans les Etats fédéraux¹, notamment aux Etats-Unis. Comme le souligne le politiste Romain Pasquier², la stratégie empirique du chercheur doit dès lors consister à mettre le nationalisme méthodologique à distance, et penser l'espace métropolitain - pour ce qui nous concerne ici - comme l'unité d'analyse du changement politique; et ce, au prisme de la fabrique urbaine durable.

Cette thèse de sciences politiques étant inscrite dans le cadre de la sociologie de l'action publique, notre étude se base donc sur le discours politique affiché par les acteurs publics: les projets d'écocité ViaSilva 2040³ et Nordhavnen⁴ ont en commun notamment d'être tous deux présentés dès 2009 avec l'objectif « *d'accueillir environ 40 000 habitants et 40 000 emplois d'ici 40 ans* », et d'annoncer une démarche volontariste en matière d'urbanisme durable. Cette ambition politique est surtout portée par les défis à la fois démographique et économique qu'affrontent les deux métropoles de Rennes et Copenhague, lesquelles résultent pourtant fort heureusement de leur grande attractivité auprès de populations extérieures. Et ces deux

¹ DUPUY Claire, POLLARD Julie, La comparaison de politiques publiques infranationales : méthodes et pratiques, *Revue internationale de politique comparée*, 2012/2 (Vol. 19), p. 7-14.

² PASQUIER Romain, Comparer les espaces régionaux : stratégie de recherche et mise à distance du nationalisme méthodologique, *Revue internationale de politique comparée*, 2012/2 (Vol. 19), p. 57-78.

³ Via Silva signifie le "chemin de la forêt" en latin, ce qui donne le ton au départ sur l'ambition environnementale portée par le premier édile de la ville de Cesson. Le projet sera renommé "Via Silva" (tout court) par la nouvelle équipe municipale en 2014, ce qui a le mérite de n'imposer aucune échéance.

⁴ Nordhavnen signifie "port du nord" en danois.

démarches inédites de projets urbains aspirent à être compatibles avec les grandes lignes directrices du rapport Brundtland¹.

Les deux autres projets sont moins gigantesques, certes, puisque ce sont des projets à l'échelle d'îlots pour ECO-City à Elseneur ou d'un quartier à La Courrouze, mais la comparabilité se justifie pleinement, puisqu'ils ont la même vocation à trancher avec les pratiques classiques de la fabrique urbaine via un rapport nouveau des acteurs à la durabilité. Pour La Courrouze, il s'agit de bâtir du résidentiel et du tertiaire sur une friche industrielle et militaire vieille de plus de 200 ans. Quant au 4e terrain de recherche, il consiste à construire en renouvellement urbain quelques bâtiments résidentiels sur la partie suédoise, et quelques bâtiments publics très performants énergétiquement coté danois. Ces deux projets d'écoquartiers sortent d'ailleurs de terre quasiment à la même époque, dans les années 2000. Ils sont soit en cours de labellisation par l'Etat pour La Courrouze, soit déjà labellisé² pour celui d'Helsingor³, nous y reviendrons.

Malgré le titre présenté d'un « regard comparatif » entre 4 terrains de recherche pour des raisons de simplicité, ce travail représente plutôt l'analyse détaillée de deux terrains français, avec une ouverture sur d'autres pratiques au Danemark où nous aurons passé en tout à peine deux semaines. Comme l'écrit Seiler, il ne faut pas sous-estimer le « non-dit » et le « non-écrit » ainsi que l'importance des manières de penser⁴. Et comme le souligne justement Patrick Hassenteufel, il est facile de tomber dans la comparaison « canada dry »⁵: pour l'éviter, il faut prendre le temps nécessaire, ce qui n'est pas toujours possible matériellement.

¹ Issu d'une commission de l'ONU dirigée par Gro Harlem Brundtland, ce rapport de 1987 établit pour la première fois une articulation évidente entre les registres de l'environnement (à préserver), de l'économie (à dynamiser dans le respect des ressources naturelles) et du social (limiter les trop fortes inégalités). C'est un "*mode de développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs*".

² Le projet à la fois sur Helsingor (au Danemark) et Helsingborg (en Suède) est financé dans le cadre du programme Concerto de l'Union Européenne.

³ Elseneur en français.

⁴ SEILER Daniel-Louis, *La méthode comparative en science politique*, Paris, Armand Colin, 2004, p. 194-198.

⁵ HASSENTEUFEL, Patrick. De la comparaison internationale à la comparaison transnationale. Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politiques publiques, *Revue française de science politique*, vol. 55, no. 1, 2005, pp. 113-132.

2) France et Danemark: deux promoteurs de la durabilité, mais une décentralisation différenciée

L'approche comparative est une formidable opportunité, comme l'écrit Hassenteufel¹, de réaliser non seulement « *la mise à distance de sa propre réalité nationale (...), la validation et l'invalidation d'hypothèses théoriques, (...) la formulation et la reformulation d'hypothèses explicatives* ». Pour autant, comme le remarquent Dupuy et Pollard², les écueils de l'approche comparative infranationale sont légions, notamment en matière de choix et de nombre de cas à étudier³, de collecte de données⁴, ou encore de minoration du phénomène de corrélations entre les cas étudiés et de porosité entre les différents pays en matière de politiques publiques⁵.

Mais réciproquement, l'intérêt de comparer ici deux pays membres de l'Union européenne à travers les projets ViaSilva, Nordhavnen, La Courrouze et Helsingor, est d'avoir un cadre juridique et démocratique assez similaire, ce qui serait impossible si la comparaison avait porté sur le projet d'écocité Tianjin en Chine, ou sur Masdar aux Emirats arabes unis⁶. Le cadre législatif et réglementaire⁷ ou le cadre institutionnel⁸ des deux pays s'inscrivent-ils vraiment dans une dynamique de convergence forte entre eux, et de conformité avec les

¹ HASSENTEUFEL Patrick, Deux ou trois choses que je sais d'elle. Quelques enseignements tirés d'expériences de comparaison européenne, in CURAPP (dir.), *Les méthodes au concret*, Paris, Presses universitaires de France, 2000, p. 105-124.

² DUPUY Claire, POLLARD Julie, 2012, op. cit.

³ Cela suppose de bien cerner la complexité institutionnelle, politique et territoriale de chaque système national déjà.

⁴ Pasquier remarque notamment dans son article que les bases de données disponibles sont souvent dépendantes de modèles étatiques, PASQUIER Romain, 2012, op. cit.

⁵ Il est fait ici référence à un article de Ross (1997) qui évoque ces phénomènes de diffusion et d'emprunts entre les différentes cultures (urbanistiques par exemple).

⁶ Nous évoquerons par la suite ces deux projets d'écocité tout à fait singuliers, afin de montrer combien la fabrique urbaine durable n'est pas l'apanage des seules démocraties occidentales, même si on peut y interroger l'exhaustivité des critères mentionnés par le rapport Brundtland (notamment la participation citoyenne).

⁷ Le cadre législatif et réglementaire fait référence ici à la politique environnementale, énergétique ou des transports de l'UE qui est transposée en principe en droit interne pour ces deux membres de l'UE.

⁸ Le cadre institutionnel fait référence au système politique du pays et au degré de décentralisation en France et au Danemark, puisque notre étude porte sur des projets de territoires.

directives et règlements de l'Union Européenne? C'est en principe le cas: nous y reviendrons en détail.

La comparabilité des deux pays est aussi confirmée par l'université américaine de Yale qui a publié en 2018 son dernier classement intitulé « Index de Performance Environnementale » (IPE¹), et place la France en 2e position pour la qualité de l'air, mais surtout la vitalité de son écosystème (avec la protection des espaces naturels marins); et l'IPE place en 2018 le Danemark en 3e place, notamment pour son engagement en matière d'énergies renouvelables. Le tableau ci-dessous évoque ainsi les critères retenus pour le classement de Yale, à savoir l'exposition aux particules fines, le niveau sanitaire de l'eau potable ou grise, l'exposition au plomb ou les niveaux d'émissions de méthane dans l'air:

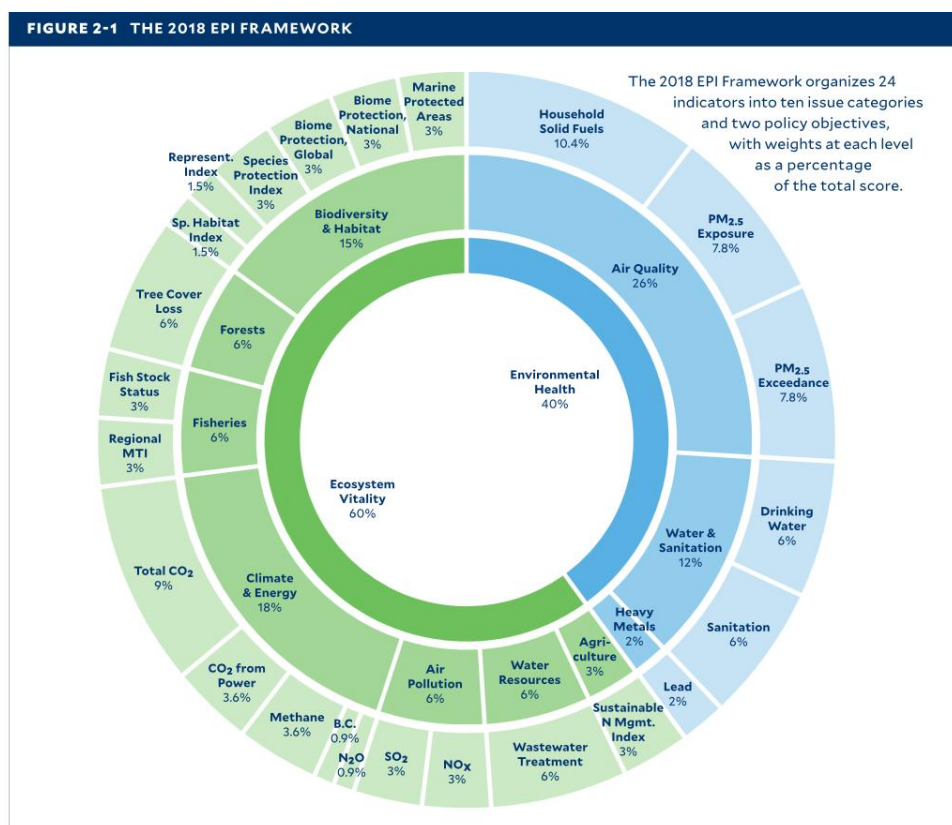


Figure 8 : Mode de calcul de l'EPI : 24 indicateurs répartis dans 10 catégories et 2 grands ensembles d'objectifs : la vitalité de l'écosystème et la qualité environnementale, in : YALE UNIVERSITY, 2018 EPI.

¹ IPE en français ou EPI en anglais pour Environmental Performance Index, sur YALE UNIVERSITY, 2018 EPI. In : epi.envirocenter.yale.edu [en ligne]. 2018.

De la même façon, l'indice de performance sur le changement climatique¹, qui est une publication annuelle réalisée par l'ONG² Germanwatch depuis 13 ans sur la performance de 56 pays responsables de plus de 90% des émissions de CO₂, classe la France et le Danemark a des positions proches en 2018. L'étude est basée sur 14 indicateurs classés en 4 catégories: les émissions de gaz à effet de serre (40%), la production d'énergies renouvelables (20%), la consommation énergétique (20%) et la politique affichée en matière climatique (20%). Il est ainsi par exemple accordé de l'importance à la part des énergies renouvelables développées sur les cinq dernières années dans le pays par rapport à l'ensemble de l'offre énergétique déployée. C'est ce qui apparait sous l'acronyme TPES³, comme indiqué dans le tableau suivant qui détaille les 14 indicateurs inclus dans l'indice de performance sur le changement climatique:

Figure 1: Components of the CCPI: Fourteen indicators (outer circle) in four categories (inner circle)

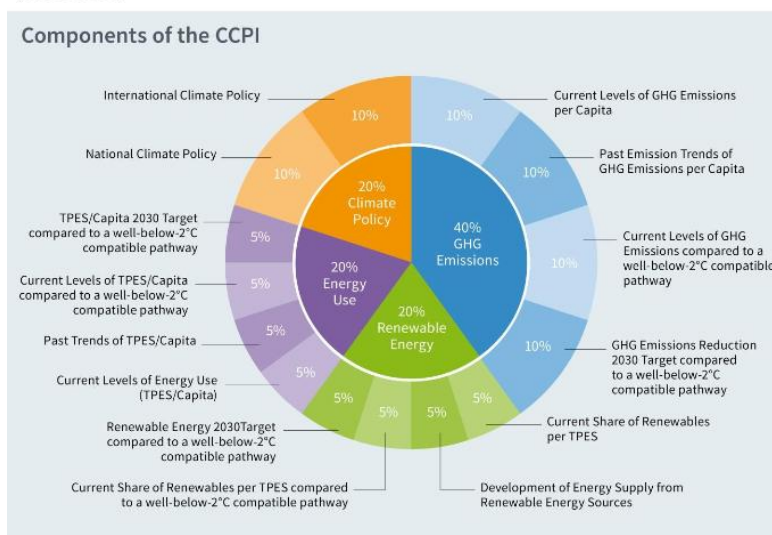


Figure 9 : Climate Change Performance Index; méthodologie, p6, in GERMANWATCH, 2018, Climate Change Performance Index [en ligne]. 2018.

Et à partir de ces indicateurs, la France et le Danemark se hissent respectivement aux 15e et 17e rangs en 2018, quand la Suède est en tête position et l'Allemagne à la 22e place (à

¹ Il s'agit en anglais du "Climate Change Performance Index" ou CCPI.

² Organisation Non Gouvernementale ou ONG.

³ TPES pour Total Per Energy Supply en anglais, qui représente les récents développements en énergies renouvelables par unité d'offre énergétique totale.

cause de son charbon). Malgré un positionnement parmi les pays les plus vertueux sur ces critères climatiques, il est néanmoins reproché à la France son retard en matière d'utilisation d'énergies renouvelables qui l'empêcheront d'atteindre les objectifs affichés à la COP21¹, d'ici 2020 et 2030. Quant au Danemark, il perd des places en 2018 en raison notamment de l'annulation par le gouvernement Rasmussen du plan de sortie du charbon. Pour autant, les deux pays sont très bien placés au niveau mondial, comme en témoigne la carte ci-dessous:

4. Overall Results CCPI 2018

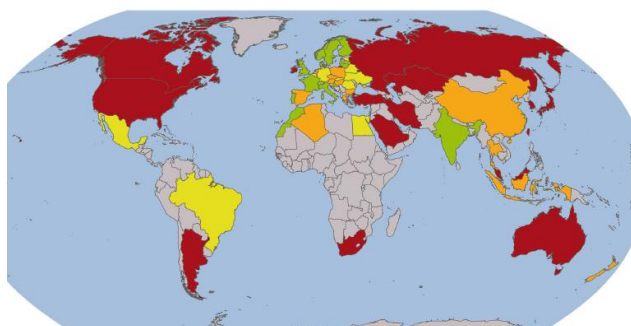


Figure 10 : Résultats mondiaux du CCPI 2018, in GERMANWATCH, 2018, *op. cit.*

Et du reste, les deux pays sont bien classés aussi par rapport aux autres pays de l'Union européenne comme on le voit ci-dessous, alors que l'Allemagne est à un niveau moyen:

¹ Suite à la conférence des parties (ou COP 21) de décembre 2015, l'accord de Paris est devenu le premier accord universel sur le climat. Il entre en vigueur le 4/11/2016, soit 30 jours après sa ratification par au moins 55 parties représentant 55 % des émissions de gaz à effet de serre. Mais le 4 août 2017, le président Trump notifie son désengagement du traité, alors que les Etats-Unis sont le deuxième plus gros émetteur de gaz à effet de serre de la planète, derrière la Chine.

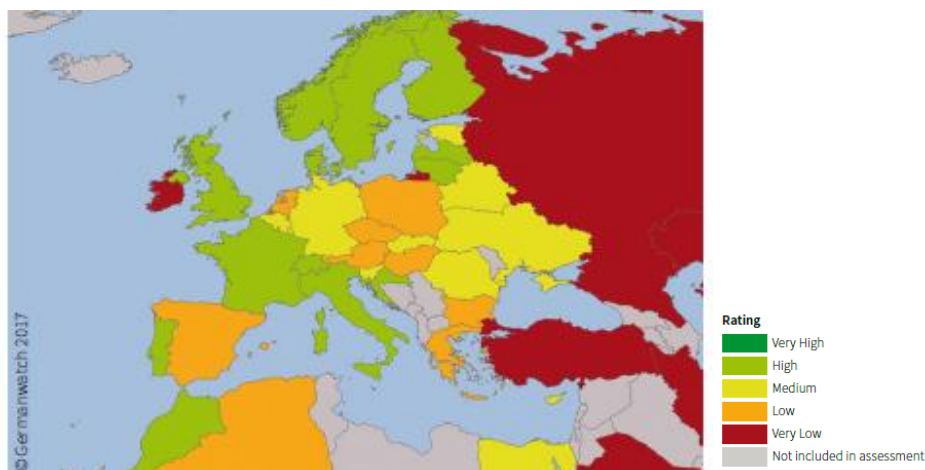


Figure 11 : Les résultats du CCPI en Europe, in GERMANWATCH, 2018, op. cit.

Malgré des variantes relevées dans le classement ou dans les critères de durabilité d'un rapport à l'autre, et également d'une année à l'autre, on constate que le Danemark et la France ont des classements très souvent assez similaires, ce qui justifie d'autant plus notre comparaison de projets durables.

La comparaison est possible sur ces projets urbains en raison aussi du fait de leur régime démocratique¹: cela suppose par définition que la participation citoyenne, qui est une des composantes essentielles de la durabilité, est ainsi possible voire effective au niveau local, a contrario de régimes autoritaires ou totalitaires. Ce sont, du reste, deux Etats avec des régimes unitaires², de type parlementaire³ pour le Danemark, et de type semi-présidentiel⁴ pour la France. Cela n'est pas neutre, car quand le Grenelle environnement est lancé au début de la mandature Sarkozy, il y a une forte accélération du projet ViaSilva (qui était déjà en

¹ Les régimes démocratiques se caractérisent avant tout par un pouvoir législatif dont dispose un parlement, d'un pouvoir exécutif et d'un pouvoir judiciaire.

² Il existe actuellement près de trente Etats fédéraux, essentiellement pour les grands territoires (dont les Etats-Unis, l'Inde, le Brésil ou la Russie mais à l'exception de la Chine), alors que les Etats unitaires sont désormais plus diversifiés: certains sont restés très centralisés, d'autres ont octroyé une grande autonomie aux collectivités locales.

³ Le régime parlementaire se distingue par une séparation souple des pouvoirs et par la responsabilité du gouvernement devant le parlement en contrepartie de pouvoirs du gouvernement sur celui-ci.

⁴ Comme théorisé par le juriste français Maurice Duverger (*Le Système Politique Français*, PUF, 1970), le régime semi-présidentiel se caractérise par le fait que les responsabilités sont partagées entre le chef du gouvernement et le président qui est élu au suffrage universel et a un droit de dissolution, mais c'est le gouvernement qui est responsable devant le parlement.

préparation au niveau local) sous l'impulsion de l'exécutif, alors que le projet Nordhavnen se fait dans un cadre plus équilibré entre le niveau national et métropolitain, et à un rythme plus régulier, on le verra.

Le système parlementaire danois semble ainsi être fondé davantage sur la concertation que sur l'arbitrage politique¹: c'est intéressant à observer vu de France où le Grenelle environnement commence à marquer le pas dès que le président Sarkozy déclare en 2010 au Salon de l'agriculture: « *L'environnement, ça commence à bien faire* », soit juste deux ans après le lancement de la démarche écocité. Le fait que ce soit deux systèmes politiques multipartis² est un atout aussi pour la comparaison, car cela permet d'évaluer la présence d'éventuels marqueurs partisans vis-à-vis de la durabilité, à travers par exemple le choix plutôt de la densification urbaine (et notamment de logements collectifs, et sociaux, à multiples étages pour Rennes), ou alors l'accent mis sur les mobilités (avec le développement d'infrastructures adéquates pour créer des pistes cyclables séparées des bus et des voitures à Copenhague) ou encore l'utilisation des technologies de l'information pour mieux réguler les flux et donc la pollution atmosphérique (avec souvent l'appel à des cabinets de conseil privés). C'est ce que nous essaierons de décrypter finement par la suite.

Cette perspective comparative paraît défendable aussi au regard des niveaux de décentralisation³ de ces deux Etats danois⁴ et français⁵. A priori, la décentralisation y est effective dans les deux cas, mais est-elle aussi poussée? Cela a-t-il en conséquence un impact sur l'initialisation et la gouvernance de projets urbains durables? Qu'est-ce qui diffère si ce

¹ HOLM-HEMMINGSSEN, Morten. Une coordination par la concertation : le compromis du système danois, *Revue française d'administration publique*, vol. 158, no. 2, 2016, pp. 419-430.

² DEMKER, Marie. Essor et déclin du modèle nordique à cinq partis, *Revue internationale de politique comparée*, vol. 13, no. 3, 2006, pp. 469-482.

³ La *décentralisation* est un processus consistant à transférer des pouvoirs décisionnaires et compétences administratives de l'État vers des entités locales distinctes de lui. A contrario, la *déconcentration* s'en distingue car il s'agit d'un système de délégation vers des échelons inférieurs internes ne possédant pas de personnalité morale propre.

⁴ Approuvée en 2004, la « Réforme structurelle » danoise a entraîné la dissolution des Départements pour instaurer à la place cinq Régions (*Regioner*) et réduire le nombre de Communes (*kommuner*) de 271 à 98 en 2007. Cette réforme a également modifié la répartition des pouvoirs et compétences entre les différents niveaux de gouvernement.

⁵ La décentralisation française est marquée surtout par l'acte I (Loi Defferre du 2 mars 1982 suivie de nombreux textes, dont le transfert des compétences de l'Etat vers les collectivités en 1983) et l'acte II (avec la loi constitutionnelle du 28 mars 2003, et les lois d'application). Les dernières lois datent de 2015 et portent sur la délimitation des régions (janvier) et la loi NOTRe (août).

n'est pas le cas? Selon l'OCDE, le processus de décentralisation est souvent plus poussé dans de nombreux pays membres par rapport à la France¹.

D'après un rapport 2013² de l'OCDE³, la décentralisation aurait augmenté sur les 20 dernières années: c'est d'ailleurs plutôt dans les États fédéraux et en Europe du Nord que le mouvement s'accélère. Dans cette perspective, le Danemark (comme le Canada) afficherait une décentralisation plus poussée par rapport à ses voisins, et particulièrement par rapport à la France.

Enfin, les dépenses sont en règle générale plus décentralisées que les recettes dans les pays de l'OCDE, ce qui est tout à fait le cas au Danemark, mais beaucoup moins en France. On constate donc une décentralisation certes effective dans les deux États (qu'on détaillera davantage dans les deux terrains majeurs de recherche analysés), mais on note tout de même une décentralisation différenciée entre les deux pays. Et pour conclure, l'OCDE souligne une corrélation positive (mais pas obligatoirement très forte) entre le niveau de décentralisation et la performance économique, ce que l'on ne développera pas plus ici.

3) La fabrique urbaine durable, une comparaison de pays riches?

Comme déjà observé dans l'étude EPI 2018 de l'université de Yale, la France est au 2e rang⁴ du classement sur les indicateurs de durabilité, grâce notamment à une qualité de l'air moins dégradée que celle de la dorsale européenne⁵; et à la biodiversité de ses espaces naturels et marins. Cette qualité de l'air s'explique aussi par la désindustrialisation du pays et

¹ JOUMARD Isabelle and KONGSRUD Per Mathis (2003), *Documents de travail du Département des Affaires économiques de l'OCDE*, no. 375, Éditions OCDE, Paris.

² OECD (2013), *Fiscal Federalism 2014: Making Decentralization Work*. OECD Publishing.

³ L'OCDE est une organisation internationale d'études économiques dont la particularité est que les 36 pays membres - des pays développés pour la plupart - ont tous un système de gouvernement démocratique et une économie de marché. Elle joue essentiellement un rôle d'assemblée consultative.

⁴ Cf. YALE UNIVERSITY, Environmental Performance Index France. In : epi.envirocenter.yale.edu [en ligne]. 2018.

⁵ Issu des travaux de Roger Brunet (années 1980), ce concept de *dorsale européenne* (DE) désigne la zone de forte concentration du peuplement et de l'activité économique entre Liverpool et Milan: c'est le foyer du dynamisme économique européen sur la scène mondiale. L'image de la *banane bleue*, popularisée par les milieux politiques et médiatiques, est aussi associée à la DE. Elle constitue un arc de villes de 1er rang économique reliant l'Angleterre, la vallée du Rhin et l'Italie du Nord.

la perte de compétitivité des ports en France.¹ Le Danemark est, par ailleurs, un bon élément de comparaison avec la France pour ces critères de durabilité, puisqu'il suit la France de près à la 3e place² grâce à des niveaux de qualité sanitaire (eau, air) tout aussi bons, et ce, malgré des faiblesses notées sur la gestion de ses ressources halieutiques, sylvicoles et sur la biodiversité. Le sociologue belge Paul-Marie Boulanger³ nous invite néanmoins à la plus grande prudence face à ce type de classement, car les aspects normatifs ou techniques supplantent parfois les critères sociaux et démocratiques. Il rappelle judicieusement que les choix doivent être réalisés par les experts avant tout en fonction des besoins sociétaux.

La durabilité serait donc plutôt une préoccupation de pays riches où la grande pauvreté n'existe pas. Depuis les rapports Ward/Dubos⁴ et Meadows⁵, l'inquiétude augmente face aux dommages irréparables causés à l'environnement par la croissance économique, et crée des inégalités entre nations, territoires, groupes sociaux et même entre générations. Mais pour les économistes défenseurs de la « durabilité faible⁶ », les pertes de capitaux naturels et sociaux

¹ MONOT Alexandra, PARIS Franck, DUBOIS Stéphane, *Mers & océans*, Editions Bréal, 2014, p 131, 158 & 173.

Cette perte de compétitivité des ports est enregistrée depuis une dizaine d'années tant au niveau européen que mondial: elle explique l'augmentation du trafic routier (de camions) à partir des ports de Rotterdam et Hambourg vers le reste de l'Europe.

² Cf. YALE UNIVERSITY, Environmental Performance Index Denmark. In : *epi.envirocenter.yale.edu* [en ligne].2019.

³ BOULANGER Paul-Marie (2004), "Les indicateurs de développement durable : un défi scientifique, un enjeu démocratique", *Idées pour le débat*, N°21/2004. Iddri.

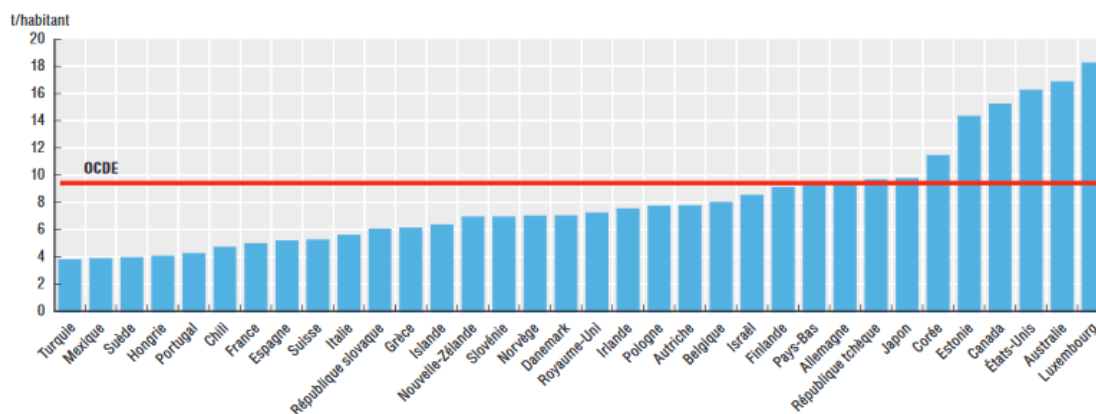
⁴ Le rapport *One planet Earth (Nous n'avons qu'une terre)* est commandé par Maurice Strong, Secrétaire Général de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement humain, comme cadre intellectuel aux travaux de la Conférence de Stockholm de 1972. L'économiste Ward et l'agronome Dubos défendent le principe de la souveraineté nationale, du respect des systèmes écologiques et de la solidarité intergénérationnelle. C'est au sommet de la terre en 1972 que Dubos reprend la célèbre formule du sociologue libertaire Jacques Ellul, et qu'il contribue à en faire un slogan mondialement connu et repris aujourd'hui partout: « *penser global, agir local* ».

⁵ Le rapport *The Limits to Growth* (curieusement traduit en *Halte à la croissance?*) est commandé par le Club de Rome en 1972. Quatre scientifiques du MIT utilisent le modèle World3 pour simuler informatiquement les interactions entre population, croissance industrielle, production de nourriture et limites des écosystèmes terrestres. Le rapport suggère en conclusion des réformes institutionnelles profondes afin de minimiser la consommation et les naissances.

⁶ Les partisans de la "durabilité faible" ont confiance dans les capacités technologiques de l'humanité à faire face à la diminution d'un certain nombre de ressources naturelles et s'adapter à un certain nombre de risques, quand les partisans de la "durabilité forte" croient nécessaire l'intervention de l'Etat pour corriger les nuisances sur l'environnement liées aux insuffisances régulatrices du marché.

seraient largement compensées par la richesse et le bien-être générés globalement par l'accumulation des capitaux humain, intellectuel et manufacturier¹.

Et, parmi les pays de l'OCDE, la France et le Danemark notamment font figure de « pollueurs modérés » en comparaison avec le Luxembourg, les Etats-Unis, voire l'Allemagne, comme le montre le tableau ci-joint qui mesure l'intensité des émissions de Co2 par habitant en 2013:



Source : AIE (2015), « CO₂ Emissions by Product and Flow », IEA CO₂ Emissions from Fuel Combustion Statistics (base de données).
 StatLink <http://dx.doi.org/10.1787/888933364934>

Figure 12 : Les émissions de CO2 émises par la combustion de carburants fossiles par habitant en Europe. In : IEA, CO2 Emissions.

Les deux pays permettent donc une mise en perspective comparative.

¹ Cf. AYONG LE KAMA, Alain, Réflexions sur la croissance verte — Sciences économiques et sociales. In : *ses.ens-lyon.fr* [en ligne]. 21 septembre 2009.

CHAPITRE 2. Projets durables ou l'épuration d'une nouvelle gouvernance urbaine

Etudier le pilotage de projets d'écocité au niveau des territoires revient à aborder la thématique de la décentralisation, de la démocratie locale, et de la gouvernance multi-niveaux en déconstruisant les formes actuelles du clivage centre-périphérie¹ mises en évidence par Rokkan et Lipset² dès les années 1960.

La notion de gouvernance semble elle-même remettre véritablement en question le modèle du pouvoir politique traditionnel qui confiait aux autorités de la puissance publique (Etat central et services déconcentrés, ou collectivités territoriales) la responsabilité de gérer seules les affaires publiques. Le professeur de science politique et chercheur Jean-Pierre Gaudin³ résume ainsi l'évolution en cours apparaissant à travers la notion de gouvernance: « *le rôle surplombant de contrôle et de commandement, centré sur une construction institutionnelle, est remis en cause au profit d'une approche plurale et interactive du pouvoir* ».

C - Une nouvelle gouvernance dans la fabrique urbaine

Cette conception renouvelée du gouvernement repose ainsi sur l'hypothèse que les pouvoirs publics connaissent désormais des problèmes à gouverner, voire révèle en filigrane le constat d'une véritable ingouvernabilité des systèmes⁴. On rappellera que des sociologues

¹ Rokkan a élaboré une typologie des partis politiques européens à partir de quatre grands clivages socioculturels et historiques: Église/État, centre/périphérie, bourgeoisie/ouvriers et élites rurales/élites urbaines. Ainsi la Révolution "nationale" aurait nourri en Europe l'opposition Église/État et centre/périphérie, la Révolution "industrielle" serait à l'origine du clivage bourgeoisie/ouvriers et urbain/rural et, enfin, la Révolution "internationale" aurait créé une scission dans les sensibilités politiques issues du socialisme.

² LIPSET S.M., ROKKAN S. (dir.), *Party Systems and Voter Alignments. Cross National Perspectives*, The Free Press, New-York, 1967.

³ GAUDIN Jean-Pierre, La gouvernance moderne, hier et aujourd'hui : quelques éclairages à partir des politiques publiques françaises, in : *Revue internationale des sciences sociales*, n° 155, mars 1998, p. 51.

⁴ KOOIMAN, Jan, *Modern governance: new government-society interactions*. London : Sage. 1993.

comme Crozier¹ avaient, déjà dès les années 1970, constaté la difficile gouvernabilité des sociétés démocratiques. L'idée n'est donc guère nouvelle. Ainsi, l'hypothèse de départ ici revient à dire que les projets urbains durables sont une opportunité de penser, construire puis développer la ville d'une manière différente, avec des logiques plus transversales, horizontales et participatives. Autrement dit, fabrique-t-on la ville différemment grâce à la durabilité?

1) Une mise à l'agenda collective pour répondre aux enjeux sociaux et environnementaux

Le politiste néerlandais Jan Kooiman explique la gouvernance à partir de la notion de gouvernabilité des sociétés et déclare: « *un système divers, complexe et dynamique sera davantage difficile à gouverner qu'un système politique plus monolithique*² ». Pour lui, les Etats modernes n'auraient plus les moyens de répondre aux demandes de la société civile du fait de l'évolution du capitalisme moderne, mais aussi d'une différenciation accélérée de la société. Ainsi, « *la gouvernance peut être vue comme la configuration ou la structure qui émerge d'un système sociopolitique et qui est un produit collectif dérivant des interactions de toutes les parties prenantes. Cette configuration ne peut se réduire à un acteur ou un groupe d'acteurs en particuliers*³ ». Il convient donc, pour Kooiman, de bien analyser les différentes relations et négociations entre toutes les parties d'un système naturel et social à gouverner, ainsi que les relations de ce système avec les autorités publiques qui pilotent l'ensemble.

La gouvernance porterait donc en elle-même l'idée d'une interdépendance entre les différentes parties d'une action collective. La gestion des affaires publiques repose alors sur le succès (ou pas) des processus d'interaction et de négociation qui peuvent être longs et complexes, et rassemblent des intervenants hétérogènes, aux intérêts divers, quand ils ne sont pas contradictoires. Les différentes parties se doivent alors de partager tant leurs informations, que leurs ressources, et les conséquences de leurs décisions. « *Dans la nouvelle gouvernance,*

¹ CROZIER, Michel, et al., *The crisis of democracy: report on the governability of democracies to the Trilateral commission*. New York New, York university press. 1975. 220 p.

² KOOIMAN, J, BAVINCK, M, CHUENPAGDEE, et al., Interactive governance and governability: an introduction. In : *Journal of Transdisciplinary Environmental Studies*. 2008. Vol. 7.

³ KOOIMAN J, 1993.

les acteurs de toute nature et les institutions publiques s'associent, mettent en commun leurs ressources, leur expertise, leurs capacités et leurs projets, et créent une nouvelle coalition d'action fondée sur le partage des responsabilités¹ ». On peut interroger le degré d'investissement et de mise en commun avec cette nouvelle ambition, mais elle a au moins le mérite d'être envisagée.

Comme le soulignent assez justement Jouve et Hamel², la distinction de Kooiman entre des objectifs clairement définis (au travers du processus de gouvernement) et des objectifs négociés (via le processus de gouvernance) semble assez artificielle quand on y regarde de près. Car les analyses nombreuses (Crozier, March) sur les processus décisionnels ont souvent montré depuis longtemps qu'ils ne relevaient pas toujours de la pure rationalité. Comme le précise aussi Favre³: « *L'idée même d'isoler une 'décision' est ici contestée : une politique publique est un ensemble complexe et continu qui n'a plus de 'début' (la décision) et de 'fin' (lorsque les effets de la décision sont épuisés). La décision est introuvable, elle est 'indéterminée', car on est en présence d'un flux continu de décisions et d'arrangements ponctuels - ou mieux, de multiples flux décisionnels. »*

Favre revient alors à se poser les questions suivantes: Qui gouverne quand personne ne gouverne ? Qui pilote les politiques publiques (dans le domaine de l'eau par exemple ou des déchets ou des transports dans le cadre métropolitain qui nous intéresse ici), c'est à dire qui décide dans un système d'action marqué par la diversité des acteurs, des institutions, des échelles d'intervention, et des possibilités données de participer à l'élaboration des décisions ? Quels sont les points de rencontre entre lieux de pouvoirs et les lieux de participation ? Et l'on pourrait ajouter comme question: quelle est la nouveauté de la ville durable en matière de gouvernance ?

¹ MERRIEN François-Xavier, "De la gouvernance et des Etats-providence contemporains", in *La gouvernance. Revue internationale des sciences sociales*, n° 155, mars 1998, p. 62.

² HAMEL Pierre et JOUVE Bernard, *Un modèle québécois ? Gouvernance et participation dans la gestion publique*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2006, 142 p.

³ FAVRE P., Qui gouverne quand personne ne gouverne?, in : P. Favre et al. *Etre Gouverné*, Presses de Sciences-po, 2003, p. 259.

Cyria Emelianoff apporte, pour sa part, un regard novateur en montrant le changement opéré par la ville durable¹ qui est définie sous trois angles différents. Ce serait, en premier lieu, « une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, (et) un dynamisme à long terme ». Le rapport au temps long semble ainsi privilégié et renouvelé dans la fabrique urbaine. En second lieu, l'auteure avance que la ville durable doit aussi pouvoir « offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie (...) Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle ». Ainsi la mixité (sociale et fonctionnelle) et l'équité sont des facteurs primordiaux dans un contexte urbain désormais marqué par une spécialisation sociale croissante des territoires, ce qui représente un véritable enjeu de politique publique selon Renaud Epstein².

Ces éléments rappellent curieusement d'ailleurs l'aspiration au vivre-ensemble chère à Ernest Renan³ quand il définit la nation: « Le chant spartiate : «Nous sommes ce que vous fûtes ; nous serons ce que vous êtes» est dans sa simplicité l'hymne abrégé de toute patrie.(...) Une nation est donc une grande solidarité, constituée par le sentiment des sacrifices qu'on a faits et de ceux qu'on est disposé à faire encore (...) L'existence d'une nation est (pardonnez-moi cette métaphore) un 'plébiscite de tous les jours', comme l'existence de l'individu est une affirmation perpétuelle de vie ». Renan évoque ici ce « désir de vivre ensemble » à une échelle différente, mais l'esprit de solidarité et d'un objectif commun reste finalement le même. La ville durable tendrait donc à lutter contre le communautarisme de classe⁴, qui se matérialise à travers la distance spatiale et sociale. La mixité sociale résidentielle permettrait donc d'éviter de spécialiser les territoires (via l'habitat, les écoles, les services, etc. ou les niveaux de vie) qui accueillent, du reste, de plus en plus des catégories spécifiques de population.

¹ EMÉLIANOFF, Cyria, Qu'est-ce qu'une ville durable? In : OFFNER, Jean-Marc et POURCHEZ, Carole, *La ville durable : perspectives françaises et européennes*. Paris : La Documentation française. 2007. p. 27-28.

²EPSTEIN Renaud, KIRSBAUM Thomas, L'enjeu de la mixité sociale dans les politiques urbaines. 1. Regards sur l'actualité – Compétitivité de la France. *La documentation française* – Avril 2003.

³ RENAN Ernest, Qu'est-ce qu'une nation? (Conférence prononcée le 11 mars 1882 à la Sorbonne) *Texte intégral de Ernest Renan. (Textes de Barrès, Daudet, R. de Gourmont, Céline)*, chapitre 2, p. 12-48. Paris: Pierre Bordas et fils, Éditeur, 1991, 128 p. Collection: Littérature vivante.

⁴ OBERTI Marco. Le « communautarisme de classe » : distance spatiale et sociale comme alternative à la mixité sociale, *Mouvements*, vol. no15-16, no. 3, 2001, p. 212-214.

Enfin en troisième lieu, Cyria Emelianoff voit en la ville durable, une « ville qui se réapproprie un projet politique et collectif, renvoyant à grands traits au programme défini par l'Agenda pour le XXI^e siècle (Agenda 21) adopté lors de la Conférence de Rio » (en 1992). Cette idée de réappropriation d'un but politique commun par toute une communauté est particulièrement intéressante. On tentera de décrypter ainsi, sur nos terrains de recherche, les indices d'une construction partagée d'un projet urbain à l'aune de cet indicateur pertinent qu'est la « fabrique collective » de la ville.

En revanche, l'idée première de la chercheuse selon laquelle une ville durable se caractérise par sa « capacité à se maintenir dans le temps » nous semble un peu idéalisée. Car d'une part, la fabrique urbaine semble pragmatique avant tout. Et d'autre part, une ville est par essence capable de se maintenir dans la durée, à moins de destructions guerrières massives; et encore: la ville d'Hiroshima existe toujours. En outre, dès le IV^e siècle av. J.-C., des centres urbains importants tels que Pataliputra - l'actuelle Patna au nord de l'Inde - apparaissent. Ces villes se sont maintenues dans le temps depuis lors.

La capacité des villes à passer les siècles leur semble donc quasi-consubstantielle, que l'on fasse référence à la durabilité ou pas: c'est alors plutôt le nombre de morts prématurées qui changent. Et la longévité des villes, tient plutôt de notre point de vue de la configuration topographique, la richesse des terres, ou la proximité à l'eau. Le journal *Hindustantimes*¹ évoquait, par exemple, en janvier 2017 Patna comme la 'ville la plus polluée de l'Etat du Bihar', à partir d'une récente étude de l'ONG Greenpeace. Patna a perduré depuis des siècles et le fera encore longtemps probablement, même si elle génère une surmortalité des populations les plus fragiles.

Enfin, pour illustrer par un dernier exemple, les bastides² construites dans le Sud-ouest de la France aux 13^e et 14^e siècles, un peu avant la Guerre de Cent Ans¹, sont des villes

1Cf. PATHAK, Subhash, Patna most polluted Bihar city, Muzaffarpur next. In : *Hindustan Times* [en ligne]. 13 janvier 2017.

² Entre 1220 et 1370, soit environ sur 150 ans, le Sud-ouest est partagé entre Français et Anglais. Les deux monarchies créent environ 500 villes nouvelles appelées "les bastides", là où n'existe qu'un habitat dispersé. Les rois Capétiens et Plantagenêt cherchent ainsi à implanter leur pouvoir politique et économique. Sur ce sujet, nous recommandons vivement la visite du musée des bastides à Monflanquin, dans le Lot-et-Garonne, ou à défaut la visite de leur site sur:

MONFLANQUIN, L'épopée des Bastides. In : *monflanquin-museedesbastides* [en ligne]. 2019.

nouvelles du Moyen-âge répondant à des critères de durabilité - avec l'équité des parcelles, la gestion économe des ressources (notamment l'eau), et la finalité d'un développement économique florissant - même si elles n'ont pas toutes survécu dans le temps.

Le sociologue de l'urbain, Alain Bourdin², pense qu'il ne faut pas trop se restreindre à « la définition d'un idéal dont il faudrait se rapprocher ». Pour lui, l'essentiel serait de mettre d'abord en place un « urbanisme stratégique » qui « implique que l'on soit capable de faire évoluer un idéal de référence de manière cohérente » (p 143). Une telle approche définit ainsi une ville non pas à travers un « absolu » qui serait préétabli, mais plutôt à travers une vision globale à construire en amont et à modifier, si besoin est, au fil du processus. On pourra néanmoins opposer à l'auteur qu'un idéal n'est pas forcément incompatible avec la mise en place d'une stratégie construite au préalable, définie par phases, et détaillée pour et par les citoyens, les acteurs privés et les élus.

Comme Hamman, Alain Bourdin considère d'ailleurs que la 'ville durable' est une idéologie floue. Ainsi, la ville ne serait pas durable par essence, puisque « les principes du développement durable s'opposent à bon nombre de réalités urbaines ». Ce à quoi il ajoute: « en outre, associer la durabilité à la ville oblige à assumer le flou. On parle de ville par commodité, mais les réalités urbaines contemporaines, diverses et changeantes, entrent difficilement dans une définition ». C'est ce que nous avons déjà mentionné sur la porosité entre les termes de ville et d'urbain. Il dénonce par ailleurs un catalogue d'actions préconisées (notamment via l'Agenda 21), et qui ne serait « qu'un ensemble de contraintes où l'environnement domine, et où les notions de mixité et de participation convoquées sont discutables (...) L'approche est sectorielle, et les modèles mobilisés fonctionnent comme des références idéales (Vauban, Bedzed, Curitiba, Porto Alegre...) ». De plus, cette idéologie écocentrée correspondrait plus à « une vision de la ville soft pour classes moyennes supérieures des pays riches », ce qui rejoint l'analyse de Vincent Béal.

¹ La Guerre de Cent Ans est un conflit s'étirant de 1337 à 1453, mais qui fut entrecoupé de trêves plus ou moins longues. Il opposa la dynastie des Plantagenêt à celle des Valois, donc par extension le royaume d'Angleterre à celui de France. Les affrontements entre Plantagenêt et Capétiens pour la souveraineté et le contrôle des fiefs de Guyenne - territoires des actuelles régions de Nouvelle-Aquitaine et Occitanie - expliquent en partie l'émergence du conflit (en sus notamment de la « grande dépression médiévale » qui a été théorisée par le médiéviste Guy Bois).

² BOURDIN Alain, *Du bon usage de la ville*, Descartes & Cie, 2009, 174 p.

On notera ici que cette critique a souvent été reprise pour la ville durable, et les écoquartiers en particulier, dont le travers serait pour nombre d'analystes de favoriser finalement la gentrification¹ et l'entre-soi. Le politologue Vincent Béal² notamment interroge ainsi les effets pervers des bonnes pratiques urbaines environnementales, notamment au Royaume-Uni, autour du projet New Islington à Manchester: « Si les innovations environnementales ne manquent pas – permettant au projet de revendiquer une exemplarité au titre des « bonnes pratiques » de l'écologie urbaine high-tech –, l'ampleur des impacts sur les configurations socio-spatiales existantes pose problème ». Et d'ajouter: « Ainsi, l'intuition de la géographe Loretta Lees³ concernant les liens étroits entre durabilité et gentrification est confirmée par les formes prises par le projet de New Islington ». Claire Colomb⁴ parle même d'une « urbanité socialement sélective » au Royaume-Uni. La ville durable pourrait-elle alors être définie comme la ville des CSP+⁵? La question mérite d'être franchement posée.

En outre, Marc Dumont et Dominique Andrieu⁶ s'interrogent sur les incohérences à l'œuvre quand on essaie de définir ce qu'est un projet urbain durable: « Il y a en effet a priori une incompatibilité radicale entre l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement souvent considérée comme l'apanage des classes aisées dans les pays dits 'développés' pour les coûts importants qu'elle implique, l'intérêt qu'elle suscite, et de l'autre les aspirations de

¹ Ce néologisme de gentrification (qui vient du mot anglais gentry pour "aristocratie" ou "petite noblesse") signifie l'embourgeoisement. C'est un phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure. La presse l'assimile souvent au terme de bobos (du terme bobo pour "bourgeois-bohème"). Le terme est employé pour la première fois par la sociologue Ruth Glass dans son ouvrage *London: Aspects of change*, qui étudie le phénomène à Londres dans les années 1960.

² BEAL, CHARVOLIN, et MOREL JOURNAL, op. cit.

³ LEES Loretta, Visions of 'Urban Renaissance': the Urban Task Force Report and the Urban White Paper, dans R. Imrie et M. Raco (sous la dir. de), *Urban Renaissance. New Labour, Community and Urban Policy*, London, The Policy Press, 2003, pp. 61-81.

⁴ COLOMB Claire, Le New Labour et le discours de la 'Renaissance Urbaine' au Royaume-Uni. Vers une revitalisation durable ou une gentrification accélérée des centres-villes britanniques ?, *Sociétés Contemporaines*, 2006. n° 63, pp. 15-37.

Claire Colomb est enseignante-chercheuse en sociologie urbaine et en aménagement du territoire.

⁵ Il s'agit des catégories socioprofessionnelles supérieures composées des professions libérales, entrepreneurs, ingénieurs ou universitaires notamment.

⁶ ANDRIEU Dominique et DUMONT Marc, Qualité urbaine et ville durable à l'épreuve du renouvellement urbain. L'exemple du Grand Projet de Ville Malakoff Pré Gauchet à Nantes, *Noroi*, 198, 2006, p. 7-19.

classes sociales précaires qui n'auraient que faire d'entendre parler de « développement durable ».

Certains définissent par ailleurs la ville durable comme une « ville cohérente ». La Nouvelle Charte d'Athènes¹, présentée par le Conseil européen des urbanistes à Lisbonne en novembre 2003², définit la ville cohérente de la façon suivante: « Le problème de base dans les villes aujourd'hui est le manque de cohérence: non seulement en termes physiques, mais aussi dans la continuité des évolutions dans le temps qui affecte les structures sociales et les différences culturelles ». Il s'agirait donc de fabriquer la ville avec l'idée de développer des continuités sociales, économiques ou spatiales. Cette notion de cohérence dans l'aménagement de l'espace nous semble tout à fait pertinente: notre étude a cherché ainsi à interroger les professionnels de l'urbain sur le sentiment qu'ils pouvaient avoir par rapport à cette notion sur le projet « La Courrouze » à Rennes par exemple, qui est assez avancé. Les réponses des professionnels sont tout à fait édifiantes à ce sujet.

En définitive, les phénomènes de gentrification sur ce type de projet sont sans doute une réalité à prendre en compte dans certains cas. Mais si l'on prend la peine de regarder aussi les effets positifs, le projet urbain durable peut être entendu alors comme une organisation nouvelle de la fabrique urbaine entre des acteurs différents - élus, urbanistes, citoyens de toutes catégories - afin de pallier les effets sociaux-économiques des crises capitalistiques récurrentes. Ce serait ainsi une nouvelle conception commune de la ville visant à réduire la production des pollutions multiples - de l'air, des sols ou de l'eau - liées notamment à l'étalement urbain, ou encore de lutter contre la crise de la participation citoyenne qui apparaît à travers des taux d'abstention de plus en plus élevés aux élections. Certains projets d'écocités ou d'écoquartiers dévoileraient donc une volonté tenace des pouvoirs publics de limiter ces effets pervers du capitalisme mondialisé en favorisant l'équité pour l'accès à des logements de qualité, et en facilitant les mobilités douces afin de réduire les pollutions de l'air. Les acteurs variés qui ont co-construit l'écoquartier Rieselfeld à Fribourg-en-Brisgau (en Allemagne) semblent avoir eu cette ambition, en favorisant d'ailleurs beaucoup l'implication des citoyens et la promotion des modes de déplacement par la marche ou le vélo.

¹ Cette charte révisé un premier texte publié en 1998 et rappelle combien la société a évolué depuis la promulgation de la Charte d'Athènes de 1933 par Le Corbusier.

² Cf. DAHERON, BLANDINE, Nouvelle « Charte d'Athènes » 2003 : les urbanistes définissent leur profession. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 2 janvier 2004.

Rieselfeld à Fribourg-en-Brigau: l'équité sociale en exemple

Fribourg-en-Brigau¹ est une ville d'Allemagne située dans le land² de Bade-Wurtemberg, à une vingtaine de kilomètres à l'est du Rhin et de la France (au sud de Strasbourg), et à environ 70 km au nord de la Suisse. Située au pied des montagnes de la Forêt-Noire, cette ville d'environ 230 000 habitants est célèbre pour son université fondée en 1457, ses vignobles environnants ou la Route « verte »³, mais aussi désormais pour ses écoquartiers « modèles » que sont Vauban ou Rieselfeld, où les premiers habitants arrivent en 1996. Ce deuxième quartier moins médiatisé a été déclaré urbanisable en zone résidentielle à partir de 1985, après des études approfondies du sol et des mesures d'assainissement pour cet ancien champ d'épuration et de décantation des eaux usées de la partie sud-ouest de Fribourg.

Les deux quartiers sont présentés dans une littérature déjà abondante⁴ (qui assure leur médiatisation) comme axés sur une approche proactive des pouvoirs publics vis-à-vis des démarches participatives, ainsi qu'une réelle attention aux questions environnementales et de mobilité. Cette ville moyenne de Fribourg aurait ainsi déjà commencé sa « troisième révolution industrielle⁵ » vers un autre modèle économique, et ce, bien avant les autres. L'approche des pouvoirs publics y aurait été innovante dans la méthode collaborative employée avec les citoyens dès le début du projet, et à travers un processus d'évaluation continue au regard des objectifs fixés au départ sur la consommation d'énergie ou les émissions de CO₂, la mobilité (avec des modes de transport alternatifs à la voiture, la multimodalité etc.), ou enfin la mixité fonctionnelle et sociale. Il semble que cette approche soit, du reste, moins basée sur des « bons sentiments⁶ » qu'un pragmatisme qui considère que

¹ *Freiburg im Breisgau* (en allemand) ne doit pas être confondue avec *Fribourg* (en allemand : Freiburg), une commune suisse du canton de Fribourg.

² Le land est en Allemagne un Etat fédéré.

³ La Route "verte" est une route touristique qui serpente des deux côtés du Rhin et relie les Vosges à la Forêt-Noire.

⁴ MAYER Astrid, *Les écoquartiers de Fribourg : 20 ans d'urbanisme durable*, [traduit de l'allemand par Elsa Gheziel-Neumann et Geneviève Zuber]. - Paris : Éd. du Moniteur, 2013, 150p.

⁵ RIFKIN Jeremy, *La troisième révolution industrielle. Comment le pouvoir latéral va transformer l'énergie, l'économie et le monde*, Ed. Les Liens qui libèrent, 2012.

⁶ THEYS Jacques, 2000, op. cit.

la bonne mise en place d'un projet passe par son acceptabilité et sa compréhension par les usagers.

L'écoquartier de Rieselfeld a, du reste, été pensé dans une ville où le mouvement écologiste est présent depuis les années 1970, notamment suite à des protestations citoyennes massives contre un projet de construction d'une centrale nucléaire à Wyhl am Kaiserstuhl (à environ 30 km). C'est à cette époque qu'une approche globale et intégrée de la planification urbaine et des transports est conduite (dès 1969 précisément) selon les principes écologiques émergents, notamment en développant activement les transports en commun et les déplacements non motorisés¹. C'est donc une politique dépassant largement l'échelle du quartier qui a été mise en place depuis longtemps, et a facilité l'installation des mobilités douces (marche à pied, vélo, et transports en commun) sur ce nouveau quartier « vert », grâce à un système complet et intégré de voies cyclables², le maintien du tramway (lancé en 1901) décidé par la municipalité dès 1972, et des interconnexions avec un service d'autobus régionaux.

D'une superficie quasi double de Vauban, Rieselfeld couvre 78 hectares, est distant du centre-ville de 5 km et compte environ 4 000 logements pour environ 10 à 11 000 habitants, ce qui représente une densité urbaine assez forte avec 13 000 habitants par kilomètre carré³.

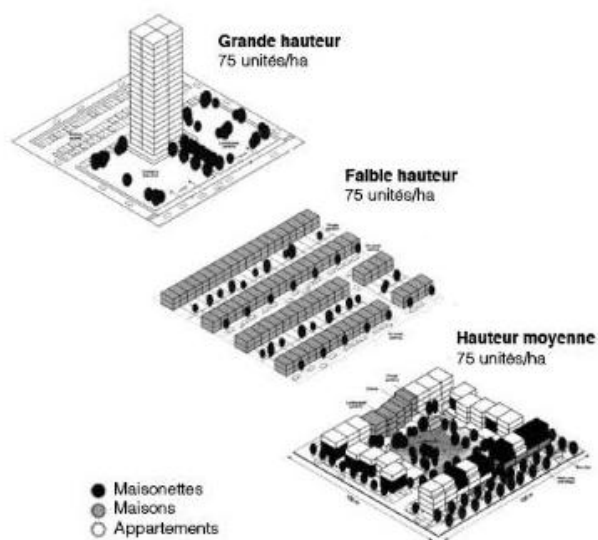
On notera à cet égard que la densité urbaine ne doit pas être confondue avec les formes urbaines qui relèvent véritablement d'une vision politique et stratégique de l'aménagement: les pouvoirs publics souhaitent-ils ainsi loger plutôt des classes populaires ou des classes moyennes sur un quartier nouveau? Quelle est d'ailleurs la base électorale de ces élus? Privilégient-ils l'accès à la propriété libre ou aidée, ou au logement social? Quelles sont leurs priorités sur le sujet? Encouragent-ils l'achat de maisons ou d'appartements? Si seulement des immeubles sont construits, cela crée-t-il des effets pervers par l'achat d'appartements en lots par des investisseurs privés, créant in fine le rejet à la périphérie de classes moyennes qui seraient désireuses d'avoir une propriété individuelle *dans* la ville? Ces choix politiques des acteurs publics sont loin d'être neutres, et peuvent influencer grandement la base électorale et

¹ KRONSELL A., Legitimacy for climate policies: politics and participation in the Green City of Freiburg, *Local Environment*, 2013, 18.8: p.965-982.

² Le réseau compte de plus de 450 km de pistes cyclables.

³ Il convient de les comparer aux 21 000 habitants/km² à Paris, 43 000 à Manille ou au Caire, 7 000 dans le grand New York, et environ 4300 à Rennes-centre ou 6 800 dans Copenhague.

la sociologie de la population d'une ville pour les élections à venir. Mais la densité urbaine ne passe pas forcément par des immeubles élevés. Le tableau ci-dessous montre ainsi combien avec la même densité urbaine, on peut fabriquer une ville ou un quartier très différent:



La même densité peut prendre des formes bien différentes – Source : *Vivre en Ville*, adapté de *Urban Task Force, Towards an urban renaissance*, 1999. Image disponible sur [Imaginer le Québec autrement](#)

Figure 13 : Les formes de densité urbaine, DUQUE GÓMEZ, Catalina, *Densité urbaine*. In : CITEGO [en ligne].

Pour Rieselfeld, il s'agissait de répondre à l'énorme demande en logements qui a marqué la fin des années 1980 et le début des années 1990 dans la ville de Fribourg, et d'accueillir des populations à revenus plutôt modestes. Le choix a donc été fait de privilégier une haute densité de population ($COS^1 > 1,0$) en construisant une majorité d'immeubles d'habitation (plus de 90 %) de cinq étages maximum. L'ensemble du quartier présente en outre l'avantage, malgré sa distance au centre-ville, d'être bordé d'une réserve naturelle protégée de 200 ha et d'un parc animalier (dénommé *Mundenhof*), accessibles à partir du quartier uniquement à pied ou à vélo. La préservation du milieu biotope de ce site « remarquable » a ainsi fait l'objet de toutes les précautions de la part des pouvoirs publics.

¹ La notion de COS est créée, en France, en 1958 sous le nom de Coefficient d'Utilisation des Sols, pour lutter contre une trop grande densité dans les quartiers haussmanniens. Le terme a été depuis remplacé par le Coefficient d'Occupation du Sol qui détermine la densité de construction admise.

La particularité de cet écoquartier vient donc surtout du fait que les initiateurs du projet ont œuvré activement pour susciter une participation active de l'ensemble des acteurs, qu'il soient des habitants, des politiques, des associations, des entreprises ou artisans, des chercheurs, ou encore des organisations professionnelles: un effort commun a été demandé en amont dans le cadre d'une collaboration complexe¹, non pas pour correspondre à des critères de labellisation définis ailleurs à un niveau supra-communal, mais davantage pour être en phase avec une vision locale partagée de la ville durable possible. La gouvernance est ainsi basée sur le groupe de projet Rieselfeld, qui assure le management commun du projet avec l'administration municipale et la direction de la mairie, et une entreprise de services basée à Stuttgart, la société de développement communal LBBW ImmobilienKommunalentwicklungGmbH (KE). Le projet n'est donc pas piloté par un entrepreneur externe (comme un urbaniste), mais par un groupe de travail communal créé pour l'occasion, ce qui permet d'aborder les sujets avec distance.

Une enquête² ex-post très éclairante a d'ailleurs été menée auprès des habitants sur leurs mobilités et sur leurs motifs: elle révèle combien une stratégie globale pensée par phases, mais aussi adaptable, et agissant sur plusieurs leviers est *la* condition pour influencer sur les usages des habitants. Elle contredit certaines assertions d'acteurs publics rennais recueillies en entretien³, qui relèvent d'une approche plus moralisatrice des usages des habitants (usages nécessaires sur le covoiturage ou le vélo plutôt que l'utilisation de sa voiture, par exemple) qu'une approche utilitariste, pédagogique, et adaptée à la socio-démographie du quartier en devenir. L'approche systémique et collaborative à Rieselfeld part ainsi du principe que pour modifier les usages sur les mobilités ou les réduire, il faut insérer des écoles et des commerces

¹ MAYER Astrid, 2013, op. cit.

² IMERZOUKENE-DRIAD Hassina, HAMMAN Philippe et FREYTAG Tim, Participation et engagement citoyen : l'exemple des écoquartiers de Rieselfeld et Vauban à Fribourg, in TOZZI Pascal (dir.) *Villes et quartiers durables : la place des habitants (La participation habitante dans la mise en durabilité urbaine : discours, effets, expérimentations et mises à l'épreuve)*, Carrières Sociales Editions, Coll. des Paroles & des Actes, 2016, p. 283-303.

³ Dixit un acteur public rennais en entretien: "*Vous vous rendez compte! Sur 100 voitures arrivant de la rocade, il n'y a que 103 passagers!*". Cet acteur public ne semble pas s'être posé la question du pourquoi des usages: manque de trains locaux, absence de bus à haute fréquence aux heures de pointe, distances trop grandes à la ville-centre, insécurité sur la chaussée pour les piétons ou sur les pistes cyclables... De la même façon, au lieu d'un raisonnement normé et moralisateur sur le tri des déchets, des incitations financières pourraient être pensées pour modifier les usages. C'est la même approche que l'accidentologie: les conducteurs sont-ils des chauffards ou les routes sont-elles mal pensées?

ou des bureaux dans le tissu résidentiel, ainsi que prendre en compte les besoins des femmes et des familles, ainsi que des personnes âgées et à mobilité réduite¹. L'enquête a révélé, du reste, que les facteurs d'attractivité du quartier viennent de la circulation modérée, la proximité aux espaces verts, l'attention particulière portée aux enfants; ainsi que l'offre de services ou de commerces pour les besoins quotidiens, les soins médicaux, et l'infrastructure sociale. C'est probablement à travers une approche concertée avec les citoyens très tôt que l'identification des besoins et des usages a finalement pu être réalisée.

2) De nouvelles formes de participation citoyenne avec le projet urbain durable

Dans un ouvrage assez récent, Dominique Raynié² analyse les résultats d'une enquête réalisée par l'institut Ipsos à partir d'un questionnaire en 23 langues différentes auprès de plus de 22 000 citoyens interrogés dans 26 pays différents³. Les signes d'une fragilisation de nos démocraties occidentales se multiplient, notamment à travers la hausse de l'abstention, l'installation d'un puissant vote populiste et les fractures territoriales et culturelles à l'œuvre. À des degrés variés, la défiance à l'égard des institutions, des acteurs politiques et même à l'égard du monde médiatique semble être le point commun de la plupart de nos démocraties. L'abstention des jeunes en France, par exemple, serait selon Anne Muxel⁴ un signe de défiance, de protestation et de mécontentement davantage qu'un signe de désintérêt ou d'une indifférence de ceux-ci vis-à-vis du politique, qui est entendu ici comme les professionnels élus, les institutions partisanes, ou les intermédiaires que sont les media (tout autant que le combat politique ou les politiques publiques). Les démocraties subissent les effets d'un changement historique où le vieillissement démographique fragilise les politiques de

¹Cf. GROUPE DE PROJET RIESELFELD, Le nouveau quartier de Fribourg-Rieselfeld: exemple d'un projet de développement urbain durable réussi. In : *freiburg.de* [en ligne]

² REYNIE Dominique (dir.), *Où va la démocratie ?*, 2017, Plon, Paris, 320 p.

³ Les 26 pays sont: l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Suède et la Suisse.

⁴ Anne Muxel est sociologue et directrice de recherche au CNRS; elle a participé à l'ouvrage.

solidarité, indispensables à la cohésion sociale. La globalisation et le basculement démographique et migratoire font douter de la capacité de régulation, voire de la capacité de gouvernance des États. Et à chaque élection, on ne met pas encore en doute massivement la valeur du vote, mais on s'interroge de plus en plus sur son efficacité et son utilité.

Alors dans cette perspective, on pourrait aussi avancer l'hypothèse que le discours sur la gouvernance aspire à donner une réponse à ce constat terrifiant d'un désintérêt des populations pour la « Res publica », en prônant ou valorisant une inclusion de tous les acteurs de la société civile, notamment les jeunes, à travers une décision qui deviendrait plus collective, plus participative et moins représentative des élites, ou décidée par le seul adjoint à l'urbanisme et ses collaborateurs. Et l'écocitoyenneté serait un nouveau moyen pour les populations de s'emparer de leur destin en choisissant les formes urbaines qu'elles souhaitent¹, en optant pour des bâtiments moins gourmands en consommation énergétique, et en privilégiant une qualité de vie pour leur famille grâce à la priorité faite aux mobilités douces pour les déplacements quotidiens; avec en prime des infrastructures qui portent une attention particulière à la sécurité² et à la fluidité.

Le quartier Vauban (dans la même ville de Fribourg-en-Brisgau) est dans maints articles urbanistiques présenté comme l'archétype de cette écocitoyenneté, même si le marketing territorial n'est peut-être pas très loin non plus.

L'écocitoyenneté du quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau

La municipalité de Fribourg-en-Brisgau³ réquisitionne une ancienne base des Forces Françaises d'Allemagne dissoute en 1996 située au sud du centre-ville, et envisage au départ de détruire les bâtiments. Or suite à leur occupation illégale par un groupe d'activistes (composé principalement d'étudiants) qui veulent faire opposition à la spéculation

¹ La décision se fait alors par vote électronique sur toute la métropole plutôt que dans des réunions publiques le soir, où sont forcément sous-représentés les classes actives, les jeunes de moins de 30 ans ou les minorités.

² On verra par la suite que les services urbanistiques de Copenhague ont beaucoup travaillé sur cette question de la sécurité des cyclistes, suite notamment à de graves accidents avec les voitures et les bus; alors que la ville de Rennes semble aux balbutiements de cette démarche quand on observe les pistes cyclables comme sur la rue de Nantes, par exemple, où elle passe successivement de la chaussée au trottoir, provoquant parfois des chutes de cyclistes.

³ Comme déjà évoqué, Fribourg-en-Brisgau est située en Allemagne à environ 50 km au sud-est de Colmar.

immobilière annoncée, émerge alors l'idée de créer un lieu autogéré offrant l'accès au logement pour des personnes à faibles ressources. C'est ainsi que naît le collectif SUSI¹, reposant sur des étudiants, intellectuels, architectes et conseillers municipaux notamment, pour réfléchir à un projet d'aménagement du quartier Vauban en préservant les casernes et en les convertissant à d'autres usages. Le projet SUSI sera ensuite relayé pour les nouveaux bâtiments par un autre groupe d'habitants, de composition sociologique similaire: le Forum Vauban².

Après négociation, la municipalité accepte les propositions de SUSI et reconvertit douze anciens bâtiments en logements, dont quatre sont affectés au collectif SUSI, six dédiés à 600 logements étudiants, et le reste est utilisé pour accueillir des activités professionnelles, ainsi qu'une maison de quartier et un centre socioculturel. Sur les terrains encore disponibles sont construits de nouveaux bâtiments répondant à des normes environnementales strictes: logements à basse consommation³, système de cogénération⁴, récupération des eaux de pluie, espaces verts privés et publics privilégiant la sécurité pour les enfants et la verdure, priorité aux mobilités douces, à savoir aux transports en commun, aux piétons et aux cyclistes: les distances courtes (soit 700 m selon les urbanistes) sont ainsi fortement valorisées.

En outre, les résidents sont étroitement associés au processus décisionnel pour la construction des nouveaux bâtiments, ce qui contribuera, entre autres, à la naissance du concept de « Baugruppen⁵ ». L'idée sous-jacente au principe de participation est celle de

¹ SUSI pour "Selbstorganisierte unabhängige Siedlungsinitiative", soit en français: l'initiative urbaine indépendante et auto-organisée.

² Le Forum Vauban est principalement composé de classes intellectuelles supérieures (universitaires en droit et en économie, chef du réseau de transport...), avec une orientation politique plutôt à gauche (les Verts et Die Linke pour l'essentiel).

³ Avec une consommation de moins 65kWh/m²/an quand un bâtiment construit avant 1975 consomme en moyenne entre 200 et 400 kWh/m²/an. En France, conformément à l'article 4 de la loi Grenelle 1 de 2009, la RT 2012 a pour objectif de limiter la consommation d'énergie primaire des bâtiments neufs à un maximum de 50 kWhEP/ (m².an) en moyenne.

⁴ La cogénération est la production simultanée de deux formes d'énergie différentes dans la même centrale. La chaleur est utilisée pour le chauffage et la production d'eau chaude à l'aide d'un échangeur. L'énergie mécanique est transformée en énergie électrique grâce à un alternateur. Les installations fonctionnent au gaz, au fioul, ou avec toute forme d'énergie locale (géothermie, biomasse etc.) ou par valorisation des déchets (incinération des ordures ménagères).

⁵ c'est un habitat groupé en autopromotion où les particuliers construisent collectivement leurs logements et parties communes avec l'aide d'un architecte, et sans l'intermédiation obligée d'un promoteur immobilier.

favoriser la transparence, d'engendrer une responsabilisation et une appropriation des décisions par les futurs habitants; et également, d'aboutir à des décisions mieux comprises et mieux acceptées par la population locale¹.

En définitive, les deux écoquartiers de Vauban et Rieselfeld à Fribourg sont assez différents: Vauban avait pour ambition d'attirer de jeunes ménages ou des habitants aux standards écologiques élevés. Il compte désormais environ 600 emplois et 5000 habitants sur 40 hectares avec la quasi-absence de voitures et sans doute un des plus grands quartiers solaires en Europe. Quant à Rieselfeld, avec ses près de 11 ou 12 000 habitants sur 78 hectares d'un terrain jadis réservé aux épandages d'eaux usées et aux déchets de la ville, il se singularise surtout par une forte densité, des équipements sociaux nombreux, le choix de la réduction de la vitesse (à 30km/h) plutôt que le bannissement complet de la voiture, et celui de la mixité fonctionnelle des bâtiments. Néanmoins, le point commun fort aux deux projets est non seulement l'innovation technologique en matière environnementale, mais aussi le poids de la participation citoyenne lors du processus d'élaboration du projet, avec une forte logique ascendante.

Pour autant, on pourrait souligner que tous ces discours sur l'éco-démocratie sont plutôt normatifs, alors qu'il n'existe pas forcément une relation de causalité évidente entre un quartier respectueux de l'environnement et la démocratie participative, sinon dans les aspirations du rapport Brundtland. On peut suggérer aussi l'idée que ces pratiques participatives sont parfois très diverses (d'informatives à délibératives), et qu'elles sont finalement souvent le résultat d'arrangements institutionnels entre des groupes de résidents mobilisés et des représentants politiques², qui dépendent eux-mêmes du rapport de force politique existant au sein des municipalités notamment. Enfin, on retiendra cet exemple comme outil méthodologique pour nous aider à identifier sur notre terrain de recherche les caractéristiques à la fois *conjoncturelles* et *structurelles* qui définissent le projet à l'étude. Ainsi, sur le projet Vauban, les caractéristiques conjoncturelles sont cette fenêtre d'opportunité qui s'est ouverte avec l'espace laissé vacant par le départ des troupes françaises. Quant aux caractéristiques structurelles, on observe à Vauban, comme l'écrit justement

¹ ROSELAND Mark, 2012, *Toward sustainable communities: Solutions for citizens and their governments*, Vol. 6, New Society Publishers.

² DESCHAUX-BEAUME Delphine, Le quartier Vauban de Fribourg-en-Brisgau : un écoquartier modèle?, *Communication pour la 3ème école « Sustainability, so what ? Retour critique sur les promesses du développement urbain durable »* (8-9 octobre 2009, EPFL Lausanne).

Deschaux-Beaume, « *une tradition de participation des habitants, des associations pacifistes fortement mobilisées, une culture de la décision collégiale et des caractéristiques structurelles et économiques de la ville de Fribourg tout à fait singulières* », lesquelles furent autant d'éléments-clés pour la bonne réalisation de ce projet durable.

D'un point de vue méthodologique, les enquêtes ex-ante (ou ex-post) sur la perception d'un projet par les populations concernées sont aussi très stimulantes, dès lors qu'elles couvrent bien toutes les catégories socioprofessionnelles ou générationnelles susceptibles d'habiter à terme (ou ayant déjà investi) un territoire. Pour ce qui concerne notre sujet, on essaiera de comprendre si les populations éventuellement sondées représentent effectivement toutes ces catégories: ainsi, les réunions organisées sur notre terrain de recherche n'auraient-elles pas le défaut de comporter majoritairement des populations de type NIMBY¹, ou bien des retraités qui peuvent s'y rendre vu les horaires, ou encore beaucoup de professionnels qui cherchent surtout à « vendre » leurs services? Dans le cas où la population est bien représentée lors des consultations, la question du territoire à considérer se pose aussi: faut-il interroger seulement la population de la (ou des) commune(s) où se développe le projet, ou faut-il plutôt sonder une population métropolitaine, dès lors que l'impulsion et le pilotage politique relèvent de la métropole, et donc de l'intercommunalité? Qui plus est, la durabilité est-elle bien comprise par la population - et alors selon quels critères - ou au contraire y a-t-il un décalage entre le discours politique sur l'urbain durable et ce que les populations attendent de telles réalisations à vocation durable? Ou enfin, le discours des porteurs du projet ne relève-t-il que d'une rhétorique habile sur la durabilité pour collecter des subventions, mais serait-il in fine bien éloigné des indicateurs de durabilité communément admis (si d'ailleurs une définition commune existe à ce propos), notamment depuis le rapport Brundtland en 1987?

Une enquête tout à fait éclairante a été menée par des sociologues au sein des écoquartiers Rieselfeld et Vauban à Fribourg comme déjà indiqué, à partir d'un questionnaire

¹ Terminologie employée dès les années 1980 aux États-Unis, le syndrome NIMBY ("Not In My Backyard" ou en français « pas dans mon arrière-cour ») illustre l'affirmation croissante de droits individuels ou des collectivités locales face à l'État. L'individu souhaite profiter des avancées technologiques bénéficiant à la collectivité mais refuse que l'intérêt général ne nuise à son bien-être. Il invoque alors le « mitage du paysage » (par les éoliennes par exemple), la pollution sonore, ou la dangerosité supposée du dispositif. C'est le chercheur californien Mike Davis qui diffuse le concept à travers son ouvrage "City of Quartz". D'autres acronymes désignent des attitudes encore plus tranchées: BANANA (Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anyplace) ou NOPE (Not on Planet Earth).

standardisé distribué auprès de la population des deux quartiers après leur achèvement. Elle interroge les comportements de mobilité, l'engagement de la communauté, ou encore l'attractivité du quartier et le degré de satisfaction des habitants. « *En outre, le questionnaire leur a donné la possibilité de poser des problèmes et d'exprimer des suggestions pour contribuer à l'amélioration du vécu dans le quartier* »¹. Ainsi, cette étude révèle un attachement prononcé des habitants pour la proximité d'espaces verts, pour des circulations apaisées entre différents modes de déplacement, ou encore la priorité accordée à la sécurité des enfants. L'enquête souligne aussi l'importance des associations (l'association-KIOSK à Rieselfeld et le « Forum Vauban » pour le quartier Vauban) dans le processus de co-construction du projet avec la municipalité. Elle conclut enfin que la planification de mesures durables est nécessaire en amont pour établir une qualité de vie durable, mais que celle-ci n'est hélas pas suffisante. Il convient donc d'alimenter aussi une participation civique continue *après* la fin du projet, notamment par l'accompagnement par les collectivités ou les autres acteurs impliqués.

On pourra néanmoins enfin reprocher à l'enquête de ne pas véritablement interroger les habitants sur leur ressenti par rapport à la consultation organisée en partenariat par la municipalité et les associations précédemment mentionnées tout au long des projets Vauban et Rieselfeld: tous les habitants se sont-ils sentis écoutés, vraiment impliqués, ou alors plutôt au contraire certains pensent-ils avoir été instrumentalisés ou pas assez entendus? La question reste en suspens.

Enfin, sur l'échelle du temps, on observera que ce projet d'écoquartier Vauban à Fribourg aura duré entre dix et quinze années au total, ce qui peut nous donner un étalon du temps minimal à la réalisation de telles opérations urbaines à vocation durable².

Le terrain d'étude nécessite par conséquent une analyse fine des acteurs afin de mieux cerner leur identité collective et individuelle (consciente ou pas d'ailleurs), afin d'objectiver autant que possible leur discours. On gardera ainsi en mémoire les études sur l'évolution du

¹ IMERZOUKENE-DRIAD Hassina, HAMMAN Philippe et FREYTAG Tim, 2016,

² COMMISSION D'INCLUSION SOCIALE, DE DÉMOCRATIE, PARTICIPATIVE ET DES DROITS DE L'HOMME DE et CITÉS ET GOUVERNEMENTS LOCAUX UNIS (CGLU), 2006. Fribourg. Allemagne. Écoquartier de Vauban, in : *uclg-cisdg.org* [en ligne]. 2006.

métier de politique¹ face à des populations de plus en plus éduquées, exigeantes, voire contestataires: « *Ce sont ainsi quatre registres principaux qui permettent à (...un maire) de jouer son rôle : le registre politique (signes de l'appartenance partisane), le registre de la proximité sociale (signes de conformité aux styles de vie des groupes sociaux qui le soutiennent prioritairement), le registre de la compétence (signes de l'efficacité gestionnaire), enfin, le registre local (signes de l'ancrage territorial)* ». On retiendra notamment la nécessaire capacité de l'élu à s'adapter aux publics variés qu'il rencontre, qu'ils soient écologistes ou de condition modeste comme pour les deux écoquartiers de Fribourg: « *S'il mobilise l'ensemble des registres symboliques à sa disposition pour construire son image dans les rituels politiques face à un public non spécifié, un élu agit différemment face à un public spécifié : il peut tenter de modifier cette image, mettre en avant un registre particulier parmi ceux qui s'offrent à lui. Cela est surtout vrai quand l'élu est dans une situation d'interaction dont les règles et les finalités sont clairement définies : réunion d'une collectivité locale, négociations avec une administration, avec des groupes de pression, dont les intérêts à entrer en relation avec la municipalité sont relativement clairs* ». L'analyse des discours faits par ces élus locaux sera ainsi une part importante de notre travail de recherche dans le cadre des projets durables étudiés. Pour le dire plus autrement, on accordera une attention particulière aux stratégies discursives - vocabulaire choisi, expressions employées de façon récurrente, connotations sous-jacentes au discours officiel, argumentations, figure de rhétorique etc. - que déploient les acteurs politiques territoriaux. Entend-on des discours de justification, de légitimation ou encore d'affirmation d'une nouvelle stratégie pour le territoire?

3) Pour les experts de la ville, une nouvelle approche technique mais aussi politique

Outre les élus, il conviendra d'effectuer aussi une sociologie détaillée des autres acteurs (professionnels de l'immobilier ou du BTP, représentants d'agences publiques ou de services déconcentrés, architectes, urbanistes, universitaires, journalistes, hauts fonctionnaires, membres d'associations, ou simples riverains) sur ces projets urbains, en décortiquant en

¹ BRIQUET J.-L., Communiquer en actes. Prescription de rôle et exercice quotidien du métier politique, *Politix*, 28, 1994.

particulier leurs trajectoires sociales et professionnelles, afin de cerner leurs identités variées, mais également peut-être une identité commune au territoire; et ce, afin de pouvoir dépasser l'idée d'un partenariat sans aspérité et « qui irait de soi ». On essaiera donc d'approfondir l'étude des conflits, des compromis et des contradictions entre ces acteurs privés et publics aux idées¹, aux institutions² et aux intérêts³ souvent différents, voire parfois divergents. L'objectif final sera ainsi de répondre à la question suivante: a-t-on une identité politique propre à ce territoire et ces projets urbains durables la renforcent-ils?

La notion de développement durable semble pour certains finalement opposée à l'urbanisme moderne tel qu'il est pensé depuis la reconstruction d'après-guerre, avec une planification qui était volontariste et centralisée au niveau national. Alors que l'aménagement fut organisé à travers des plans quinquennaux en France depuis les années 1950, puis à travers des projets⁴ depuis les années 1990, dans une forte logique de guichet⁵, le développement durable privilégierait, lui, la logique du contrat⁶, laquelle est née d'ailleurs de la décentralisation notamment. Du reste, quand Gilles Pinson⁷ indique que le « projet » est dès les années 1970 une invention des urbanistes et architectes pour contester l'urbanisme fonctionnaliste et technocratique dominé par les ingénieurs et les juristes, il souligne finalement en creux une rivalité entre des professions et des compétences différentes. Avec le développement durable, la mise en concurrence s'étend à d'autres acteurs privés ou publics, et à des représentants (plus ou moins légitimes) de la société civile qui doivent composer ensemble; d'où l'apparition opportune du concept de gouvernance pour qu'ils acceptent de collaborer ensemble.

¹ PARSONS C., Domestic Interests, Ideas and Integration: Lessons from the French Case, *Journal of Common Market Studies*, 38 (1), 2000.

² MARCH James, OLSEN Johan, *Rediscovering Institutions: The Organizational Basis of Politics*, New York, Free Press, 1989.

³ HALL Peter A., The Role of Interests, Institutions, and Ideas in the Comparative Political Economy of the Industrialized Nations, in: Mark Lichbach, Alan Zuckerman (dir.), *Comparative Politics. Rationality, Culture, and Structure*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 174-207.

⁴ PINSON Gilles, *Gouverner la ville par projet*, Presse de Sciences Po, 2009, Paris

⁵ La "logique du guichet" repose sur une culture juridico-administrative et financière forte, encouragée par certains dispositifs de financement de l'Etat et de l'Union Européenne: elle incite à monter des projets en fonction des "guichets" de financement selon des critères propres.

⁶ GAUDIN Jean-Pierre, *Gouverner par contrat*. Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), « Références », 2007, 280 pages.

⁷ PINSON Gilles, 2009, op. cit. p. 139.

En matière d'urbanisme, le passage de la charte d'Athènes à la charte d'Aalborg constitue en réalité un véritable renversement de perspective pour les professionnels de l'urbain que sont les architectes et les urbanistes. La Charte d'Athènes a été rédigée lors d'un voyage maritime entre Marseille et Athènes en 1933 au IV^e Congrès international d'architecture moderne¹ (CIAM), sous l'égide de Le Corbusier². Le thème de ce congrès en était «la ville fonctionnelle». La Charte comptait 95 points sur la planification et la construction des villes, le concept principal sous-jacent étant la création de zones indépendantes pour les quatre fonctions de la vie: le temps chez soi, le temps au travail, le temps des loisirs et celui passé dans les infrastructures de transport. Si la Charte d'Athènes a fait l'objet de vifs débats depuis, voire d'une remise en cause fondamentale de ses théories, elle faisait en 1933 l'unanimité sur plusieurs principes:

1. Elle instaure alors le concept du « zonage » qui permet de répartir les espaces urbains selon les quatre fonctions susmentionnées: la fonction d'habitat, de travail, les moments récréatifs, et ceux liés aux déplacements (notamment pendulaires). Cette approche par zonage va à l'encontre de la mixité fonctionnelle prônée pour la ville durable;
2. On observe une dissociation nette entre le bâti et la voirie³;
3. les voies de transport sont hiérarchisées entre les voies rapides et les dessertes locales, puis les voies d'accès aux bâtiments ou cheminements piétonniers;
4. Le bien-être doit être accessible à tous, dans un relatif égalitarisme. Cette approche se distingue sensiblement de la mixité sociale prônée pour l'urbain durable, laquelle privilégie moins l'uniformité que la rencontre et la cohabitation des différences;
5. Les constructions en hauteur⁴ sont privilégiées, et la nécessité d'aérer l'espace urbain ou de privilégier l'ensoleillement s'affirme à travers l'aménagement de grands espaces verts;

¹ BONILLO Jean-Lucien, La modernité en héritage, *Rives nord-méditerranéennes*, 24 | 2006, 89-99

² L'architecte, urbaniste et peintre franco-suisse Charles-Edouard Jeanneret (1887-1965), dit *Le Corbusier*, a développé cinq projets architecturaux de "Cités radieuses" construits à Marseille (1952), Firminy, Briey-en-Forêt, Berlin, et Rezé-les-Nantes (1953). Toutes ces constructions respectent "une architecture moderne en cinq points" décrite en 1926 sous la forme suivante: les pilotis pour la libre circulation du piéton au sol et sa vue dégagée de la nature, le toit-terrasse, le plan libre sans mur porteur, la fenêtre-bandeau et la façade libre.

³ Avec le principe des dalles piétonnes comme sur l'esplanade de la Défense près de Paris, ou le centre Colombier à Rennes.

⁴ Le quartier du Blosne à Rennes, par exemple, est emblématique de la charte d'Athènes: issu des grandes opérations d'extension urbaine de la ville en 1967 dans le cadre d'une zone à urbaniser en priorité (ZUP) et de zone de sécurité prioritaire (ZSP), il est composé de grands ensembles avec des espaces verts et a une densité d'environ 7200 habitants/ km², contre une moyenne de 4300 pour Rennes intra-rocade et 21 000 pour Paris intra-muros (avec ses immeubles haussmanniens). Le Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 103

6. Les équipements scolaires, sportifs et de loisirs doivent être implantés à proximité des habitations: ce principe évoque la mixité fonctionnelle défendue pour la ville durable, mais dans une logique de consommateurs plutôt que de producteurs;
7. enfin, les zones industrielles ne doivent pas être trop éloignées des habitations pour limiter les temps de transport: elles sont séparées de la ville par des zones de verdure.

En définitive, si les cinq points de l'architecture nouvelle et les quatre fonctions de l'urbanisme propres à Le Corbusier ont longtemps fasciné car ils faisaient système¹, il s'agirait pourtant pour ses détracteurs d'une vision froide du monde² et de la ville, dont les acteurs qui fabriquent la ville devraient désormais s'affranchir. Et pourtant, au discours inaugural de la cité radieuse à Marseille, Le Corbusier déclarait sans doute de bonne foi: « *Dans ce village vertical de 2000 habitants, on ne voit pas son voisin, on n'entend pas son voisin, on est une famille placée «dans les conditions de nature» - soleil, espace, verdure. C'est la liberté acquise sur le plan de la cellule, l'individu, le groupe familial, le foyer. Au plan du groupe social, c'est un bénéfice des services communs confirmant la liberté individuelle* ».

C'est plus de soixante ans après la charte d'Athènes qu'est adoptée en mai 1994 la charte d'Aalborg par les participants à la conférence européenne sur les villes durables, dans la ville danoise éponyme. Elle se présente comme une anti-charte d'Athènes, prônant une densité et une mixité des fonctions urbaines au service du développement durable: « *Nous (villes européennes, signataires de la présente charte) comprenons qu'aujourd'hui notre mode de vie urbain, et en particulier nos structures - répartition du travail et des fonctions, occupation des sols, transports, production industrielle, agriculture, consommation et activités récréatives - et donc notre niveau de vie, nous rendent essentiellement responsables des nombreux problèmes environnementaux auxquels l'humanité est confrontée. Cela est d'autant plus vrai que 80% de la population européenne vit dans des zones urbaines*³ ».

logement social au Blosne représente 52,4 % des habitations, ce qui est loin du principe de mixité sociale.

¹ Cf. PERELMAN, Marc, Le Corbusier ou le corps écrasé. In : *A l'encontre* [en ligne]. 2015.

² PERELMAN Marc, 2015, *Le Corbusier. Une froide vision du monde*, Michalon, 255p.

³ Cf. Charte d'Aalborg, 2004, op. cit.

La charte insiste ainsi notamment sur la nécessaire réduction de la mobilité forcée (liée à l'étalement urbain) ou la réduction des véhicules motorisés au profit des mobilités douces. Mais elle privilégie également une approche par les instruments techniques et politiques de gestion urbaine, la participation des citoyens, une meilleure exploitation du capital naturel ou encore la justice sociale. Elle ouvre, en tout cas, la voie à une génération nouvelle de politiques urbaines moins sectorielles, pour des professionnels de l'urbain qui doivent désormais penser selon cinq principes structurants, qui sont les suivants:

- a. La fin de la politique de la table rase (notamment sur les ZAC¹) pour une meilleure patrimonialisation des territoires existants;
- b. La fin des bâtiments sériels et décontextualisés, pour une meilleure adaptation à la topographie des lieux, aux paysages ou à l'identité de la ville;
- c. La fin du zonage avec, au contraire, la promotion de la mixité fonctionnelle et sociale pour freiner les besoins croissants de mobilité, ainsi que les processus de ségrégation socio-spatiale à l'œuvre depuis des décennies²;
- d. La limitation d'une extension des limites de la ville autrefois préconisée par Le Corbusier à la suite du mouvement hygiéniste³; le but étant à l'avenir d'endiguer la consommation croissante d'espaces, d'infrastructures et d'énergie;
- e. La fin de l'urbanisme d'experts pour une construction participative de la ville à travers diverses formes de concertation (notamment via les agendas 21 locaux).

Pour autant, peut-on affirmer que certains projets ne sont pas construits principalement par des experts de la fabrique urbaine, certes dans une logique de durabilité qui domine

¹ Une zone d'aménagement concerté (ZAC) est une procédure d'urbanisme opérationnel, prévue aux articles L 311-1 et suivants du code de l'urbanisme, qui permet aux collectivités publiques ou établissements publics, de réaliser ou faire réaliser des opérations d'aménagement urbain. Une ZAC ne peut être créée que sur initiative publique ; en revanche sa réalisation peut être confiée à un aménageur public ou privé. Le régime de la ZAC a été créé en 1967 en vue de se substituer à celui de la zone à urbaniser en priorité (ZUP), ainsi qu'à celui de la zone d'habitation et de la zone industrielle.

² LAPEYRONNIE Didier, *Ghetto urbain. Ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*, Paris, Robert Laffont, coll. « Le monde comme il va », 2008, 624 p.

³ Née au milieu du XIX^e siècle, la doctrine hygiéniste a révolutionné maintes disciplines comme l'architecture ou l'urbanisme, en développant notamment les réseaux d'égouts, le traitement des eaux usées, ou le ramassage des déchets.

désormais, mais avec un retrait évident tant des acteurs publics que des citoyens? L'écoquartier Bedzed près de Londres semble en être l'illustration parfaite.

Bedzed à Londres et l'entrepreneuriat social

Le projet d'écoquartier BedZED (pour Beddington Zero Energy) est intéressant à mentionner après Vauban et Rieselfeld, car il s'en démarque largement en matière de gouvernance, même si l'état d'esprit général¹ est assez proche.

BedZED fut construit sur un ancien site houiller dans l'arrondissement de Sutton au sud de Londres, selon les mêmes principes d'habitat écologique, de recherche d'alternative à l'automobile et de diminution des émissions de CO2 par divers moyens. Ce qui est présenté comme la première véritable expérience d'écoquartier anglais fut orchestré par un couple proche de réseaux écologistes, mais pas forcément « experts » au départ de la fabrique urbaine². Selon une démarche très axée sur l'empreinte carbone, ces deux fondateurs réussissent à rassembler autour d'eux des partenaires techniques et financiers variés, et à convaincre les autorités publiques de Sutton de la viabilité du projet. Ils poursuivront ensuite leur activité de consultants pour leur ONG environnementale, Bioregional³, avec la volonté de répliquer le modèle BedZED partout dans le monde, en s'adaptant aux spécificités territoriales de chaque nouveau projet. C'est d'ailleurs après l'expérience de BedZED que Bioregional s'associe à One Planet Living⁴ et au WWF⁵ en renforçant son intérêt pour la défense de

¹ Les deux seuls fondateurs voulaient « rendre attrayant l'adoption de modes de vie durables » mais prouver aussi qu'il était possible de vivre de manière durable sans sacrifier au confort moderne.

² Lui, Pooran Desai, est biologiste et elle, Sue Riddlestone, est infirmière de formation.

³ Cf. le site bioregional.com. L'ONG est fondée sur l'hypothèse que la surexploitation des ressources naturelles explique la dégradation générale de l'environnement. Il faut donc développer des solutions permettant de mieux vivre à partir des ressources locales.

⁴ One Planet Living, alias « vivre avec une seule planète », fait référence à notre empreinte écologique qui s'élève en Occident à trois planètes chaque année. Développé à partir de 2004 par les fondateurs de Bedzed avec l'appui du WWF International, ce programme se décline en 10 cibles stratégiques, elles-mêmes réparties en actions opérationnelles mesurables.

⁵ WWF, Les 10 principes de One Planet Living In : wwf.panda.org [en ligne]. 2019.

l'environnement (climat, biodiversité), en plus du biorégionalisme¹ qui était initialement la priorité de l'ONG. Elles présentent alors les dix critères du tableau suivants pour le « One Planet Living »:



1	Zero carbon
2	Zero waste
3	Sustainable transport
4	Sustainable materials
5	Local and sustainable food
6	Sustainable water
7	Land use and wildlife
8	Culture and community
9	Equity and local economy
10	Health and happiness

Figure 14 : Critères du One Planet Living

Bedzed a en définitive été plutôt pensé comme un prototype, et affiche à la livraison en 2002 une réduction de la consommation d'eau et d'électricité de 33 % par rapport à la moyenne britannique, une baisse de la consommation d'énergie fossile de 50% avec le système d'auto-partage, et une réduction des besoins en chauffage de 90 %. Car les matériaux de construction ont pour l'essentiel été récupérés de sites voisins laissés à l'abandon et servent une architecture bioclimatique² avec une isolation très performante. La lumière naturelle prévaut, tandis que la chaufferie collective devait être alimentée au bois (c'est du gaz de ville finalement), et la centrale produit de l'électricité photovoltaïque. Enfin, des circuits courts de distribution pour les produits agricoles ont été organisés: tout a donc été pensé pour optimiser l'utilisation des ressources et améliorer le confort de vie des habitants. Une certaine mixité

¹ Se basant sur les spécificités écologiques d'une région, l'approche apparaît durant les années 1960 dans les milieux de la contre-culture nord-américaine, surtout californienne. Elle est conceptualisée dans les années 1970 notamment par Peter Berg, fondateur de la principale organisation biorégionaliste, la "Planet Drum Foundation", et médiatisée par l'historien Kirkpatrick Sale, dont l'ouvrage *Dwellers in the Land: The Bioregional Vision* est vu comme l'une des meilleures présentations de ce courant de l'écologie.

² Une conception *bioclimatique* accorde une attention particulière au choix du terrain (climat, topographie, zones de bruit, ressources naturelles etc.), à l'orientation du bâtiment (afin d'exploiter les vents et la lumière du soleil), et à la construction (surfaces vitrées, protections solaires, compacité, matériaux etc.).

sociale a également été valorisée avec 25 % de logements sociaux, 25 % en propriété partagée et 50 % de propriété privée.

Par ailleurs, avec l'accord des 250 résidents qui ont investi les 82 logements de BedZED, le projet se finalise par un suivi des comportements et des usages, lequel montrera notamment une sous-utilisation des performances écologiques: les bénéfices énergétiques et collectifs espérés sur un écoquartier doivent donc aussi venir des habitudes de vie des habitants. On pourrait donc suggérer aux acteurs de la fabrique urbaine d'organiser en amont la sensibilisation voire l'éducation du public à la gestion des déchets ou de l'eau, par exemple; et ce, dès le plus jeune âge dans les écoles maternelles et primaires, ou via des ateliers organisés par les municipalités. On remarquera, en tout cas, que les habitants sont sondés ici *après* la livraison du projet, ce qui révèle une approche tout à fait différente de Vauban. Car celle de BedZED est axée sur l'évaluation en aval, et également sur une approche professionnalisée (voire experte?) de la fabrique urbaine durable par un petit nombre d'acteurs restreints, dans une logique assumée d'efficacité. Pour autant, l'engagement et le soutien de la municipalité ont aussi été cruciaux, ce qui démontre l'importance des acteurs politiques pour la réalisation de tels projets. D'ailleurs, la ville de Sutton avait annoncé dès 1986 son engagement pour le développement durable en publiant sa « Déclaration environnementale », un document contenant pas moins de 26 objectifs environnementaux, dont la cité souhaitait déjà se doter.

Le projet a en définitive été pensé non pas comme une opération urbaine en soi, mais comme un modèle reproductible, dont on pallierait les problèmes rencontrés dès le projet urbain suivant, que ce soit par exemple sur le surdimensionnement ou le dysfonctionnement des équipements survenus à BedZED¹. Certaines autres critiques du projet portent sur la situation excentrée du quartier, la faible densité du bâti (100 logements/hectare) peu compatible avec les besoins urbains contemporains, ou encore le surcoût final significatif, qui sera comblé par la fondation caritative Peabody Trust².

¹ En effet, il est vite apparu que trop de bornes électriques de rechargement avaient été installées sur les parkings (car le passage aux voitures électriques fut très lent), ou encore de forts coûts et des ratés techniques sur l'usine de production d'énergie en cogénération ont finalement mené à son abandon.

² NGHIEM, Thanh, Bedzed. De l'écoquartier au changement des modes de vie, *Multitudes*, vol. 52, no. 1, 2013, pp. 52-58.

Comme Vauban, Bedzed a bénéficié d'une abondante couverture médiatique dès sa création¹, ce qui a offert ensuite beaucoup d'opportunités au niveau international à ses fondateurs, mais aussi à l'architecte, Bill Dunster. Car ce projet est considéré comme une véritable vitrine écologique avec 2 500 m² de bureaux, logements et commerces, un espace communautaire, ou encore des espaces verts publics et privés sur 1,7 hectare. Depuis, l'équipe fondatrice explore régulièrement des sites pour construire de nouveaux projets durables à l'international en ayant recours systématiquement aux ONG et acteurs locaux grâce à sa notoriété née du projet Bedzed, et grâce à divers prix reçus (notamment le prix Skoll²). Cette reconnaissance comme « entrepreneurs sociaux » a en tout cas révélé Desai et Riddlestone parmi une nouvelle catégorie d'acteurs ayant vocation à relier la sphère du développement durable avec le monde de l'entreprise.

L'entrepreneuriat social serait ainsi une nouvelle manière d'entreprendre, notamment dans le cadre de la fabrique urbaine, et il aurait vocation à placer l'efficacité économique au service de l'intérêt général. Il a besoin d'un contexte institutionnel favorable et organisé par les autorités publiques locales, mais il diffère substantiellement de l'approche éco-citoyenne présentée avec l'écoquartier Vauban, car il consiste à privilégier une activité économique viable pour répondre à des besoins sociaux et environnementaux élémentaires, comme l'accès aux soins, aux énergies, au logement, aux circuits courts et bio etc. En essayant ainsi de combiner les ressources de l'entrepreneuriat traditionnel qui répond à des critères de rentabilité, avec une optique d'équité et de durabilité inédite pour les institutions classiques, ces nouveaux acteurs - comme le britannique Bioregional, ou l'institut américain OneWorld Health, ou bien Sekem³ en Egypte, ou encore Grameen bank⁴ au Bangladesh - participent pleinement à la réalisation des 8 Objectifs du Millénaire pour le développement Durable⁵ adoptés par

¹Avec une couverture par des chaînes TV dont BBC, Arte, TF1, M6 et la presse dont *Le Monde*, *Newsweek*, *the Guardian*, *Vogue*.

² Le prix de la fondation Skoll pour l'entrepreneuriat social (créé par le fondateur d'eBay, Jeff Skoll) fut décerné en 2009 à Bioregional avec l'attribution d'une allocation de 765,000\$.

³ En 2003, Sekem a reçu du Parlement suédois le "Right livelihood award" ou "prix du droit au gagne-pain" (vu comme une alternative au Nobel), notamment pour ses pratiques agricoles biodynamiques.

⁴ La Grameen bank a été fondée en 1976 par un professeur d'économie, Muhammad Yunus, et garantit des microcrédits à des populations très pauvres, notamment des femmes au Bangladesh.

⁵ Les 8 OMD pour 2015 (Millennium Development Goals en anglais, ou MDG) sont composés de grands enjeux humanitaires comme la réduction de l'extrême pauvreté et de la mortalité infantile, la lutte contre les épidémies (dont le SIDA), l'accès à l'éducation, l'égalité des sexes, et l'application du développement durable (objectifs 7 et 8).

l'Assemblée Générale des Nations Unis en septembre 2000 (avec pour horizon 2015), et renouvelés par les 17 Objectifs de Développement Durable¹ en 2016 avec pour horizon 2030².

Cette approche entrepreneuriale et sociale par des acteurs privés de la fabrique urbaine nous rappelle, s'il en était besoin, que la réplique des modèles est appréhendée comme possible et souhaitable par certains; et que l'horizon est désormais le monde. D'ailleurs, les problèmes de développement et d'environnement se poseront davantage dans les villes du Sud que dans celles du Nord dans les décennies à venir, comme déjà explicité. C'est ce que nous illustrerons ensuite par un exemple de projets multiples impliquant les citoyens notamment à Curitiba, au Brésil.

D - Un changement de gouvernance dans l'usage de la ville

Par-delà la fabrique urbaine, l'usage de la ville dans une perspective de durabilité s'impose progressivement à tous comme une nécessité, car nos modes de vie - i. e. nos modes de consommation et de déplacement actuels - sont source de pollutions majeures qui sont la cause de nombreuses morts prématurées³ en Europe et dans le monde, et qui ont des effets néfastes sur les populations tant sur le plan économique que sur celui de la santé publique.

En France, le seul secteur des transports représenterait 35% des émissions de CO2 et 32% de la consommation d'énergie finale⁴. Et les transports routiers - qui relient et impactent les grandes agglomérations - seraient également responsables d'une part

¹ Les 17 ODD pour 2030 (Sustainable Development Goals en anglais, ou SDG) sont parfois regroupés en cinq domaines ou "5P": peuple, prospérité, planète, paix, partenariats, et comprennent notamment l'accès à l'eau salubre et à l'assainissement (objectif 6), le recours aux énergies renouvelables (objectif 7), bâtir une infrastructure résiliente et une industrialisation durable (objectif 9), villes et communautés durables (objectif 11), promouvoir la consommation et la production responsables (objectif 12) ou lutter contre les changements climatiques (objectif 13).

² SEELOS Christian, MAIR Johanna, Social entrepreneurship: Creating new business models to serve the poor, in: *Business Horizons*, Volume 48, Issue 3, May-June 2005, Pages 241-246.

³ Les pollutions atmosphériques sont la cause d'environ 400 000 décès prématurés par an en Europe selon le rapport de l'AEE intitulé « Air quality in Europe - 2018 report en » (ou Qualité de l'air en Europe - rapport 2018). Cela représenterait plus de 7 millions de personnes dans le monde (selon l'Organisation mondiale de la santé), soit près de 0,1% de la population mondiale, et l'équivalent du nombre d'habitants d'une ville comme Hong Kong.

⁴ ADEME, Potentiels du véhicule électrique (Les). In : *ADEME* [en ligne]. 2019.

importante des émissions de polluants atmosphériques¹, dont la réduction est désormais un enjeu majeur pour les pouvoirs publics. Or un projet d'écocité - puisque c'est notre objet de recherche ici - est une construction par des professionnels et des élus, mais c'est également un usage ensuite par des habitants.

Si l'adoption de modes de vie plus durables fait plutôt consensus aujourd'hui, le passage total à une économie décarbonée est-il pour autant forcément la panacée?

Pas forcément: il suffit pour cela de ne citer que l'exemple du véhicule électrique. Certes, il permet effectivement de réduire la dépendance au pétrole importé, de réduire les émissions de gaz à effet de serre ou de diminuer les polluants responsables de la dégradation de la qualité de l'air dans les grands centres urbains. Mais il déplace en réalité surtout les nuisances environnementales vers les lieux de production de ces véhicules², et entretient la nouvelle guerre des métaux rares³ (aussi appelés « terres rares »⁴) qui sont nécessaires à leur fabrication, comme celle des panneaux photovoltaïques, des ordinateurs ou des téléphones portables. Pour le dire autrement, il convient donc de garder un regard distancié face à l'engouement généralisé sur le « tout électrique » et les objets connectés. Certains discours idéalisés sur la transition énergétique et numérique cachent - consciemment ou non - de multiples externalités négatives qu'une nouvelle gouvernance mondialisée ne régule pas toujours au mieux.

Nous avons ainsi porté une attention toute particulière aux alternatives proposées par les élus interrogés pour remplacer l'utilisation de la voiture sur les projets de ViaSilva et Norhavnen notamment: transports en commun propres (bus électriques, métro, train régional), covoiturage, mobilités douces (marche ou vélo), ou offres de construction permettant la mixité fonctionnelle entre le résidentiel et le tertiaire? L'approche multimodale est-elle

¹ Les polluants atmosphériques représentent 54% des émissions d'oxyde d'azote, 14% des émissions de particules PM 10 et 17 % des émissions de PM 2,5

² AMBEC, Stefan et CRAMPES, Claude, La voiture électrique ne résout pas les problèmes de pollution, elle les déplace. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 14 décembre 2017.

³ PITRON Guillaume, *La guerre des métaux rares: La face cachée de la transition énergétique et numérique*, Ed. Les liens qui libèrent, 2018, 296p.

⁴ Ces terres rares contiennent des minerais comme le cobalt, qui est produit à plus de 60% par la République démocratique du Congo (RDC), ou de l'or et du cuivre abondant dans la mer de Bismarck (projet Solwara), ou encore du tungstène produit à 84% par la Chine. Les archipels d'Hawaï et de la Polynésie recèleraient aussi d'importantes quantités de terres rares.

souvent évoquée? Les acteurs publics sont-ils dans le registre du jugement des usagers ou tentent-ils de déconstruire les comportements à partir des infrastructures disponibles ou d'autres critères? Quels discours avons-nous entendu à cette occasion? Quelles voix discordantes? Quelles mises en pratiques avons-nous pu constater? C'est ce que nous développerons en deuxième partie.

Dans la sphère politique, l'accent a, du reste, souvent été mis sur la capacité de la notion de gouvernance à cerner la transformation des formes de l'action publique, de l'administration publique, ainsi que la relation entre l'Etat, le marché et la société civile. Mais il est possible d'interroger encore plus loin ce terme en se demandant si finalement, la gouvernance n'est pas devenue un ultime emblème du « vivre-ensemble », à l'heure où nombreux sont les politistes qui s'interrogent sur l'évolution de nos démocraties occidentales et le rapport des peuples à leur système politique.

C'est le cas du sociologue et politologue britannique Colin Crouch¹, inventeur du terme de « post-démocratie » dans les années 2000. Il considère que la démocratie se préoccupe désormais plus du marché que des peuples, et ressemble peu à peu à une coquille vide. La démocratie serait désormais devenue un régime piloté par le pouvoir économique, avec la complicité de partis qui sont devenus des entreprises de professionnels, composées non seulement d'élus mais aussi de conseillers (en communication ou en sondages par exemple). Il écrit ainsi: « *Le concept de post-démocratie ne signifie pas que la démocratie va disparaître: ses institutions subsistent et fonctionnent ; mais le système politique n'est plus contrôlé par des organisations fondées sur une véritable organisation de base, et l'énergie qui l'animait emprunte désormais de petits circuits fermés reliant les élites politico-économiques* ».

Il s'interroge non seulement sur la place de l'Etat dans la démocratie, et notamment le fort amoindrissement de sa puissance en Grande-Bretagne; mais il questionne aussi la notion de service public, à l'heure où l'Etat fait appel à des prestataires privés pour remplir ses missions². Il ajoute ainsi: « *La relation entre l'Etat et les prestataires privés se déroule dans*

¹ CROUCH Colin, 2013,

² La SEM Territoires et la SPLA Via Silva qui gèrent les projets durables La Courrouze et Via Silva à Rennes sont deux sociétés de droit privé dont les personnels ne sont pas fonctionnaires mais reportent à ceux de l'intercommunalité. Ces deux entités gèrent donc l'aménagement d'un territoire perçu comme "public" avec un développement qui serait réalisé dans une logique d'intérêt général. On cherchera sur le terrain les raisons de cette privatisation de l'aménagement public.

le cadre d'un contrat juridique. Mais les citoyens, eux, n'ont aucune possibilité d'établir une relation avec les prestataires, puisque ni le marché ni leurs droits démocratiques ne définissent ce lien. Lorsqu'une institution est privatisée, les citoyens ne peuvent plus interpellier l'Etat à propos de la qualité de ses services dans la mesure où ceux-ci ont été soustraits à un acteur privé. Par conséquent, le service public est devenu un service post-démocratique : désormais le gouvernement n'est responsable devant le démos que pour les grandes lignes de sa politique, pas pour leur application détaillée ». L'objet de nos travaux sera ainsi de décortiquer en détail cette privatisation de l'aménagement public.

D'après Crouch, la démocratie est devenue libérale depuis la fin des années 1990, en respectant certes les institutions, mais en privant les citoyens de leur rôle actif et de leur capacité à changer les instances politiques, au profit de média qui adoptent tous les traits de la publicité: cette évolution est finalement assez naturelle, car entraînée par « l'inévitable entropie de la démocratie » (p. 107). Et plutôt que de remettre en cause l'entreprise capitaliste, il souhaite surtout la remettre à la place qu'elle n'aurait jamais du quitter: « *Il faut nous pencher sur des méthodes qui conservent le dynamisme et l'esprit d'entreprise du capitalisme tout en empêchant les firmes et leurs dirigeants d'exercer un pouvoir incompatible avec la démocratie* », écrit-il. Il faut trouver un accord avec « *le capitalisme financier mondialisé* ». D'après lui, l'heure du changement a sonné et il ne pourra advenir que sous la pression des peuples, des organisations non gouvernementales, et de ce que l'auteur appelle « *les nouvelles identités* » (par exemple les écologistes) qui doivent repenser leur action.

Cet ouvrage sur la post-démocratie¹ paru en anglais en 2004² a été suivi l'année d'après d'un autre ouvrage³ de Crouch sur la gouvernance, ce qui souligne bien le lien très fort pour l'auteur entre ces deux thématiques. Dans ce contexte de *Post-Democracy* - qui révèle la fragmentation insidieuse de la société civile en groupes d'intérêt, ainsi que l'apathie de citoyens réduits au seul statut de consommateurs; et dans un espace public dominé par les intérêts d'élites économiques et politiques largement promus par les média de masse - cette notion de gouvernance permet aux nouveaux « entrepreneurs institutionnels » d'atteindre leurs objectifs dans un contexte où les cartes sont rebattues. Il suggère, du reste, de repenser

¹ CROUCH, Colin, *Post-democracy*. Cambridge : Polity. 2004.

² Il a été traduit et publié seulement dix ans plus tard en français.

³ CROUCH Colin, *Capitalist Diversity and Change. Recombinant Governance and Institutional Entrepreneurs*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

l'approche néo-institutionnelle à l'aune de cette nouvelle donne. La notion de « dépendance au sentier¹ » théorisée par Pierson² doit donc être repensée selon Crouch.

Pierson a, en effet, souligné les spécificités de l'action collective qui reposerait sur des interdépendances fortes, des coûts initiaux élevés, et sur l'existence d'anticipations adaptatives. Par ailleurs, les institutions politiques (qu'elles émanent de l'Etat ou des collectivités territoriales) structurent fortement les interactions entre les acteurs, et le caractère cumulatif du pouvoir politique renforce les asymétries. Enfin, les mécanismes de correction des choix initiaux erronés qui existent en économie sont peu efficaces dans la sphère politique, du fait de l'absence de critères d'efficacité partagés, mais aussi de la prédominance de l'horizon temporel court (les élections prochaines pour l'élu), ou des règles de fonctionnement rigide (comme les majorités qualifiées ou l'unanimité du vote requis). On comprend dès lors la prégnance du verrouillage de certaines politiques publiques ou de certains projets urbains, d'autant qu'à cela s'ajoutent l'importance de l'investissement initial sur des choix technologiques; ou des problèmes de coordination qui peuvent surgir au cours de la mise en place d'une politique publique ou de la réalisation d'un projet.

Dans ce nouveau contexte de post-démocratie, la gouvernance permettrait donc toutes les adaptations possibles, en somme toutes les méthodes et interactions entre acteurs, car en bref, « on fait désormais du cas par cas ». Crouch évoque une « gouvernance recombinaison » (à chaque opération nouvelle). Cette vision est tout à fait intéressante dans le cas de notre terrain de recherche où la dépendance aux choix passés l'emporterait peut-être sur des objectifs affichés de développement durable, où les choix technologiques faits sont lourds de conséquences sur une ou deux décennies, et où finalement l'approche par la gouvernance semble permettre à des entrepreneurs institutionnels de diluer les responsabilités et d'éviter un bilan sur les résultats d'un projet dix ans après son lancement. Mais nous n'en sommes ici qu'au cadre théorique, et cette analyse de terrain sera développée plus amplement en deuxième partie.

¹ Cette notion se traduit par "path dependency" en anglais, et signifie la dépendance vis-à-vis des choix politiques passés.

² PIERSON Paul, Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics, *The American Political Science Review*, 2000, Vol. 94, No. 2, p. 251-267.

1) Des projets en continuité avec une implication citoyenne déjà avérée

Peut-on affirmer pour autant que les initiatives citoyennes n'existent plus, étant donné l'état d'apathie et de consumérisme généralisé des citoyens? Certes non.

Les cas sont nombreux qui montrent des initiatives citoyennes à l'origine de processus de transformation urbaine, souvent d'ailleurs liés à une volonté de changement social. C'est le cas de Curitiba au Brésil ou de San Francisco aux États-Unis, qui illustrent des projets liés à la durabilité, certes plus sur un secteur (déchets ou transports) que sur un projet urbain stricto-sensu. Mais ces exemples montrent que les transformations à l'œuvre peuvent provenir d'une décision et d'une organisation conjointe entre les acteurs publics et des associations, dans le but de recréer du lien social et recoudre la ville.

Les expérimentations durables pionnières depuis 40 ans à Curitiba

Souvent présentée dans des articles de presse ou des documentaires comme « the greenest city » du Brésil (la ville la plus verte), et même comme la « ville modèle » de l'Amérique latine, la ville de Curitiba - capitale de l'État du Paraná dans le sud-est du pays - se targue d'être gérée dans le souci du développement durable depuis les années 1970, et se distingue encore aujourd'hui de ses grandes voisines que sont Sao Paulo et Rio de Janeiro. La ville compterait, ainsi, 50 mètres carrés d'espaces verts par habitant, 150 potagers collectifs, 80% de ses résidents utilisant les transports en commun, ou encore 90% des habitants qui recyclent leurs déchets, car ils peuvent les monnayer avec les services municipaux contre de la nourriture, des tickets de bus ou des manuels scolaires¹.

Mais la ville doit sa renommée mondiale surtout grâce à sa planification urbaine et son système de transport intégré, une sorte de métro de surface² qui permet un service proche du métro ou du tramway³, avec des temps de trajet garantis, une forte fréquence, une information

¹ Cf. FRANCEINFO, Curitiba, la ville la plus « verte » du Brésil. In : *France info* [en ligne]. 21 février 2018.

² Ce métro de surface est plus exactement appelé le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

³ La municipalité ne pouvait pas s'offrir un service de tramway dans les années 1970.

de qualité et bien souvent, un accès de plain-pied. Les responsables locaux, comme Leny Mary¹ du secrétariat municipal de l'environnement, parlent de la primauté du bien-être des habitants sur les avancées technologiques, ou insistent sur l'importance de l'aspect esthétique des paysages dans la ville. Ils vantent ainsi un modèle vert et social permettant une autre manière de vivre ensemble. A cet égard, le maire Jaime Lerner² voulait faire de Curitiba dans les années 1970 une « *ville à taille humaine* », où les individus pourraient se déplacer sans voiture. « *Mais les intérêts privés ont toujours été favorisés au détriment des intérêts publics, ce qui a abouti à la situation actuelle* », déplore Dennison de Oliveira, historien et auteur en 2000 du livre *Curitiba et le mythe de la ville modèle*³.

Désormais, la ville semble être victime de son succès avec une croissance de la population de +13% de 2010 à 2016. Ainsi, le BHNS, qui était prévu au départ pour accueillir environ 50 000 voyageurs par jour, doit faire face à cinq fois plus d'usagers, et donc sature malgré les innovations multiples (bus bi-articulés, priorité aux feux, lignes « express » créées, fréquence augmentée). Les détracteurs de ce modèle pense qu'il ne serait plus du tout durable, et déplorent la ségrégation sociale accrue depuis quelques années à l'échelle de l'aire métropolitaine avec l'explosion démographique (avec d'un côté les favelas et de l'autre, les « gated communities »), l'arrivée en masse des voitures dans le centre-ville, la multiplication des centres commerciaux, la pollution accrue des rivières, l'insécurité en hausse et des problèmes sanitaires croissants, ainsi que la bétonisation d'une ville où les parcs ne seraient plus qu'une vitrine d'un modèle à bout de souffle⁴.

On retiendra de ces expérimentations favorisant la participation citoyenne et de ce modèle peut-être désormais un peu éculé en matière de durabilité, d'abord l'importance du leadership politique du maire dans les années 1970, mais aussi la force rhétorique de l'institut d'urbanisme (IPPUC) qui fait perdurer le mythe de la ville durable auprès d'observateurs extérieurs encore aujourd'hui. On soulignera également la collusion entre les pouvoirs politiques et privés souvent dommageables à nombre de villes du Sud, puisque les principales

¹ Cf. la vidéo WIFU PROJECT, Curitiba, pionnière de la ville durable, in : *youtube.com* [en ligne]. 6 mars 2013.

² Jaime Lerner est un architecte, urbaniste et homme politique brésilien élu maire de Curitiba en 1971, réélu en 1979 puis en 1989, chaque fois pour quatre ans.

³ DE OLIVEIRA, D., *Curitiba et le mythe de la ville modèle*, Université fédérale de Paraná, 2000.

⁴ URBANITÉS, Brésil / Curitiba, la chute d'un modèle. In : *Urbanités* [en ligne]. 25 juin 2014.

compagnies de transport en commun à Curitiba sont détenues depuis des décennies par les mêmes trois familles, dont l'influence politique est grande. L'analyse fine des spécificités de chaque territoire, ainsi que la prise en compte de l'échelle idoine pour agir (le centre-ville ou l'aire urbaine?), semblent finalement essentielles pour le succès de politiques urbaines durables qui doivent s'adapter à l'évolution socio-économique d'un territoire. Les acteurs publics ont, en tout cas, œuvré de concert avec les associations pour développer avec les citoyens le tri sélectif ou les jardins partagés.

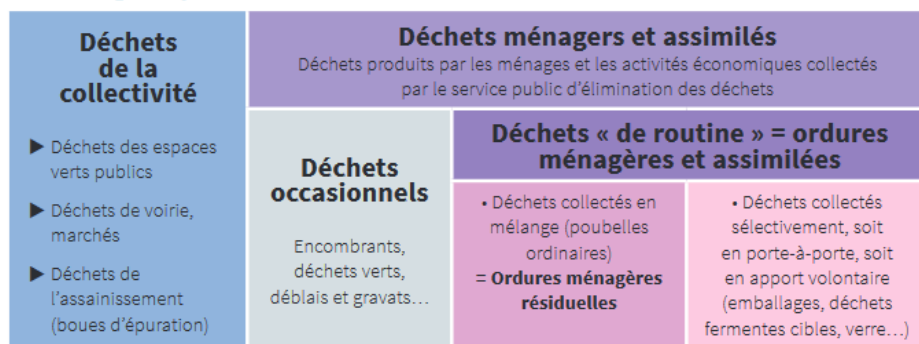
Le programme zéro déchets de San Francisco ou la durabilité urbaine « bottom-up »

Le rapport 2000 de la Banque mondiale¹ sur les déchets urbains solides de la planète annonce une crise mondiale imminente, puisqu'il prévoit l'augmentation des déchets municipaux de 70% d'ici 2025 à 2,2 milliards de tonnes par an. Le coût devrait doubler à 375 milliards au total, et affecter surtout les pays à faible revenu. Le rapport souligne, du reste, que la gestion des déchets ménagers est le plus important des services municipaux: en améliorer le fonctionnement serait un levier pour renforcer toute gestion municipale dans son ensemble. En outre, il montre une étroite corrélation entre la croissance des déchets, du niveau d'urbanisation et du PIB. Et naturellement, la résolution de cette problématique majeure passera par un plan intégré de gestion des déchets solides au niveau des villes par les pouvoirs publics. Ce plan devrait s'appuyer sur une consultation et une participation de toutes les parties prenantes: groupements de citoyens, organismes au service des défavorisés ou acteurs privés. Il doit, du reste, aussi prendre en compte les aspects de santé publique et de protection de l'environnement selon ce rapport.

L'organisation des déchets au niveau d'un projet d'écocité, puisque c'est le sujet qui nous préoccupe ici, peut être envisagé comme l'expérimentation en miniature d'une gestion municipale plus globale à terme sur un territoire donné. On observera d'ailleurs que la définition des déchets municipaux peut varier d'un pays à l'autre, et qu'ils regroupent les éléments du tableau ci-dessous en France:

¹ HOORNWEG, Daniel; BHADA-TATA, Perinaz, What a Waste: A Global Review of Solid Waste Management. *Urban development series; knowledge papers* no. 15. World Bank, Washington, DC, 2000..

**Tableau synoptique de la composition des déchets municipaux
(déchets gérés par les collectivités locales)**



Source : CGDD

Figure 15 : Tableau synoptique de la composition des déchets municipaux, Source: Rapport déchets ADEME 2016.

Ce sujet de la gestion municipale des déchets n'est en tout cas pas anodin, et les effets négatifs en matière de santé publique ou de crédibilité politique peuvent être dévastateurs, comme en témoigne la crise des déchets à Beyrouth au Liban en 2015¹. On observe aussi que le marché mondial des déchets est redessiné depuis le 1er janvier 2018², car la Chine, première importatrice mondiale, a entériné la fin de ses importations de 24 catégories de déchets solides, notamment en provenance de l'Union européenne, pour des motifs écologiques (dont certains plastiques, papiers et textiles). Les stocks seraient, selon un communiqué de Federec, la Fédération des entreprises du recyclage, déjà en train d'augmenter en France. Le traitement des déchets est ainsi une économie mondialisée désormais: «Près de 50% des déchets mondiaux sont recyclés en Chine, d'après Evguenia Dereviankina, avocate spécialiste en droit douanier et droit de l'environnement, associée chez UGGC Avocats, à Paris. Beaucoup sont des plastiques qui, une fois traités et fondus, servent de matière première à la fabrication d'objets de consommation courante, ensuite réexportés»³.

¹ KHAWAJA Bassam, HUMAN RIGHTS WATCH (HRW), « As if you're inhaling your death »: the health risks of burning waste in Lebanon. New York: Human Rights Watch 2017, ou HUMAN RIGHTS WATCH, Liban : La crise des déchets menace la santé. In : *Human Rights Watch* [en ligne]. 1 décembre 2017.

² LE POINT, Déchets: la Chine ferme sa poubelle, panique dans les pays riches. In : *Le Point* [en ligne]. 21 janvier 2018.

³ Cf. LE TEMPS, «L'Europe va vivre, à court terme, une crise des déchets». In : *Le Temps* [en ligne]. 31 octobre 2017.

En dernière remarque liminaire, notons enfin que la fabrique de la ville avec des matériaux novateurs (recyclés ou naturels comme autrefois, et proches de l'éco-construction¹) peut participer à un véritable changement dans la production des déchets globaux. En effets, si les déchets municipaux ne sont qu'une part minime des déchets produits, la grande majorité provient en réalité de la construction. En France par exemple, ces déchets de la construction représentent en 2012 environ 72% des déchets totaux, quand ceux des seuls ménages s'élèvent à 9% d'après le rapport 2016 de l'ADEME.

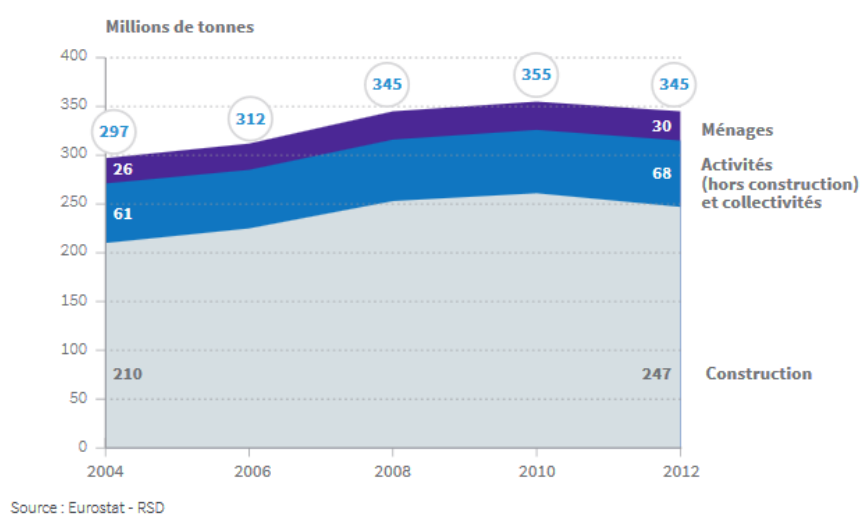


Figure 16 : Evolution de la production de déchets en France de 2004 à 2012.

De l'autre côté de l'Atlantique, la métropole de San Francisco (SFO) fait figure de pionnière en matière de gestion des déchets municipaux depuis le début des années 2000. Mais l'impulsion est venue dès 1989 de l'État de Californie qui a notamment adopté la loi AB 939² impliquant la réduction de 50% des détritrus conduits à la décharge à l'horizon 2000 ainsi que la fin de leur enfouissement sous terre³. San Francisco a atteint l'objectif trois ans avant l'échéance et a ensuite élaboré un programme de collecte des déchets organiques pour le compostage. En 1999, l'idée des trois poubelles pour chaque foyer (ou chaque entreprise) a été imposée par la municipalité: une poubelle bleue pour le recyclage (de papier, plastique ou

¹ Cf. IAUR, Nouveaux outils de co-conception et d'éco-construction In : *iaur.fr* [en ligne]. 2014.

² Cf. CALRECYCLE, History of California Solid Waste Law, 1985-1989. In: *CalRecycle* [en ligne].

³ Cf. DREW, Kevin, Comment San Francisco est devenue la ville modèle du « zéro déchet ». In : *Challenges* [en ligne]. 17 septembre 2015.

verre combinés) relevée d'ailleurs à intervalle aussi régulier que les autres, une verte pour le compostage, et une poubelle noire pour tout le reste.

Puis le programme « Zero Waste » a été lancé en 2003. Après l'impulsion significative au niveau de l'Etat fédéré, les autorités municipales ont donc fait le choix de miser d'abord sur une filière créatrice d'emplois, le recyclage, plutôt que sur l'incinération sans recyclage obligatoire en amont. Recology¹ - la coopérative qui collecte les déchets de la ville, gère le recyclage, le compostage, puis la mise en décharge ou l'incinération; et génère de l'électricité pour environ 1600 foyers. Elle s'est dotée, en outre, du plus gros centre de tri de la planète : le Pier 96, un immense hangar de 20 000 m² qui est régulièrement visité par des délégations du monde entier. Recology² est une entreprise de droit privé qui appartient à 100% à ses employés (3 000 personnes en 2015). Fondée en 1920 et opérant dans plusieurs grandes villes de la côte Ouest, de Los Angeles à Seattle grâce à une quarantaine de filiales, elle bénéficie d'une concession permanente auprès de la municipalité de San Francisco depuis 1932 pour la collecte. En 2012, un référendum proposant la fin du monopole de Recology (au profit d'un marché partagé entre des entreprises privées pour cinq services différents) a reconduit la coopérative à 77%³ des votes, entérinant ainsi la satisfaction des résidents vis-à-vis du service fourni, et vis-à-vis de ce partenariat entre le service environnement de la municipalité de SFO et la coopérative. Le vote citoyen a au demeurant été sollicité pour un service qui les concerne directement, mais aurait pu être décidé par les seuls élus. C'est une démonstration, s'il en est, de l'importance de telles consultations régulières auprès des citoyens pour conforter une politique locale, et du fort taux de satisfaction des résidents vis-à-vis d'un service municipal bien orchestré par les pouvoirs publics locaux.

La ville recycle ainsi désormais près de 80 % de ses déchets, et elle vise les 100 % de recyclage d'ici 2020 en pariant sur des mesures financières incitatives afin de limiter l'utilisation de déchets non recyclables⁴. Le plan « zéro déchets » a d'ailleurs commencé par les restaurants et hôtels de cette métropole de 860 000 habitants, puis est passée aux ménages, et enfin au secteur de la construction en 2006. L'approche par type d'usagers a ainsi fait l'objet

¹ Cf. RECOLOGY, Recology Home - Compost, Recycling, & Landfill - Collection & Processing. In : *Recology* [en ligne]. 2019.

² contraction de "Recycle" et "Ecology", et dénommée Norcal Waste Systems, Inc. jusque 2009

³ The *SFO appeal*, 5 juin 2012

⁴ Cf. @NATGEOFRANCE, San Francisco, la première ville zéro déchet. In: *National Geographic* [en ligne]. 2 janvier 2018.

d'une expérimentation progressive. Les autorités publiques sont allées encore plus loin ensuite en interdisant deux éléments impossibles à recycler: le polystyrène et les sacs en plastique.

En définitive, le succès de ce programme tient à plusieurs facteurs-clés associés:

- Un système très souple où chaque foyer et chaque entreprise peut choisir le volume de sa poubelle et la fréquence des passages pour les trois types de déchets;
- Un paiement adapté au poids et à la fréquence des passages (la poubelle noire étant significativement plus taxée que les deux autres), avec des amendes possibles pour les ménages en cas d'erreur sur les trois types d'ordures;
- Un encadrement légal obligeant depuis 2009 tout résident, entreprise (ou même tout touriste de passage) à recycler sous peine d'amende;
- Un programme éducatif auprès des écoles, lycées et associations ainsi que des interventions en porte-à-porte par des volontaires afin d'expliquer la démarche aux habitants;
- Une forte collaboration entre les différents acteurs du programme zéro déchets, à savoir entre Recology et le service municipal de l'environnement en charge de la stratégie et de la communication, ou avec les services des parcs ou de l'urbanisme, et les associations locales¹ qui sont régulièrement consultées. La participation citoyenne a donc finalement été largement sollicitée par le biais des acteurs sociaux locaux, ce qui en a probablement assuré la bonne mise en place.

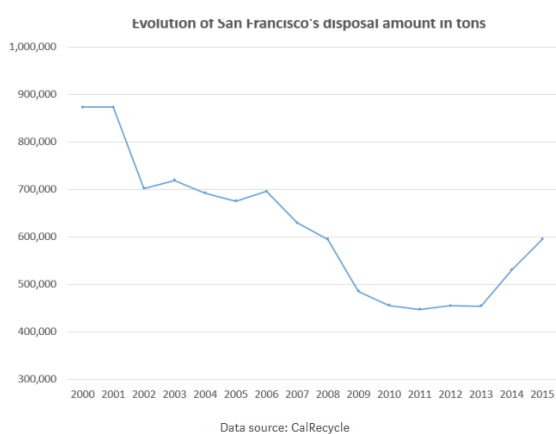


Figure 17 : Evolution de la production de déchets à San Francisco de 2000 à 2015, CalRecycle

¹ Cf. HEINRICH, Kat, How San Francisco Achieved a High Performing Food Waste Composting Program. In: *Beyond Food Waste* [en ligne]. 4 juin 2017.

Ce programme « zero waste » lancé en 2003 par les pouvoirs publics de SFO met en lumière enfin l'importance de la variable politique, puisque les résultats de la coopérative Recology ne sont pas les mêmes suivant les villes de l'Ouest des Etats-Unis. Par sa capacité à orchestrer des acteurs variés et également à bénéficier du soutien massif des citoyens d'une ville avant-gardiste au niveau sociétal depuis des décennies, la municipalité est parvenue à réduire drastiquement la production de déchets à SFO sur une quinzaine d'années, comme le montre le schéma ci-dessus. On notera aussi que ce succès tient également à une programmation chiffrée et détaillée dans le temps en amont, avec des évaluations ex-post fréquentes par les services municipaux¹.

Le plan climat d'Oslo pour 2030: les impensés de l'écocitoyenneté

D'autres métropoles dans le monde ont fait le choix de ne pas activer la seule variable du « tout-recyclage », notamment en utilisant les déchets combustibles par leur transformation en énergie, comme à Oslo, pour la production d'électricité et le chauffage des foyers urbains. Ce choix fait par la capitale du pays à l'IDH² le plus élevé au monde, fait partie du plan climat 2014-2030³, qui vise à réduire de moitié les émissions de GES⁴ d'ici 2020, et de 95% d'ici 2030 (par rapport aux niveaux de 1990). Pour y parvenir, la municipalité a lancé 16 initiatives, dont la réduction de 20% du trafic automobile (mais l'accès privilégié au centre-ville pour les voitures électriques), la performance énergétique des bâtiments, ou encore l'abandon des énergies fossiles pour les transports publics et le chauffage urbain. En quoi est-ce au cœur de notre sujet sur la gouvernance de projet d'écocités vus comme des laboratoires de la ville durable? C'est que tout simplement, l'analyse de ces expérimentations sur des problématiques urbaines annoncées comme majeures demain, permet d'en identifier les initiateurs sur des cas concrets et l'implication citoyenne qui y est rattachée.

¹ SF ENVIRONMENT, Policies Related to Zero Waste. In : *sfenvironment*. [en ligne]. 15 octobre 2011.

² Créé par le Programme des Nations Unies pour le Développement en 1990 (avec Amartya Sen, Nobel d'économie 1998), l'IDH se fondait alors sur trois critères: le PIB par habitant, l'espérance de vie à la naissance et le niveau d'éducation des enfants de 15 ans et plus. En 2011, l'IDH a été ajusté en rajoutant la variable des inégalités.

³Cf. OSLO, Green Oslo Plans and programmes. In : *Oslo kommune* [en ligne]. 2019.

⁴ Les Gaz à Effet de Serre sont: le CO₂, CH₄ (méthane), N₂O (protoxyde d'azote), CFC, H₂O etc.

Le chauffage des foyers urbains par l'incinération des déchets présente plusieurs avantages: celui de diminuer l'espace nécessaire pour les décharges, avec des usines souvent plus proches des centres urbains, ou de considérablement réduire le volume des déchets, entre 80 et 95%¹. L'inconvénient néanmoins est la pollution de l'air avec les rejets de CO2 par l'incinérateur, ce qui nécessite donc des investissements importants dans des infrastructures toujours plus innovantes (notamment sur le filtrage), du personnel très qualifié, ainsi qu'une population triant correctement en amont les déchets. Un schéma tel que celui de l'incinération des déchets nécessite donc aussi un cadre législatif ou institutionnel fort, et une collaboration stable entre les parties prenantes, avec notamment des contrats de long terme, comme le souligne le rapport 2000 de la Banque mondiale précité.

Tandis que la moitié de la capitale de la Norvège se chauffe avec des déchets (venant des ménages, des industries et des hôpitaux), un problème se pose néanmoins depuis quelques années avec une demande de déchets supérieure à l'offre. La ville d'Oslo doit en conséquence importer des déchets d'Irlande, d'Angleterre, et de Suède pour alimenter ses usines d'incinération. Cette surcapacité des incinérateurs européens est d'ailleurs déjà observée aussi au Danemark, au Luxembourg, en Suède et aux Pays-Bas. D'après Pal Mikkelsen, l'ancien directeur de l'Agence d'Oslo pour les déchets et l'énergie, la population d'Europe du Nord produirait environ 150 millions de tonnes de déchets par an alors que les capacités d'incinération s'élèvent à 700 millions de tonnes, soit près de 5 fois plus. Ainsi, une partie des déchets britanniques est envoyée à Oslo, parce que le coût du transport et du traitement se révèle, in fine, moins onéreux que la taxe locale sur l'enfouissement, selon Donna Cox, porte-parole de la ville de Leeds².

On assiste ainsi à un surprenant paradoxe qui révèle que des choix technologiques peuvent être parfois surdimensionnés (les raisons n'en soient pas encore dévoilées ici), ou mal adaptés à des usages de ménages recyclant en définitive trop bien leurs déchets! Quoi qu'il en soit, les choix réalisés par les pouvoirs locaux sont déterminants, et l'implication des citoyens dans leurs usages quotidiens tout à fait cruciale. A cet égard, on observe une volonté politique

¹ RAND T., HAUKOHL J., MARXEN U, *Municipal Solid Waste incineration: A decision maker's guide*, The World Bank, Washington D.C., 2000.

² Cf. SENET, Stéphanie, Oslo condamnée à importer des déchets - Journal de l'environnement. In : *journaldeleenvironnement.net* [en ligne]. 30 avril 2013.

forte de la maire socialiste d'Oslo, Marianne Borgen, lors de l'inauguration du nouvel incinérateur¹ Klemetsrud en 2016, pour réduire les rejets de CO2 en conformité avec le plan climat 2014-2030 de la ville précité. Par des nouvelles technologies permettant de bientôt stocker le CO2, il serait possible de le réinjecter à terme dans les champs de gaz et de pétrole de la mer du Nord pour y augmenter la pression, et donc la rentabilité. Ces technologies devraient voir le jour d'ici 2020 et le potentiel au niveau mondial est énorme, d'après Valborg Lundegaard, directeur chez le groupe industriel norvégien Aker Solutions.

Les intérêts des acteurs privés et les enjeux financiers sont ainsi des variables à considérer attentivement, du fait de leur réel pouvoir d'influence auprès des décideurs publics.

2) L'écocité: usages urbains du futur mais enjeux économiques et technologiques actuels

Le terme de gouvernance serait finalement galvaudé pour certains, mais serait pour d'autres *le* nouveau mode de gouvernement approprié dans un contexte de retrait progressif des instances étatiques et de mondialisation financiarisée. Le politologue Ali Kazancigil² invite pour sa part à interroger la définition de ce terme pour trouver une clé d'entrée sur le nouveau rapport de la société civile et du monde des affaires au politique. Car est-ce un nouvel outil au service du gouvernement, ou au service d'intérêts particuliers? Ce terme sert-il le politique au sens de l'intérêt général, ou le marché dans une logique utilitariste? La « gouvernance démocratique » est-elle une fiction dans la mesure où la démocratie représentative est un transfert de pouvoir à des élus qui s'entourent d'experts, dans un cadre légal et constitutionnel bien établi? Est-on à une phase nouvelle du politique avec l'avènement d'une société post-politique sans démos, où triomphe l'intérêt privé?

La gouvernance se serait développée depuis les années 1980, dans un contexte de désenchantement vis-à-vis du politique en général³, et des politiques en particuliers: ceux-ci

¹ REUTERS, Oslo trash incinerator starts experiment to slow climate change. In : *Reuters* [en ligne]. 25 janvier 2016.

² KAZANCIGIL Ali, *La Gouvernance. Pour ou contre le politique ?* Ed Armand Colin, 2010, 224 p.

³ Le mur de Berlin tombe en 1989, les Soviétiques annoncent leur retrait d'Afghanistan sans victoire et la Hongrie ouvre son « rideau de fer ». L'URSS s'effondre et devient la Communauté des États indépendants (CEI, à partir du 8 décembre 1991). Le politologue américain Fukuyama proclame en Anne-Marie Thirion – « *La gouvernance locale des écocités* » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 124

seraient au pire peu soucieux d'œuvrer à l'intérêt général, et au mieux sans grande emprise sur l'évolution du monde, quand ils n'affichent pas un volontarisme incantatoire sans effets sur le quotidien des citoyens. Avant sa défaite cuisante au 1er tour de l'élection présidentielle de 2002, Lionel Jospin déclarait d'ailleurs: « *L'Etat ne peut pas tout faire* ».

Après la crise systémique de 2008, Nicolas Sarkozy invoque la « *nécessaire moralisation de capitalisme et une rupture avec les pratiques antérieures* »... dont les effets sont toujours attendus. Un autre aspect de la gouvernance apparaîtrait depuis: celui d'un fonctionnement privatisé des affaires du monde mené par des professionnels (de la finance notamment), des « technocrates » (de Bruxelles) et des groupes d'intérêts, et qui serait cautionné par les gouvernants. Si ce terme de gouvernance est souvent utilisé de façon peu précise, normative, voire téléologique même, il serait néanmoins associé à l'efficacité politique et institutionnelle, et couvrirait tous les niveaux (du local au global, de l'entreprise au gouvernement). Mais selon Kazancigil¹, il mettrait en évidence aussi les contradictions et les oppositions actuelles entre biens publics et biens marchands, intérêt général et intérêts privés, efficacité économique et cohésion sociale, globalisation financière et gestion nationale de l'économie.

Pour revenir plus précisément aux usages dans la ville durable, on pourrait reprendre la synthèse de Le Galès qui écrit: « *on retrouve dans la gouvernance les idées de pilotage, de direction, mais sans le primat accordé à l'Etat souverain. Poser la question de la gouvernance revient à réexaminer les interrelations entre société civile, Etat et marché et les recompositions entre ces différentes sphères, dont les frontières se brouillent* »². A la perte de centralité de l'Etat, elle redessine un nouveau cadre pour l'action publique avec l'apparition de réseaux d'acteurs plus ou moins autonomes. La gouvernance sous-tend aussi que la mondialisation rend de plus en plus fictif ou obsolète la souveraineté de l'Etat face à des firmes multinationales qui parfois pèsent plus lourd que certains d'entre eux: ainsi, le quatuor Gafa (pour Google, Apple, Facebook, Amazon) aurait enregistré des revenus équivalents au

1992 dans la "*La Fin de l'histoire et le Dernier Homme*" la victoire absolue et définitive de l'idéal de la démocratie libérale sur les autres idéologies politiques.

¹ Kazancigil Ali, *Ibid.*

² LE GALES Patrick, Régulation, gouvernance et territoire, in : J. COMMAILLE, In B. Jobert et J. Commaille, (dir.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, paris, LGDJ, 1999.

PIB du Danemark en 2013, à savoir environ 320 milliards de dollars¹. Quant à la gouvernance territoriale, elle n'est pas épargnée car les effets de cette mondialisation atteignent les villes globales, mais aussi les villes moyennes.

A l'instar de Guy Hermet², on peut se demander si la « *gouvernance démocratique ne représenterait-elle pas la dernière couverture verbale du procédé nodal de tous les régimes politiques internes et externes, passés, présents et à venir ? C'est-à-dire, de ce procédé en vertu duquel des acteurs dominants ou en passe de le devenir ont constamment esquivé de diverses manières le risque d'une participation durable à l'exercice de l'autorité de ceux des acteurs concurrents qu'ils n'étaient pas disposés à coopter, par exemple, ceux qui envisageaient une expression moins strictement symbolique de la souveraineté populaire* ».

Alors qu'auparavant, on légitimait la nécessité d'avoir des gouvernants par l'argument de l'ignorance du peuple, ou par celui de son manque de temps et de goût pour les affaires publiques³, la gouvernance serait désormais, selon Hermet, la justification facile d'une notion trop vague pour être dangereuse: « *Ne serait-ce pas à partir de ce moment, et en fonction de ce besoin permanent de contention des acteurs politiques non désirés, qu'est apparue l'idée actuelle de gouvernance et, avec elle, le mot, puisqu'il n'était plus utilisé depuis des siècles ? Ne peut-on pas interpréter cette notion, si riche d'une flexibilité autorisant les applications les plus variées en tout lieu, en tout temps et à tous les niveaux, comme la reconfiguration présente de l'aporie imprescriptible de la démocratie « réelle » comme mode d'évitement doucereux de la souveraineté des acteurs exclus de la cooptation au sommet?* ». La gouvernance serait finalement l'emblème d'une ultime stratégie d'évitement de la part de ceux qui souhaite phagocytter le pouvoir (politique ou économique) et le faire perdurer à leur seul avantage.

Et celui-ci de conclure plus loin: « *Mais rien n'empêche, bien entendu, de comprendre la gouvernance tout court autrement, en particulier comme un cadre analytique capable de suggérer d'excellentes questions sur le « management » des affaires qui ne sont plus tout à fait publiques. À moins encore d'estimer autrement qu'il ne sera bientôt plus du tout question*

¹ Cf. HOFFSTETTER, Matthieu, Les géants de la tech pèsent autant que le PIB du Danemark. In : *Bilan* [en ligne]. 27 novembre 2014.

² HERMET, Guy, Un régime à pluralisme limité ? À propos de la gouvernance démocratique, *Revue française de science politique*, vol. 54, no. 1, 2004, pp. 159-178.

³ CONSTANT Benjamin, De la liberté des anciens comparée à celle des modernes, in : *Écrits politiques*, Paris, Gallimard, 1997, p. 589-619.

de la trop compromettante « démocratie organique », promise peut-être à se voir remplacée par 'l'hétérarchie'¹, en tant que troisième mode de gestion des affaires publiques-privées à côté du marché et de la hiérarchie bureaucratique ». Dans le cadre de l'urbain et ici de projets durables à Rennes ou à Copenhague, cette hétérarchie serait représentée alors par les services techniques de la métropole, les sociétés privées d'aménagement, l'adjoint élu à l'urbanisme et ses collaborateurs, et enfin les experts de l'urbanisme.

Ce sera donc tout l'intérêt de notre travail de terrain que d'essayer de comprendre si la gouvernance représente juste une évolution naturelle de l'action publique dans un univers libéralisé, globalisé et de plus en plus complexe; ou si c'est plutôt un idéal vers lequel il faudrait tendre dans une logique assez proche des aspirations spécifiques au développement durable qui est la participation de tous les acteurs (et pas seulement l'Etat) aux affaires publiques; ou encore on tentera de décrypter si la gouvernance n'est finalement pas juste le parangon d'une démocratie privatisée mais présentée comme une hétérarchie pour que les « masses silencieuses » s'adonnent à leurs affaires privées et se contentent d'être des travailleurs captifs principalement absorbés par leur dépendance toujours plus grande au consumérisme. La question reste entière à ce stade de l'étude.

Cette nouvelle injonction à la gouvernance a-t-elle par ailleurs un effet sur les comportements des professionnels de la politique, ceux qui, selon la célèbre formule de Weber, non seulement vivent « pour » la politique, mais aussi vivent « de » la politique, et qui finalement seraient progressivement enfermés dans un champ restreint les soumettant à une logique endogène²? Pour le formuler autrement, il nous semble que la gouvernance serait moins un idéal à atteindre qu'un étendard brandi par nombre de professionnels (de la politique mais pas seulement), dans la mesure où au pire, ces derniers représentent les intérêts de certains groupes dans la société; et au mieux, ils en arriveraient au bout de plusieurs années en politique à œuvrer surtout à leur propre réélection, comme si leur maintien au pouvoir devenait une fin en soi. L'investissement exigé de l'élu est très fort (notamment les sacrifices demandés vis-à-vis de la vie privée), et donc pour rester en poste longtemps, une adaptation

1 Le terme 'hétérarchie' est emprunté à Bob Jessop (« The Rise of Governance and the Risk of Failure : The Case of Economic Development », *Revue internationale des sciences sociales*, 155, mars 1998, p. 29-49) et se définit comme une structure organisationnelle sous la forme d'un réseau de coopération sans subordination, où chaque élément partage la même position horizontale de pouvoir et d'autorité : en théorie, chaque acteur joue un rôle égal.

² GAXIE Daniel, *La démocratie représentative*, Montchrestien, 1993 (coll. Clefs Politique).

permanente aux injonctions de la société civile ou des médias semble nécessaire pour pouvoir renouveler son (ou ses) mandat(s)¹. Comme le souligne Weber, si le professionnel cherche, certes, « *dans la politique une source permanente de revenus* »², il cherche aussi à perdurer au sein de la compétition électorale, et il est également en quête d'une reconnaissance symbolique, pourrait-on ajouter, d'où les discours vertueux sur la ville durable et le partage du pouvoir via la gouvernance.

Dans le cas extrême où une suprématie des intérêts privés sur l'intérêt général est avérée, comment s'organisent ces projets d'écocités, dont la vocation est de devenir autant une expérimentation des technologies nouvelles développées par de grandes sociétés privées, qu'une vitrine internationale pour attirer des capitaux étrangers; ou encore un moyen de redorer son blason symboliquement par une vertu nouvelle affichée vis-à-vis de l'environnement? Le projet d'écocité Masdar est un cas tout à fait remarquable à observer dans cette perspective, même si c'est un projet à vocation durable dans un contexte très éloigné de l'idéal de démocratie.

Le projet d'écocité Masdar, ou l'ambition verte du sultan et des experts

Initiée en 2006 par le Sultan Ahmed Al Jaber et la famille régnante d'Abou Dabi dans les Émirats Arabes Unis³, Masdar (alias, la « source » en arabe) est une écocité construite au milieu du désert, avec une vocation expérimentale dans les domaines de l'énergie solaire, des transports propres et du recyclage des déchets. En 2008, la maquette de Masdar City est présentée par une des principales agences d'architecture britannique, Foster and Partners. En 2009, Ban Ki-Moon, alors encore Secrétaire général des Nations Unies, accepte d'y construire le siège de l'IRENA, l'Agence internationale pour les énergies renouvelables⁴. En 2014,

¹ On verra par la suite comment la plupart des élus locaux en France cumulent des fonctions à la municipalité et à l'intercommunalité avec des fonctions au Conseil départemental ou régional, et la présidence dans des syndicats mixtes divers, sans que personne ne s'étonne de ce don d'ubiquité.

² WEBER Max, *Le savant et le politique*, trad. par J. Freund, Paris, Plon, 1959.

³ Les Émirats Arabes Unis représentent les 5^{ème} et 4^{ème} réserves mondiales respectivement de pétrole et de gaz et sont un État fédéral composé de 7 émirats., dont Abou Dabi, la capitale, et sa concurrente Dubaï qui accueille notamment la tour ultramoderne Burj Khalifa.

⁴ Cf. CDE, Masdar City. In : *Connaissance des Énergies* [en ligne]. 18 avril 2011.

l'entreprise Siemens y inaugure son siège régional, d'ailleurs dans l'unique bâtiment des Emirats arabes unis à respecter la norme LEED Platinum¹.

Située à 30 kilomètres à l'est d'Abou Dabi, soit tout près de l'aéroport international, et à environ 120 km au sud-ouest de Dubai, le projet s'inscrit dans le programme « Abu Dhabi Economic Vision 2030 » qui visait à transformer le modèle économique de la capitale sur une vingtaine d'années. Au départ basé sur les ressources naturelles, celui-ci devait évoluer vers une économie fondée sur la connaissance et l'innovation technologique. Ainsi, le Masdar Institute of Science and Technology (MIST), consacré à la recherche, est créé en partenariat avec le prestigieux Massachusetts Institute of Technology américain (MIT), et il est encore en phase de développement. Les premiers étudiants et chercheurs ont déjà investi une partie des lieux depuis novembre 2010. Ce projet a donc une portée heuristique par rapport aux ambitions initiales des dirigeants politiques, par rapport à la méthode retenue, mais également par rapport aux conditions climatiques extrêmes auxquelles les populations locales sont soumises sur ce territoire-là.

Le projet devait à l'origine s'étendre sur près de 6 km², accueillir 50 000 résidents et plus d'un millier d'entreprises d'ici 2016, pour un coût estimé initialement à environ 22 milliards de dollars. Aujourd'hui, suite à la crise financière de 2008 qui a restreint drastiquement l'ambition pharaonique du projet, seuls quelques bâtiments ont été construits et quelques centaines d'habitants vivent sur le site (environ 450 étudiants du MIST). Un petit millier d'employés y travaille (notamment ceux de l'IRENA et de Siemens), ce qui aboutit ainsi à un tissu social quasi-inexistant dans des rues désertes, contrastant grandement avec les plaquettes promotionnelles du site.

Pourtant, l'idée était au départ de créer la première ville nouvelle au monde misant sur la fin du pétrole. La ville devait être un modèle écologique urbain en matière d'énergies propres et d'architecture bioclimatique inspirée de l'architecture traditionnelle arabe³. La forme des bâtiments et les matériaux utilisés pour les construire expliquent largement la réduction (pour les bâtiments déjà construits) de la consommation en électricité de 51% et de

¹ cf. RULLIER, Thibaud, Masdar City peine à sortir du sable émirati. In : *Le Temps* [en ligne]. 5 décembre 2017.

² Cette superficie représente 600 hectares, soit à peu près celle du projet d'écocité Via Silva à Rennes.

³ Avec des murs extérieurs destinés à protéger des vents chauds du désert, des ruelles étroites et ombragées, rafraichies souvent par un réseau de cours d'eau; ou encore des fenêtres reproduisant le principe des moucharabiehs, ce grillage serré qui sert de ventilation naturelle.

la consommation en eau de 54% par rapport à la moyenne des bâtiments émiratis similaires. Les concepteurs parlaient ainsi d'une « cité verte au pays de l'or noir », d'« *une ville qui fabrique de l'ombre, qui transforme l'eau de mer en eau potable, où le vent chaud, venu du nord-est, est canalisé dans des rues étroites pour donner une sensation de fraîcheur, où les façades filtrent la chaleur, mais pas la lumière* », comme l'a décrit Nick Brown, le responsable du développement durable¹.

On observe d'ailleurs que les infrastructures ont été pensées pour utiliser 100% d'énergies renouvelables, avec notamment:

- Un parc de panneaux photovoltaïques s'étendant sur plus de 22 hectares devant créer une centrale solaire d'une puissance de 100 mégawatts (10 MW sont produites à ce jour): celle-ci est exploitée par une joint venture réunissant Masdar (60%), Total (20%) et aussi AbengoaSolar (20%);

- Des toits de la ville recouverts de panneaux photovoltaïques et des chauffe-eaux solaires;

- Une centrale à hydrogène et des agro-carburants pour remplacer les carburants fossiles;

- Le recyclage des eaux usées vers l'agriculture devait réduire de 80% la consommation d'eau de mer dessalée (dont la production demande beaucoup d'énergie);

- Une ferme éolienne de 20 MW devait aussi être construite;

- Le surplus dans la production d'énergies renouvelables serait utilisé pour la ville d'Abu Dhabi tandis qu'un réseau électrique intelligent (Smart Grid), piloté par l'entreprise allemande Siemens, permettrait d'optimiser la consommation d'énergie de la ville.

En outre, l'écocité misait au début sur des transports propres et optimisés au maximum, avec entre autres:

- le PRT (Personal Rapid Transit), une nouvelle technologie rapide, déjà en place notamment à l'aéroport d'Heathrow à Londres, avec des cabines de 1 à 10 personnes se déplaçant automatiquement à la demande. Les flux peuvent être optimisés en fonction du trafic et des trajets possibles. Outre l'acheminement des passagers, le PRT peut aussi assurer le fret en ville et l'évacuation des déchets;

¹ Cf. KERORGUEN, Yan de, Masdar City, la ville du futur ? In: *The Good Life* [en ligne]. 12 février 2018.

- la marche à pied et le vélo devaient être facilités par des commerces et des services de proximité à moins de 200 mètres des résidences;
- la mixité fonctionnelle devait réduire les trajets pendulaires grâce à 39% de constructions dédiées à l'habitat, 39% pour les commerces, 16% pour l'institut Masdar, et le reste pour les services collectifs et culturels.

Nous donnons tous ces éléments précis de la construction afin de mieux cerner ce que peut être la ville durable « intelligente » et « écologique ». Car comme on le verra en entretiens par la suite, ce genre d'équipements n'est pas du tout évoqué par nos interlocuteurs sur certains terrains de recherche: pour eux, tout se résume à du bâtiment répondant aux normes françaises BBC et à davantage de trames vertes et bleues sur l'îlot bâti.

La gouvernance du projet Masdar city a, du reste, été initiée de façon très différente de celle de Vauban ou BedZED. Ainsi, la maîtrise d'ouvrage est pilotée dès les début au sommet de l'Etat (et non au niveau d'une municipalité) via le groupe étatique d'investissement Mubadala et Abu Dhabi Future Energy Company. La maîtrise d'œuvre a, quant à elle, été déléguée à un acteur privé étranger, le cabinet britannique de design et d'architecture Foster and Partners, dirigé par le très médiatisé Norman Foster¹ qui en a conçu le plan directeur. Quant à l'aménagement du centre ville de Masdar, il a été confié à l'agence d'architecture allemande LAVA² (Laboratory for Visionary Architecture) en août 2009 suite à un concours, grâce notamment à leurs systèmes énergétiques innovants sur les matériaux, les éclairages publics, ou leur capacité à s'adapter au climat local; avec notamment ici des parasols géants se dépliant sur les places publiques pour protéger du soleil le jour, et se rétractant le soir.

Un nombre non négligeable de grandes entreprises privées internationales a aussi été sollicité sur ce projet: ETA-Florence Renewable Energies pour les énergies renouvelables, l'allemand Transolar pour l'ingénierie climatique, le cabinet Gustafson Porter comme paysagiste, l'italien Systematica pour les transports, Cyril Sweet Limited pour le budget, ou encore le cabinet de conseil et d'audit Ernst & Young pour le plan de développement. On y

¹ On observera cette propension des décideurs publics même en Europe à choisir des "starchitectes", ces architectes très connus qui ont gagné quelques prix internationaux. Cela donne de la crédibilité à leur projet et une visibilité internationale, même si c'est au détriment d'architectes locaux parfois tout aussi talentueux, pas forcément moins créatifs, et souvent beaucoup moins chers pour les deniers publics.

² Cf. LAVA, Home, In : LAVA [en ligne]. 2019. LAVA a ses bureaux à Sydney, Berlin, Stuttgart et Riyad, mais opère surtout en Asie.

reviendra par la suite, mais cette liste non exhaustive d'acteurs privés internationaux majeurs montre combien ce type d'opération à vocation durable et à forte dimension technologique représente aussi de nouveaux marchés très prometteurs financièrement pour ces acteurs privés. La croissance future de ces marchés porteurs ne saurait être négligée. Les acteurs privés s'y engouffrent depuis quelques années déjà et organisent leurs forums afin d'échanger¹. Car le renouvellement de la fabrique urbaine initié grâce à ces projets expérimentaux laisse présager un potentiel de gains gigantesques.

On émettra également l'hypothèse d'une possible rivalité entre deux villes, Abou Dhabi et Dubaï, pour devenir des modèles de ville futuriste (et peut-être soutenable?) au Moyen-Orient. Car la compétition entre les grandes métropoles mondiales est un élément crucial à prendre en compte, si l'on veut aussi comprendre ces projets expérimentaux et emblématiques qui servent à véhiculer une nouvelle image du pouvoir. On soulignera aussi l'écart entre la rhétorique politique ou les effets d'annonce, et la réalité du projet étant donné l'état d'(in)achèvement de cette opération urbaine, largement freinée par la crise financière de 2008. Mais ce paradoxe n'est pas le seul, puisque Masdar city est aussi situé à proximité d'un aéroport international et d'un circuit de Formule 1, qui sont les emblèmes, s'il en est, du règne des énergies fossiles.

Enfin, le dernier élément que nous retiendrons sur Masdar city est le poids non négligeable de l'acteur politique au niveau national qu'il faut considérer à sa juste mesure pour que ces projets puissent être initiés, mais également achevés; et ce, à peu près dans les délais prévus au départ. C'est lui qui choisit les acteurs privés sur le projet, qui souvent apporte les financements nécessaires, et c'est son leadership politique (tant au niveau national que local) qui permet l'accomplissement de telles opérations urbaines à vocation durable. On soulignera pour conclure que la durabilité est développée ici à Masdar davantage sur les piliers économiques et environnementaux (dans une certaine mesure du moins), alors que le pilier social est atrophié.

¹ La conférence "Smart city" organisée régulièrement à Barcelone en est un exemple.

3) Côté citoyens, une gentrification « ex-post » plutôt que la mixité sociale recherchée?

Ce pilier social évoqué dans le rapport Brundtland est-il en définitive toujours traité de façon équivalente aux deux autres dans le cadre de ces projets urbains? Nous avons déjà évoqué le phénomène de « gentrification » (ou d'embourgeoisement) qui est régulièrement reproché à ces opérations à vocation écologique, car la qualité de vie supérieure qu'ils procurent aux habitants n'est pas accessible à tous financièrement. Ainsi, l'amélioration des normes techniques sur les logements ou sur les flux d'eau, de déchets ou de mobilités se réalise souvent au détriment des couches sociales les plus fragiles. Béal¹ souligne en effet, comme déjà mentionné en introduction, la « relation étroite entre gentrification et durabilité », tandis que Colomb² parle d'une « urbanité socialement sélective ». Une friche portuaire reconvertie dans la 3e ville de Suède, Malmö qui est situé face à Copenhague, illustre bien ces effets pervers.

A la recherche d'une mixité sociale dans l'écoquartier Bo01 de Västra Hamnen à Malmö

L'histoire de l'écoquartier suédois de Bo01 commence en 1998, quand la municipalité de Malmö lance son programme environnemental (1998-2002) à travers divers projets qu'elle subventionne à hauteur de 16 millions d'€³ au total. Une dépollution du sol sur la friche portuaire de Västra Hamnen, le port Ouest de la ville qui couvre 140 hectares, est notamment lancée. La ville de Malmö⁴ se trouve alors dans un contexte économique délicat avec des difficultés dans l'industrie textile, les chantiers navals ou l'industrie automobile (avec la fermeture de l'usine SAAB); et l'effondrement plus récent du secteur informatique. Faisant face également à des problèmes de ségrégation et de paupérisation des quartiers centraux⁵, les élus cherchent un nouveau positionnement de la ville, et ils misent sur l'impact des nouvelles

¹ BÉAL, 2011, op. cit.

² COLOMB, 2007, op cit.

³147 millions SEK.

⁴ Malmö compte alors plus de 260 000 habitants (et plus de 300 000 habitants en 2014): elle est située à l'extrême sud de la Suède dans le comté de Scanie, i.e. face à Copenhague qui se trouve de l'autre côté du détroit de l'Øresund.

⁵ Les quartiers du centre regroupent un tiers de population musulmane et la moitié des moins de 19 ans est d'origine étrangère.

infrastructures¹ rejoignant le port de Malmö à Copenhague au Danemark, pour la rendre plus attractive.

L'Etat prend le relais trois ans après, quand le Salon Européen de l'Habitat "Bo01, cité de demain, dans une société de l'information et du bien-être, écologiquement durable" est organisé en 2001, avec le lancement conjoint du projet Bo01 sur une portion de la friche portuaire, soit sur 22 hectares. Il s'agit alors de faire une démonstration « grandeur nature » de ce que pourrait être la cité écologique du futur. Le gouvernement suédois va injecter 27 millions d'euros aux investissements supplémentaires liés au traitement écologique du projet Bo01, et ces subventions sont complétées par l'Union Européenne à hauteur de 30% du coût des technologies durables. Le projet est donc initié grâce à une gouvernance multi-niveaux, même s'il est ensuite piloté surtout par l'échelon communal, la municipalité devenant coordinateur du projet vis-à-vis des sociétés spécialisées dans l'énergie² ou la construction durable. La Ville de Malmö était, en outre, propriétaire du terrain et a financé l'urbanisation des espaces publics et des routes. L'objectif du quartier est clairement environnemental d'abord - puisqu'il s'agit de réaliser un quartier utilisant des énergies renouvelables à hauteur de 100% des besoins énergétiques et d'organiser la gestion optimisée des déchets - et économique ensuite, en faisant de ce quartier écologique un centre d'attractivité pour la ville. D'autres parties de la friche portuaire doivent être développées par la suite.

La stratégie urbaine est donc précisément définie en amont, et l'approche est systémique. Autrement dit, la méthode se veut prospective et globale, puisque tous les pans environnementaux de la ville durable sont traités (et pas seulement les normes d'isolation des bâtiments ou la présence de la nature en ville):

- La dépollution des sols, l'utilisation des matériaux et la gestion des déchets de construction répondent à des normes strictes. Quant aux fournisseurs ou sous-traitants qui y participent, ils doivent être certifiés ISO 14001 ou EMAS;
- La production d'énergie est réalisée à partir des eaux usées ou des énergies renouvelables: éoliennes, panneaux photovoltaïques, pompe à chaleur alimentée par les eaux sous-terraines;

¹ Les deux pays sont reliés depuis 2000 par le pont suspendu Øresund, le plus long d'Europe.

² Sydkraft est par exemple une des plus importantes compagnies énergétiques de Suède.

- Le système de rues est conçu pour limiter le trafic moteur, et valoriser les vélos et les piétons. Les transports en commun sont pensés afin d'être assez efficaces et attractifs pour rivaliser avec la voiture privée (bus à hydrogène, fréquence élevée, tarifs abordables, même si des bornes électriques existent pour les voitures non thermiques qui sont encouragées);
- Les eaux grises sont recyclées et réutilisées pour les champs en dehors de la ville; l'eau de pluie est récupérée ou utilisée par des toitures végétalisées; et les habitants sont responsabilisés par des compteurs individuels dans chaque logement pour suivre leurs consommations, et individualiser au plus juste les factures;
- Les déchets sont triés par les résidents, mais aspirés dans les immeubles à partir de tuyaux souterrains qui vont jusque dans les faubourgs de la cité. Ils évitent ainsi l'entrée de camions-bennes sur le quartier. Les déchets organiques sont réutilisés pour les espaces verts publics ou pour fabriquer du biogaz;
- Les espaces verts ont été particulièrement aménagés pour favoriser l'infiltration des eaux de pluies localement, et les toits ont été végétalisés au maximum ou les parcs aménagés dans un souci de préserver le biotope;
- La mixité fonctionnelle a été encouragée conjointement pour les résidences, bureaux et commerces, tout comme la typologie variée des bâtiments qui regroupent: une tour de 190 mètres de haut¹, de petites villas de plain pied avec panneaux solaires et des immeubles en verre ou de 5 étages maximum fermant le bord de mer pour protéger le cœur du quartier des vents violents (et les effets venturi dans les rues et ruelles). Les bâtiments ont aussi été construits et orientés à partir d'une modélisation de l'irradiation solaire annuelle.

¹Conçue par l'architecte, ingénieur et plasticien espagnol Santiago Calatrava Valls, la tour *HSB Turning Torso* fait 54 étages et 190 mètres de haut (en comparaison, la tour Montparnasse à Paris fait 58 étages et 210m). Elle est le symbole de Malmö, donc un marqueur architectural fort, et c'est la plus haute tour de Scandinavie. Elle a été inaugurée le 27 Août 2005 après quatre années de construction. Elle comprend des bureaux et des appartements. La vue sur le détroit Øresund et la ville de Copenhague y serait splendide. La Chicago Spire, dessinée par le même architecte, reprend les mêmes principes de conception, mais pour un immeuble trois fois plus haut.



Figure 18 : Vue Sur Bo01

Cette description des caractéristiques de Bo01 n'a pas pour objet de faire un inventaire à la Prévert de plus sur un écoquartier, mais de pouvoir montrer en deuxième partie combien les discours sur la ville durable peuvent se réduire à des notions très élémentaires, voire curieusement limitées à quelques éléments. La ville durable doit être conçue, de notre point de vue, dans une perspective de gestion des flux (d'eau, d'énergie, de déchets, de personnes) et pas seulement au regard des seules densités ou de la consommation énergétique des bâtiments. Car à force d'entretenir le flou et d'affubler du qualificatif de « durable » n'importe quel projet urbain, la notion est galvaudée et ne signifie plus grand chose. Et si l'on omet de faire référence aux trois piliers fondamentaux évoqués dans le rapport Brundtland - à savoir les piliers économique, social et environnemental - alors on parle plutôt de certifications et de labels thermiques, qui sont pour le moins réducteurs. Enfin, l'approche systémique sur le plan de la stratégie urbaine, sur le temps long, et avec la participation citoyenne, ne doit pas non plus être négligée; sinon tout est « durable », et rien ne l'est véritablement.

Enfin, quant aux grandes étapes de planification sur Bo01, elles semblent plutôt respectées puisque plus d'une décennie après le début du projet, le quartier est terminé sur la première zone: il compte ainsi en 2014 environ 10 000 habitants (soit treize ans après le lancement effectif du projet) et l'objectif de la ville est d'atteindre 25 000 habitants à l'horizon 2031¹. Du reste, non seulement la programmation semble avoir été tenue, mais en

¹ Cf. A., Caroline, Västra Hamnen, l'éco quartier du futur, In : *La Suède en kit* [en ligne]. 7 mai 2018.

plus une évaluation ex-post est menée afin de faire un point d'étape avant l'urbanisation d'autres lots du port ouest¹ de Malmö.



Figure 19 : Port Ouest (Vastra Hamnen), ECOQUARTIER.CH, 2016. Bo01

Et c'est à ce stade que certains éléments de durabilité font défaut, puisque l'étude dévoile que se loger à Bo01 coûte en moyenne deux fois plus cher qu'ailleurs à Malmö, et que la mixité sociale y est quasi inexistante. En outre, la majorité des résidents a un niveau d'éducation élevé qui contraste avec la moyenne suédoise, tandis que l'âge moyen est relativement bas avec une prédominance des jeunes familles².

¹ Cf. L'ASSOCIATION ECOQUARTIER, Bo01 "cité de demain" Dans une société de l'information et du bien-être, écologiquement durable. In : *ecoquartier.ch* [en ligne]. 2016.

² Cf. L'ASSOCIATION ECOQUARTIER, *ibid.*

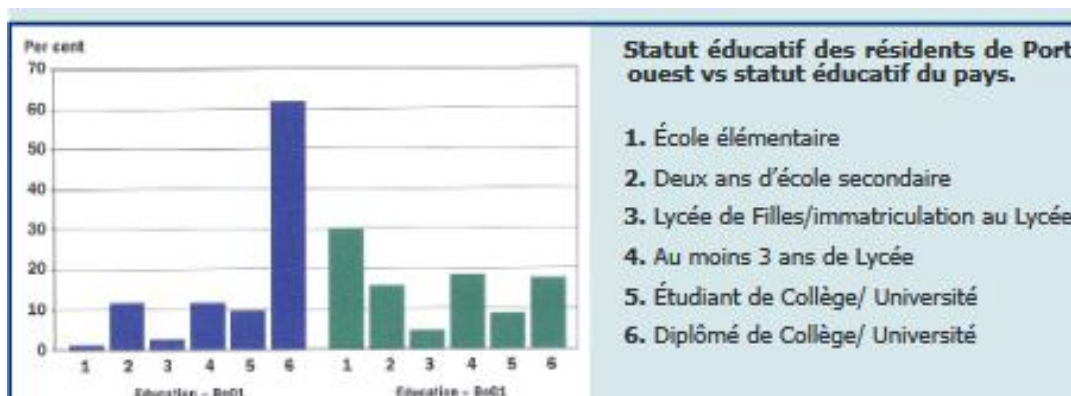


Figure 20 : Statut éducatif des résidents de Port ouest vs statut éducatif du pays, in ECOQUARTIER.CH, 2016. Bo01

Peu d'information sur la participation citoyenne en amont ou au cours du projet n'apparaît non plus dans nos sources diverses, ce qui nous permet de conclure que le volet social (mixité et participation de la société civile) est le maillon faible de ce projet Bo01. Pourtant, les acteurs publics auraient pu choisir de créer sur le site quelques logements sociaux afin d'inclure certaines familles des quartiers centraux considérés comme problématiques, ou d'y accueillir des couches populaires habitant à la périphérie de la ville. Tel ne semble pas avoir été le choix fait par les pouvoirs publics locaux.

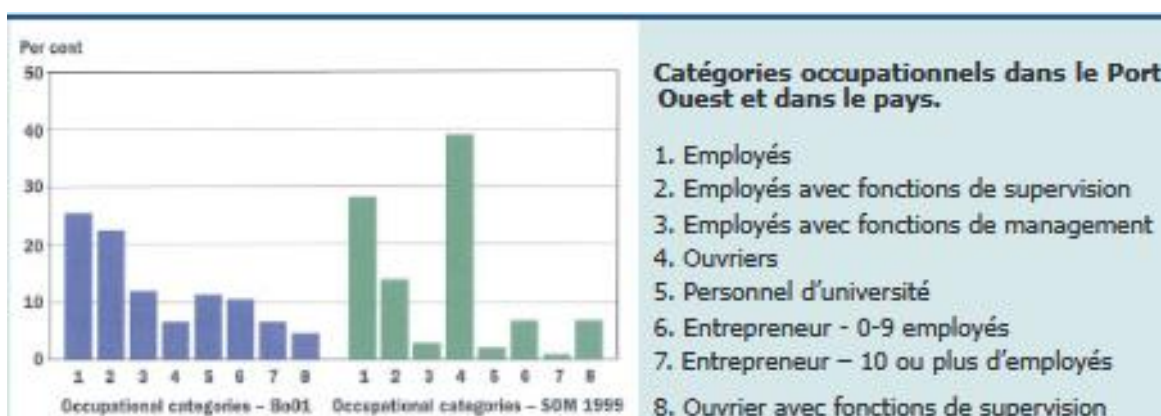


Figure 21 : Catégories professionnelles dans le Port Ouest et dans le pays, in ECOQUARTIER.CH, 2016. Bo01

Les projets d'écoquartier sont par conséquent souvent très différents selon les leviers qui sont activés - économique, social, ou environnemental - et ils dévoilent des types de gouvernance qui diffèrent alors beaucoup les uns des autres. Ici à Malmö, les acteurs privés ont été sollicités par les pouvoirs publics locaux pour créer une véritable vitrine des technologies environnementales et architecturales pour les touristes et les professionnels internationaux de la fabrique urbaine. Cependant, cela a été réalisé sans doute au détriment d'une implication citoyenne en amont, en cours de projet ou après; mais aussi au détriment d'une mixité générationnelle et sociale, ainsi qu'au détriment d'une identité locale forte. Le projet d'écoquartier dans ces conditions relève donc davantage d'une opération de transformation d'image d'un territoire, et donc en définitive d'un marketing territorial stratégique organisé par les acteurs publics.

CHAPITRE 3. Des projets urbains comme instruments d'attractivité pour les territoires

Les processus de déréglementation commerciale et financière¹ - voire de désintermédiation financière² - et d'intégration européenne à l'œuvre depuis les années 1980 et 1990³ ont induit deux phénomènes contraires au niveau des territoires. En effet, ils ont engendré à la fois une mise en concurrence de ceux-ci, notamment une compétition acharnée des métropoles de taille équivalente entre elles; mais ils ont généré également des opportunités nouvelles en créant des débouchés encore inexplorés pour les sociétés privées⁴: celles-ci peuvent désormais se développer à l'échelle de la planète.

L'Etat n'est pas non plus en reste avec ces nouveaux phénomènes à l'œuvre que sont l'internationalisation⁵, l'eupéanisation⁶, la régionalisation⁷, la décentralisation⁸, voire la néolibéralisation⁹. D'ailleurs, le concept de la ville néolibérale est bien expliqué par Jason

¹ THESMAR, David, Retour sur la déréglementation financière, *Regards croisés sur l'économie*, vol. 3, no. 1, 2008, pp. 67-74.

² La désintermédiation financière représente l'accès direct des entreprises aux financements par émission de titres plutôt que par endettement auprès des acteurs institutionnels.

³ Ils sont initiés sous l'ère Reagan et Thatcher principalement alors que l'intégration européenne se renforce avec le Traité de Maastricht en 1992 qui institue "l'Union européenne" (UE) et ajoute à la Communauté une vocation également politique (en instaurant les trois piliers CE, PESC, Justice).

⁴ GAIGNE Carl, THISSE Jacques-François, Mondialisation, concurrence et métropoles. In: *Revue d'économie financière*, n°86, 2006. Le financement de la ville. pp. 47-64.

⁵ MAISETTI N., *Marseille, ville du monde. L'internationalisation d'une métropole morcelée*. Karthala, Paris. 2017.

⁶ RADAELLI C., The Europeanization of Public Policy, in Featherstone, K., Radaelli, C., (dir.). *The Politics of Europeanization*. Oxford University Press, Oxford, 2003. p. 27-56.

⁷ PASQUIER, R., *Le pouvoir régional. Mobilisations, décentralisations et gouvernance en France*. Presses de Sciences Po, Paris. 2012

⁸ LE LIDEC P., Chapitre 8. La réforme des collectivités territoriales sous Sarkozy. Entre (mise en scène du) volontarisme et incrémentalisme, in : *Politiques publiques 3. Les politiques publiques sous Sarkozy*. Paris, Presses de Sciences Po, 2012, p. 189-210.

⁹ BRENNER N., Theodore N. (dir.), *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. Blackwell, Oxford. 2002.

Hackworth, David Harvey, ou Vincent Béal. Ainsi pour Hackworth¹, le concept de "ville néolibérale" décrit une ville entrepreneuriale, qui serait focalisée sur l'attraction des ressources, des emplois, du capital, ainsi que les innovations. À partir du tournant des années 1970-1980, la ville néolibérale apparaît avec une orientation plutôt vers l'offre, et elle supplante ainsi progressivement la ville keynésienne qui était basée davantage sur la demande. Ces changements déstabilisent l'organisation centralisée de l'Etat, même si beaucoup d'entre eux, notamment en Europe, réussissent néanmoins à se recomposer².

Pour David Harvey³, les questions d'équité et de justice sociale dans la ville néolibérale seraient alors mises en sourdine au profit de l'efficacité et de l'innovation face aux pertes d'emplois massives dans certains bassins de vie, ou la menace de fuite des investisseurs. Ce changement dans toutes les métropoles modifierait l'espace urbain en redessinant les centres-villes et en générant des reconversions d'anciens espaces industriels comme à La Courrouze ou à Nordhavnen. La concentration des investissements dans des territoires sélectionnés est toutefois à l'origine d'une véritable fragmentation socio-spatiale des métropoles contemporaines. Vincent Béal⁴, pour sa part, souligne combien les transformations des États et de leurs stratégies influent sur la multiplication des modèles urbains. Comme les États centraux favorisent la concurrence entre les plus grandes métropoles, des logiques de différenciation sont à l'œuvre, et l'inégalité entre les territoires grandit.

Dans ce contexte, quel est l'impact de ces phénomènes multiformes sur des villes moyennes européennes comme Rennes ou Copenhague? La fabrique urbaine en est-elle sensiblement modifiée? Les pouvoirs publics adoptent-ils de nouvelles stratégies pour attirer les capitaux et les talents, et construire toujours plus vu l'afflux de populations nouvelles?

Les équipes restreintes autour du Maire de la ville-centre ou du Président de l'intercommunalité consacrent-ils désormais une part importante de leur énergie à la

¹ HACKWORTH, Jason R, *The neoliberal city: governance, ideology, and development in American urbanism*. Ithaca; London: Cornell University Press. 2006. 246 p.

² KING D., LE GALÈS P. (dir.), *Reconfiguring European states in crisis*. Oxford University Press, Oxford, 2017.

³ HARVEY, David, *Géographie et capital: vers un matérialisme historico-géographique*. Paris : Syllepse. 2010. 279 p, p 126.

⁴ BÉAL, Vincent, Trend setting cities: les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales. In : *Métropolitiques* [en ligne]. 2014. Vol. 30.

communication afin de voir les projecteurs se braquer sur leur territoire et leur action publique locale? Y gagnent-ils beaucoup à « relooker » cette action au prisme de la participation citoyenne et du respect de l'environnement? La communication devient-elle un outil de premier ordre afin de susciter l'adhésion populaire, surtout un an avant les élections municipales, et afin de capter des investissements extérieurs?

C'est ce que nous analyserons par la suite, notamment à l'occasion de la consécration de la maire de Rennes à la 2e place¹ sur la liste 2018 du « meilleur maire du monde », définie par une fondation américaine². Assiste-t-on, du reste, à l'avènement de la démocratie locale des Twitter³?... qui cacherait finalement assez bien la réalité des rapports de force et des enjeux d'un régime urbain à un instant donné? C'est ce que nous aborderons dans le chapitre sur La Courrouze notamment, en deuxième partie.

E - L'écocité, un outil de marketing territorial pour les acteurs publics

1) Valoriser l'image de sa métropole dans l'espace mondial

Dans ce cadre de la mondialisation, on assiste ainsi à « *un échange généralisé entre les différentes parties de la planète, l'espace mondial étant alors l'espace de transaction de l'humanité*⁴ ». La mondialisation⁵ obligerait en conséquence les villes - tout comme le phénomène d'europanisation dans l'espace de l'Union européenne - à se livrer une concurrence sans merci entre elles pour attirer les investisseurs de cet espace mondial, et pour séduire les populations les plus éduquées, notamment celles formées aux technologies de l'information et de la communication (les fameux « TIC »), afin d'y développer des pôles de

¹ Cf. LE TELEGRAMME, Rennes - Meilleure maire du monde. Nathalie Appéré élue... deuxième. In : *Le Télégramme* [en ligne]. 12 février 2019.

² Cf. WORLD MAYOR, World Mayor: The 2018 Winner, Commendations and Honors. In: *worldmayor.com* [en ligne]. 2018.

³ <https://twitter.com/semeril?lang=fr>.

⁴ DOLLFUS Olivier, *La mondialisation*, 4^{ème} réédition 2012, Paris, Presses de Sciences Po, 1997, collection « Bibliothèque du citoyen », 167 p.

⁵ L'anglicisme de "globalisation" est parfois aussi utilisé. Le terme désigne le processus d'intégration des marchés par la libre circulation des marchandises, des capitaux, des services, des personnes, des techniques et de l'information.

compétitivité. Pour les acteurs publics, la tâche principale consiste donc à développer pour leur métropole l'image d'un territoire où la qualité de vie se combine à de multiples opportunités d'emplois bien rémunérés. Les écocités représentent dans cette perspective de formidables outils d'attractivité pour des populations plutôt jeunes et soucieuses de l'environnement qu'elles vont offrir à leur jeune famille (existante ou en devenir). La question qui s'est posée à nous a donc été de savoir si Nordhavnen ou ViaSilva avaient été pensées par les services administratifs de la prospective ou les élus comme une sorte de « tête de gondole » opportune permettant de relancer une nouvelle dynamique économique sur la métropole.

Qui plus est, ce phénomène de concurrence des métropoles ne se produit pas que dans l'espace de l'Union européenne: il préoccupe aussi, comme déjà évoqué, les pouvoirs publics à l'autre bout du globe, notamment en Chine, pays le plus peuplé du monde actuellement, et qui cherche à progresser dans le cercle très fermé des grandes puissances économiques (il s'est hissé déjà à la 2e place). La Chine cherche ainsi à attirer toujours plus de nouveaux investisseurs mais également à régler ses problèmes de pollutions majeures, qui sont liées à une croissance industrielle vertigineuse depuis au moins trois décennies. Deux écocités emblématiques révèlent, dans ce contexte, la volonté des acteurs publics nationaux et locaux chinois d'affirmer leur ambition nouvelle en matière de durabilité et d'attractivité de leurs villes.

Le propos revient ici à souligner, à travers l'exemple de Tianjin ou de Dongtan que nous évoquerons ensuite, notre pleine conscience déjà évoquée que les grands enjeux urbains et environnementaux se poseront demain davantage au Sud qu'au Nord, davantage en Asie qu'en Occident, davantage en Chine et en Inde qu'en France ou au Danemark, et davantage au niveau de la métropole que du quartier. Mais des expérimentations à vocation durable réalisées dans le cadre de l'UE - comme c'est le cas pour nos terrains de recherche à Rennes, Elseneur et Copenhague - peuvent être une source de réflexion stimulante et de comparaison utile avec le reste du monde; si l'on garde bien entendu à l'esprit la nécessaire adaptation de chaque projet à la dimension politique, fonctionnelle et identitaire du territoire¹ considéré.

¹ PESQUEUX, Yvon, De la notion de territoire, *Prospective et stratégie*, vol. numéros 4-5, no. 1, 2014, pp. 55-68.

Comme le rappelle l'anthropologue Godelier¹, un territoire, « *c'est un ensemble d'éléments de la nature (des terres, des fleuves, des montagnes, des lacs, éventuellement une mer) qui offrent à des groupes humains un certain nombre de ressources pour vivre et se développer. Un territoire peut être conquis par la force ou hérité d'ancêtres qui l'avaient conquis ou se l'étaient approprié sans combattre, s'ils étaient venus à s'établir dans des régions vides d'autres groupes humains. Les frontières d'un territoire doivent être connues, sinon reconnues, des sociétés qui occupent et exploitent des espaces voisins. Dans tous les cas, un territoire doit toujours être défendu par la force, la force des armes matérielles et de la violence organisée, mais aussi la force des dieux et autres puissances invisibles dont les rites sollicitent l'aide pour affaiblir et anéantir les ennemis* ». Une métropole est donc un territoire qui répond à des caractéristiques géographiques spécifiques et qui est peuplé d'une population à l'identité particulière. Mais il doit aussi évoluer dans un monde globalisé avec des influences ou des pressions extérieures. Nous étudions ainsi les similitudes et les différences entre les deux pays étudiés en matière d'identité, de rapport au climat ou à la nature en général, de conception de l'équité sociale ou de la participation citoyenne notamment.

Pour ce qui est de la Chine, les pouvoirs publics se battent régulièrement contre des critiques assez récurrentes au niveau international vis-à-vis des pollutions générées sur cet immense territoire, avec un impact significatif sur la santé des populations rurales ou urbaines. Avec des émissions carbone très élevées comme en témoigne la carte ci-dessous, notamment du fait de son rôle de premier atelier du monde et de premier exportateur mondial², elle souffre d'une mauvaise image qu'elle cherche à améliorer.

¹ GODELIER Maurice, *Au fondement des sociétés humaines – Ce que nous apprend l'anthropologie*, Flammarion, coll. "champs", n° 979, Paris, 2010.

² La Chine est le premier exportateur mondial, avec 14% des exportations mondiales en 2015 contre 9% pour les États-Unis. Cf. HIAULT, Richard, 2016. La Chine devance nettement les États-Unis comme premier exportateur mondial. In : Les Echos [en ligne]. 25 juillet 2016.

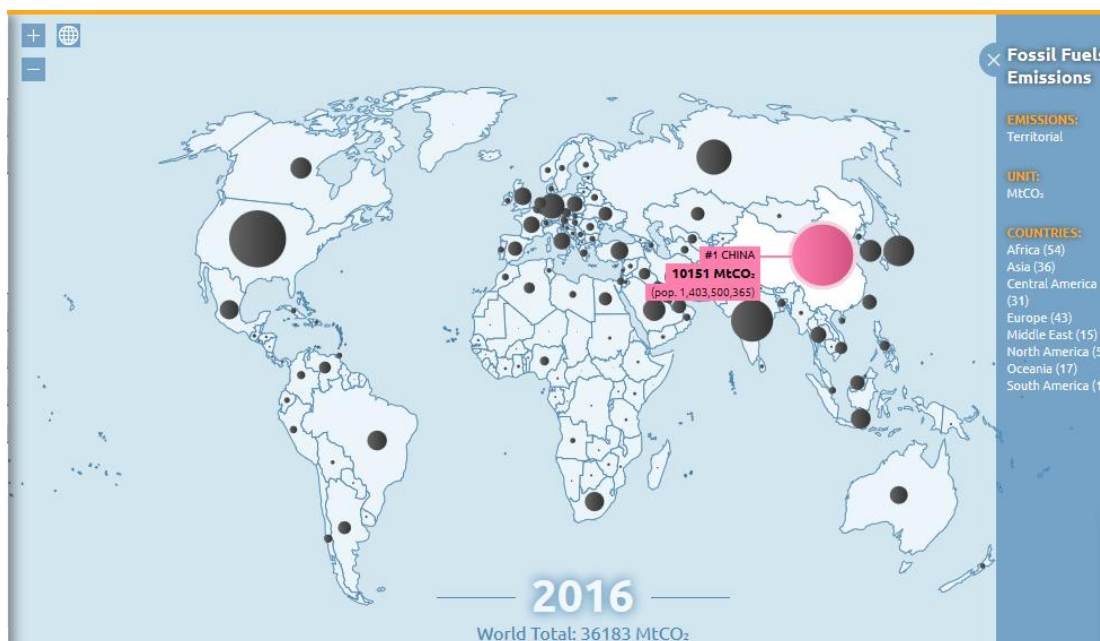


Figure 22 : Les émissions de carburants fossiles dans le monde, gros plan sur la Chine. In: Global carbon project_Emissions de CO₂

C'est d'ailleurs le pays de tous les superlatifs (avec l'Inde aujourd'hui) tant en matière de démographie que de pollutions environnementales ou de croissance urbaine, comme le montre le graphique ci-dessous:

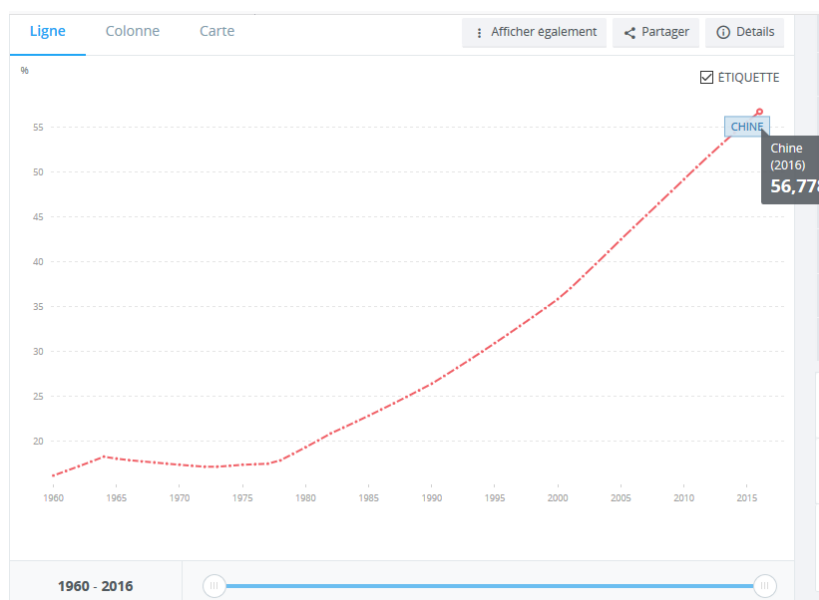


Figure 23 : Chine, taux d'habitants en milieu urbain de 1960 à 2016 Source: Banque mondiale

Ainsi, près de 57% des Chinois vivent en milieu urbain en 2016, dans cet Etat le plus peuplé de la planète, qui compte près de 1,38 milliards d'habitants, ce qui représente environ 785 millions de citoyens chinois (à comparer avec les 66,7 millions de français en tout en 2016, ou les 5,7 millions de danois!). Ces urbains chinois totalisent donc près de 12 fois la population française tout entière¹, ou 2,4 fois celle des Etats-Unis d'Amérique (EU) ou encore 1,5 fois celle de l'Union Européenne (UE): on passe véritablement à d'autres échelles qu'en Occident.

Cette urbanisation à marche forcée depuis les années 1970, couplée à une croissance économique à deux chiffres depuis des années, explique naturellement le contexte de crise écologique en Chine. On y observe une explosion de la demande énergétique, pour les bâtiments notamment, l'utilisation massive des sols et le besoin toujours plus grand en eau, ainsi que les pollutions afférentes. Quant à la pollution de l'air, elle est sans précédent et sans équivalent (sauf en Inde). Celle-ci serait responsable, d'après un rapport de la Banque mondiale de 2007 (censuré par les autorités chinoises) d'environ 750 000 décès prématurés dans le pays². Les taux de particules fines atteignent ainsi des records à Shanghai près de laquelle le projet Dongtan était prévu, records tant au regard des préconisations de l'OMS³ que des niveaux des autres grandes métropoles mondiales⁴:

¹ Soit respectivement en France 67M d'habitants en 2016, contre 323M aux EU et 512M en UE.

²Rapport en Février 2007 de la Banque Mondiale intitulé: "Le coût de la pollution en Chine : estimations économiques des préjudices physiques"; ou en anglais: World Bank. 2007. *Cost of pollution in China : economic estimates of physical damages (English)*. Washington, DC: World Bank.

³ Organisation Mondiale de la Santé ou WHO en anglais

⁴ OECD, Urbanization and Green Growth in China, *OECD Regional Development Working Papers*, , OECD Publishing, Paris, 2013.

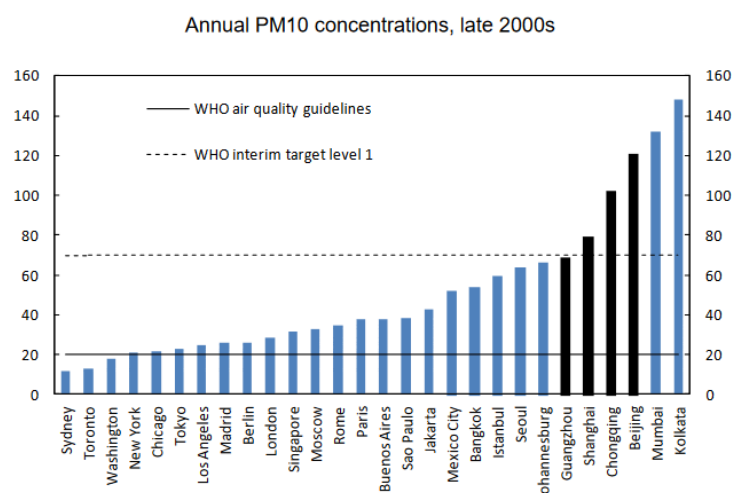


Figure 24 : Qualité de l'air dans les grandes métropoles, in OECD, 2013. *Urbanisation and green growth in China [en ligne]. Paris : OECD.*

L'Etat chinois stratégique sur le projet d'écocité de Tianjin

Dans ce contexte, le projet d'écocité Tianjin initié en 2008, présente l'intérêt d'exister toujours dix ans après contrairement à Dongtan. L'écocité a déjà accueilli ses premiers habitants en 2012, et compte en 2014 près de 6000 résidents et 4000 emplois sur 3 km², puis 20 000 résidents en 2015 sur 8 km² (soit 800 hectares), alors que 350 000 habitants sont prévus sur environ 30 km² d'ici 2020¹. On constate de suite que le plan de développement en trois phases initialement prévu n'est pas tenu, mais il prévoyait au départ une :

- première phase de 2008 à 2011 avec 85 000 habitants et 30 000 emplois sur une surface de 4 km² au sud du périmètre de l'opération ;
- deuxième phase de 2011 à 2015 avec 200 000 habitants (soit dix fois plus que la réalité) et 150 000 emplois au total, et l'aménagement du futur quartier central ;
- troisième phase de 2016 à 2020 avec 350 000 habitants et 210 000 emplois au total, et l'aménagement des quartiers nord et nord-est².

Cela relativise ainsi quelque peu les retards constatés sur nos terrains de recherche en seconde partie.

¹ Cf. KAIMAN, Jonathan, China's « eco-cities »: empty of hospitals, shopping centers and people. In : *The Guardian* [en ligne]. 14 avril 2014.

² CURIEN Rémi, « L'écocité de Tianjin : innovations et limites d'une conception sino-singapourienne d'une ville durable », *Métropolitiques*, 30 mars 2016.

Située à 45 km à l'est du centre-ville de Tianjin, dans le secteur de développement du Binhai¹, ce site a été préféré à quatre autres lieux en Chine, pour sa situation stratégique à 150 km à l'est de Pékin, et au sein d'une grande région urbaine formant le pôle économique majeur du nord de la Chine. On notera que cette opération d'écocité exemplaire est confortée par un plan national d'urbanisation massif annoncé en mars 2014², suite au changement de leadership politique en 2012³, et qui prévoit l'arrivée d'une centaine de millions de migrants ruraux dans les villes chinoises (avec notamment la modification du système hukou⁴).

La région évoquée est cependant aussi tristement célèbre pour la pollution de l'air autour de la capitale chinoise, ainsi que les problèmes de qualité d'eau, comme en témoigne la carte ci-dessous du rapport de l'ONU 2007 déjà cité:

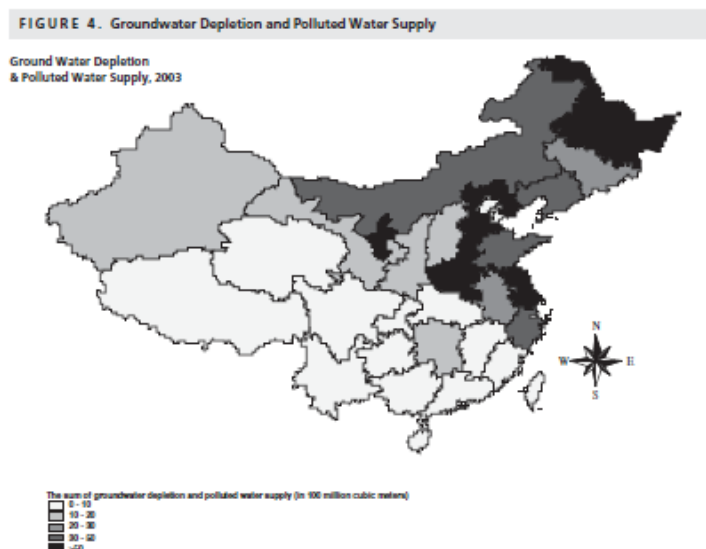


Figure 25 : Epuisement des réserves souterraines et pollution de l'approvisionnement en eau en Chine, in WORLD BANK, 2007. The cost of pollution in China: economic estimates of physical damages.

¹ Le Binhai se situe au nord de la zone de TEDA (pour la Tianjin Economic-Technological Development Area).

²Cf. THE ECONOMIST, The government unveils a new “people-centered” plan for urbanization. In : *The Economist* [en ligne]. 22 mars 2014.

³ Après Hu Jintao, Xi Jinping arrive au pouvoir fin 2012, et prend le contrôle de commissions qui englobent les secteurs stratégiques de la politique en Chine : la réforme de la gouvernance, la politique financière, l'armée et la cyber-sécurité.

⁴ FROISSART, Chloé, Le système du Hukou : pilier de la croissance chinoise et du maintien du PCC au pouvoir. In : sciencepo.fr/ceri. 2008. p. 47.

A y regarder de plus près, on remarque en outre que la mixité fonctionnelle de l'écocité semble avoir un peu été sacrifiée au profit de la seule fonction résidentielle puisqu'en 2014, il n'y avait toujours pas de services importants comme un hôpital, mais seulement une école primaire; et peu de commerces. Et les quelques industries prévues - industries de création culturelle, d'électronique et d'écotechnologies dans les domaines de l'énergie solaire, de l'eau (collecte des eaux de pluie), du bâtiment, des transports (pour des véhicules électriques) et des déchets - sont absentes. Pourtant, beaucoup d'équipements sont en place depuis 2012 (panneaux solaires, éoliennes, équipements de géothermie, station de traitement des eaux usées, système de collecte pneumatique des déchets) mais leur fonctionnement ne serait pas effectif d'après les observateurs sur place¹. Par contre, deux centrales de cogénération d'électricité et de chaleur, préexistantes au lancement de l'opération et hors périmètre, sont déjà fonctionnelles.

La singularité de la gouvernance sur ce projet, par rapport aux autres exemples cités, vient de cette coopération intergouvernementale tout à fait singulière entre la Chine et Singapour², et l'appel massif à des investisseurs privés et des acteurs privés innovants technologiquement. Ainsi, une entité administrative locale *ad hoc*, nommée le « Sino-Singapore Tianjin Eco-City Administrative Committee » (SSTEC-AC), a été créée pour le suivi opérationnel du chantier et la gestion de toutes les fonctions administratives du projet. L'opération est pilotée par deux instances : un « *joint steering council* », codirigé par les vice-Premiers ministres chinois et singapourien, qui décide de la stratégie ; et un « *joint working committee* », codirigé par le ministère chinois du Développement urbain et le ministère du Développement national singapourien, qui supervise la mise en œuvre du projet et la réalisation des objectifs avec l'aide de différentes agences gouvernementales³. On a donc un pilotage conjoint à différents niveaux, et une remontée régulière des avancées du projet au sommet de l'Etat.

¹ CURIEN Rémi, 2016, op cit.

² La Chine et Singapour sont deux Etats pas vraiment reconnus pour leur fonctionnement démocratique. Depuis son indépendance de la Malaisie en 1965, le même parti et la même famille dirigent Singapour, quand l'opposition politique est pratiquement inexistante. Et la cité-Etat n'est pas vraiment louée pour son respect des droits de l'Homme. L'éco-démocratie semble donc une gageure dans ce contexte.

³ Cf. SINGAPORE, Tianjin Eco-city. In : *mnd.gov.sg* [en ligne]. 2019.

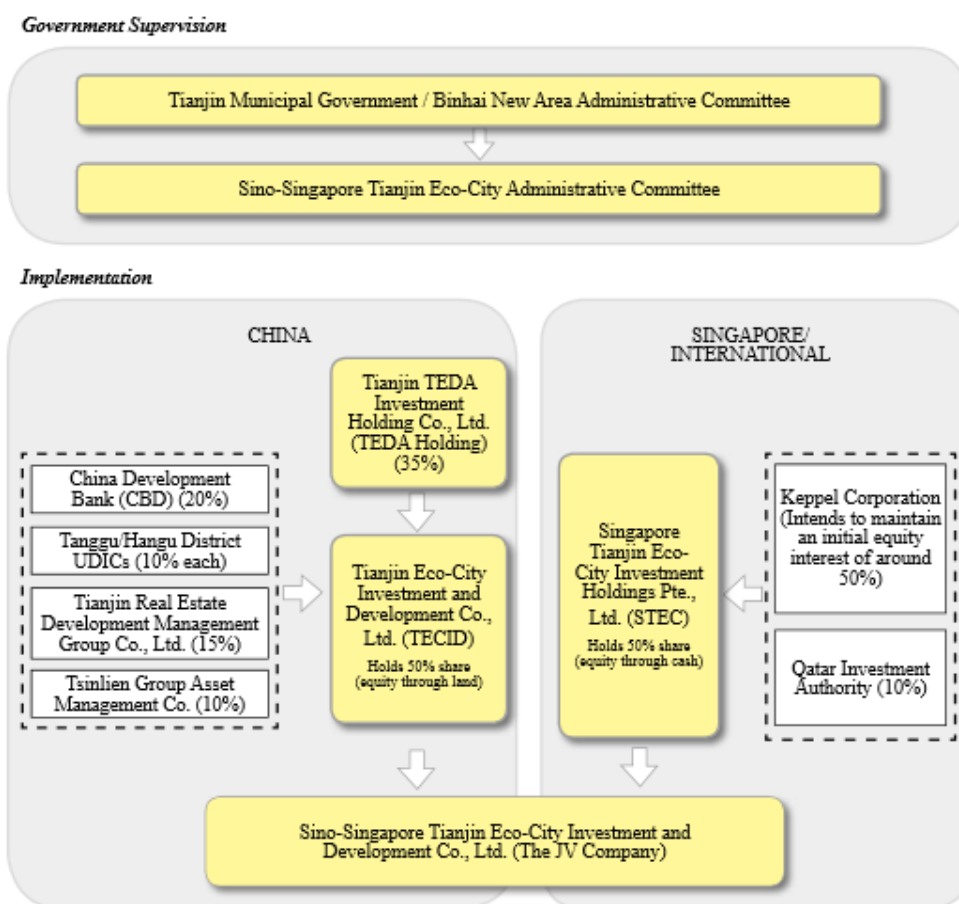


Figure 26 : Gouvernance et mise en œuvre du projet de Tianjin, in WORLD BANK, 2009. *Sino-Singapore Tianjin Eco-City A Case Study of an Emerging Eco-City in China*, World Bank.

Par ailleurs, l'acquisition foncière et la construction des infrastructures, des réseaux de transport et des bâtiments publics relève de la partie chinoise. Mais une joint-venture sino-singapourienne (en partenariat public-privé) a été mise en place pour associer un consortium chinois conduit par la société d'investissement TEDA Investment Holding et un consortium singapourien mené par un groupe de promotion immobilière, Keppel Group¹. Cette joint-venture se charge du développement foncier, de la promotion immobilière, de la promotion économique ainsi que de certaines infrastructures. Par ailleurs, d'autres acteurs privés internationaux ont aussi été sollicités, comme par exemple le cabinet paysagiste britannique

¹ WORLD BANK. 2009. *Sino-Singapore Tianjin Eco-City: A Case Study of an Emerging Eco-City in China*, rapport d'assistance technique, 168 pages.

Grant Associates¹ en 2017, qui va devoir créer un parc gigantesque (mais convivial en principe) pour les habitants en respectant des trames vertes et bleues, à partir d'un paysage originel de marais salants pollués soumis aux vents du Nord-Est.

La singularité de la SSTEAC par rapport aux autres projets d'écocités chinoises tient aussi à son approche finalement assez entrepreneuriale, puisqu'elle utilise un système d'indicateurs quantitatifs (les « key performance indicators », ou KPI), qui a été établi par SSTEAC-AC afin de préciser des objectifs précis et d'assurer leur mise en œuvre. Ce système s'inspire en partie des standards nationaux chinois, mais il ajoute aussi des indicateurs plus exigeants, inspirés du modèle singapourien et d'autres référents internationaux.

Le tableau synthétique de ces KPI ci-dessous est pour le moins ambitieux, et il peut même paraître illusoire quand on connaît l'actualité de la ville, à savoir l'explosion d'un entrepôt de produits toxiques² dans le port de Tianjin³ en août 2015, qui fit près de 200 morts et 800 blessés, contaminant ainsi des zones entières, et obligeant certains résidents à quitter leur maison pour aller vivre dans l'écocité⁴, et ce, avant tout, afin d'avoir un toit.

¹ Cf. GRANT ASSOCIATES, Tianjin Eco-City. In : *landezine* [en ligne]. 7 mai 2017.

²Cf. FRANCEINFO, Les explosions à Tianjin ont bien entraîné une pollution de l'air. In : *France info* [en ligne]. 13 août 2015

³ Tianjin est le 4e port mondial en tonnage en 2012 et le 10e pour le trafic de conteneurs (en EVP).

⁴Cf. CHEN, John Woodside with additional reporting by Si, WENJUAN Xu, HUILAN Liu, Too fast, too soon: how China's growth led to the Tianjin disaster. In: *The Guardian* [en ligne]. 23 mai 2017.

No.	KPI Area and Details	Indicative Value	Timeframe
Natural Environment			
1	Ambient Air Quality	No of days per year in which ambient air quality meets or exceeds China's National Ambient Air Quality Grade II Standard ≥ 310 (85% of 365 days)	Immediate
		No. of days per year in which SO ₂ and NO _x content in the ambient air should not exceed the limits stipulated for China National Ambient Air Quality Grade I Standard ≥ 155 (85% of 310 days)	Immediate
		To meet the standard stated in the PRC's National Standard GB 3095-1996	By 2013 ⁹⁰
2	Quality of Water Bodies	To meet Grade IV surface water quality standard stated in the PRC's National Standard GB 3838-2002	By 2020
3	Water from taps attaining drinking water standards	100 %	Immediate
4	Noise pollution levels should meet the stipulated standards for different functional zones	100 %	Immediate
5	Carbon emission per unit GDP	150 ton-C per one million US dollars	Immediate
6	Net loss of natural wetlands	0	Immediate
Man-Made Environment			
7	Proportion of green buildings ⁹¹	100 %	Immediate
8	Local plants index	≥ 0.7	Immediate
9	Public green space per capita	≥ 12 m ² per capita	By 2013
10	Per capita domestic water consumption	≤ 120 Liters per day per capita	By 2013
Living Style			
11	Per capita domestic waste generation	≤ 0.8 kg per day per capita	By 2013
12	Proportion of green trips ⁹²	≥ 30 %	By 2013
		≥ 90 %	By 2020
Infrastructure			
13	Overall Solid waste recycling rate	≥ 60 %	By 2013
14	Provision of free recreational and sport facilities within walking distance of 500 m	100 %	By 2013
15	Treatment to render hazardous and domestic solid wastes non-toxic	100 %	Immediate
16	Barrier-free accessibility	100 %	Immediate
17	Services network coverage	100 %	By 2013
Management			
18	Proportion of public housing	≥ 20 %	By 2013
Economic Sustainability			
19	Renewable energy usage	≥ 20 %	By 2020
20	Water supply from non-traditional sources	≥ 50 %	By 2020
Technological Innovation			
21	Number of R&D scientists and engineers per 10,000 labor force	≥ 50 man-year	By 2020
Employment			
22	Employment-housing equilibrium index ⁹³	≥ 50 %	By 2013

Source: SSTEK KPIs.

Figure 27 : Liste des KPI de Tianjin

Pour conclure sur l'écocité de Tianjin, on soulignera finalement l'habileté des autorités chinoises qui invitent régulièrement des leaders d'opinions étrangers à des conférences comme le « World Binhai Ecocity Forum » - notamment des leaders tels que Richard

Register¹, qui serait connu aux Etats-Unis pour avoir « inventé » le premier cette terminologie de l'écocité². Ces leaders d'opinions - qu'ils soient universitaires, journalistes ou activistes écologiques - ont une audience non négligeable, surtout s'ils sont américains. Et ils peuvent ainsi relayer à bon compte (et à peu de frais) la médiatisation voulue de ces projets présentés comme des modèles de bonne pratique environnementale³, prometteuse pour l'avenir de l'urbanisation du pays le plus peuplé au monde. Le marketing territorial des acteurs communistes chinois⁴ est relayé à tous les niveaux politiques, et il sert grandement les intérêts de l'Etat stratège⁵ chinois.

Mais cette conception sino-singapourienne qu'est l'écocité de Tianjin est, en définitive, basée sur une approche assez productiviste et centrée sur l'offre plutôt que la demande: elle privilégie l'infrastructure et la technologie au détriment de la qualité environnementale, d'une véritable intégration urbaine et sociale, dans un contexte où la participation citoyenne relève davantage de l'utopie pure.

¹ Cf. REGISTER, Richard, Report from China – Progress at Tianjin Eco-city and Promise at Nanjing. In: *Ecocity Builders* [en ligne]. 24 October 2012.

² REGISTER Richard, *Ecocity Berkeley: building cities for a healthy future*, Berkeley, Calif.: North Atlantic Books, 1987, 140p.

³ CHANG I-Chun Catherine, LEITNER Helga & SHEPPARD Eric, A Green Leap Forward? Eco-State Restructuring and the Tianjin–Binhai Eco-City Model, *Regional Studies*, 2016, 50:6, 929-943.

⁴ Cf. HERODOTE.NET, Le Parti communiste chinois - Un Parti très peu «communiste». In : *Herodote.net* [en ligne]. 2019.

⁵ Concept forgé par le Commissariat général au Plan autour de la redéfinition de l'intérêt général, le thème de l'Etat-stratège a émergé afin de donner une réponse adaptée à la crise de l'"Etat planificateur". Il fait référence à l'intervention de l'Etat dans la vie économique du pays en vue de l'organiser autour de domaines de priorité à développer, et organiser une aide adaptée à quelques secteurs et territoires.

Cf. BILLOWS, Sebastian, et Scott VIALLET-THEVENIN. La fin de l'État stratège ? La concurrence dans les politiques économiques françaises (1945-2015), *Gouvernement et action publique*, vol. 4, no. 4, 2016, pp. 9-22.

2) Créer une vitrine médiatique pour la métropole dans les réseaux de politique publique

« *L'analyse des relations de pouvoir dans une société ne peut se ramener à l'étude d'une série d'institutions, pas même à l'étude de toutes celles qui méritent le nom de "politique". Les relations de pouvoir s'enracinent dans l'ensemble du réseau social* ». A travers ces lignes, Foucault¹ souligne combien le pouvoir est consubstantiel à la relation sociale: il intervient, en effet, à tous les niveaux des appareils sociaux, et pas seulement dans les institutions souvent considérées comme détentrices de son monopole légitime. L'exercice du pouvoir ne se réduit donc pas à une relation verticale entre des individus et l'État, ou entre ceux-ci et des collectivités locales voire un groupe social dominant. Le pouvoir s'exerce également de manière informelle, i.e. en dehors des cadres institutionnels ou des normes officielles, notamment à travers des relations personnelles². Si la notion de réseau a parfois des connotations péjoratives³, elle n'en demeure pas moins un élément majeur pour penser les relations sociales en matière de liens et de connexions, et ainsi pour analyser les ressorts informels de l'exercice du pouvoir. Le sociologue François Denord définit ainsi le réseau comme des relations inter-individuelles ou inter-organisationnelles (appelés « les réseaux complets »), ou des ensembles formés autour d'un individu (« les réseaux personnels »)⁴.

Le débat autour des réseaux de politiques publiques (ou « policy networks » en anglais) n'est pas nouveau: il date des années 1980 chez les anglo-saxons et des années 1990 en France. Marsh⁵, par exemple, montre combien la politique britannique est moins le fruit d'un affrontement au sein de l'arène électorale ou parlementaire que le résultat des activités souterraines de comités, de hauts fonctionnaires, des organisations professionnelles ou des groupes d'intérêt. La diffusion parmi les politistes de cette analyse au prisme des réseaux s'expliquerait, du reste, par une volonté d'expliquer « la fragmentation de l'Etat, la montée de

¹ FOUCAULT Michel, Deux essais sur le sujet et le pouvoir. II, Le pouvoir, comment s'exerce-t-il ?, in : H.L. Dreyfus et P. Rabinow, *Michel Foucault. Un parcours philosophique. Au-delà de l'objectivité et de la subjectivité*, Paris, 1984, p. 308-321, ici p. 317-318 (1^{re} éd. 1982).

² BECQUART-LECLERCQ J., « Réseau relationnel, pouvoir relationnel », *Revue française de science politique*, 29/1, 1979, p. 102-128, ici p. 107-108.

³ Le sujet des francs-maçons, par exemple, apparaît comme un éternel marronnier de la presse autour de l'idée sous-jacente du secret, de la clandestinité, voire de la conspiration.

⁴ DENORD François, « Théorie des réseaux », dans *Encyclopædia universalis*, Paris, 2010.

⁵ MARSH, David and RHODES, R.A.W. (dir.), *Policy networks in British government*, Oxford, GB. Clarendon Press, 1992, 312p.

la transnationalisation et de la sectorisation en contexte européen¹ » depuis les années 1980. Le fait que le pouvoir ne soit plus l'apanage de l'Etat seul (du fait de la construction européenne, des lois de décentralisation et de la mondialisation), que les relations soient moins verticales avec les territoires ou les acteurs privés, que la contractualisation soit devenue une modalité fréquente de l'action publique ou que l'on assiste à une reterritorialisation de cette action publique sont autant d'éléments qui participent à la dilution du pouvoir, et induisent une volonté de mieux comprendre la « redéfinition des modes d'intervention de l'Etat » par le biais de ces réseaux.

Cette notion de réseaux s'inscrit, en outre, dans un débat structurant de l'analyse des politiques publiques qui voit classiquement s'opposer « néo-corporatisme » et « pluralisme ». Aux États-Unis surtout, les thèses du pluralisme, dominantes dès les années 1950, analysent le processus de décision politique comme la résultante d'une interaction entre une multitude d'acteurs représentant des intérêts divergents, mais étant reconnus comme légitimes par l'Etat ou leurs concurrents. Les thèses néo-corporatistes² considèrent, a contrario, que certains acteurs sont plus dominants ou plus légitimés que d'autres, ce qui leur permet de coproduire les politiques publiques avec l'État, ou l'action publique territoriale avec les pouvoirs publics locaux. Développées notamment par Théodore Lowi³ ou Guy Peters⁴, elles mettent en évidence la fermeture des cercles décisionnels par des sous-systèmes - représentés par les représentants des groupes d'intérêt, les agences de l'État et du congrès américain - et elles soulignent la place prépondérante prise par les acteurs privés qui influent sur l'action publique en échappant au contrôle des citoyens. Les tenants du néo-corporatisme ont d'ailleurs popularisé la notion de « triangle de fer » pour illustrer leur propos. Pour le dire en bref, les pluralistes voient dans les réseaux de politiques publiques un espace d'interactions ouvert, quand les néo-corporatistes y voient un espace fermé où l'entre-soi prédomine, et

¹ Patrick, THATCHER Mark (dir.), Les réseaux de politique publique. Débat autour des policy networks, *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 1997, n°37, p.177-183.

² Un de nos premiers entretiens se conclut ainsi: "*Chez nous, ce sont les lobbys qui mènent le jeu*".

³ LOWI Theodore, *The End of Liberalism*, New York, N. Y., Norton, 1969.

⁴ PETERS Guy, *American Public Policy*, Basingstoke, Mac Millan, 1986.

réunit des acteurs publics et privés spécifiques, ce qui n'est pas éloigné de l'analyse sur le « corporatisme sectoriel » développé par Jobert et Muller¹.

Dès les années 1980, Sabatier analyse, pour sa part, les politiques de l'environnement aux USA au prisme du modèle de l'Advocacy Coalition Framework² (ACF). Il interroge ainsi le pilotage de l'action publique environnementale au travers des élites sectorielles qui imposeraient, selon lui, leurs représentations des problèmes et leurs solutions. L'action publique ne serait plus le résultat de l'interaction entre une multitude d'acteurs aux ressources de pouvoir en compétition « ouverte », mais plutôt le fruit des croyances imposées par les membres des coalitions de cause. Il s'agit alors pour le politiste d'identifier les acteurs pertinents et de prendre la mesure du sens ou des valeurs qu'ils portent et véhiculent dans ces réseaux d'action publique. Cela permet aussi de comprendre les phénomènes de changement d'orientation (d'une politique d'aménagement local par exemple) selon un mode plutôt incrémental ou alors de façon plus brutale au gré des changements de majorité ou d'équipes après des élections. Ce modèle ACF n'a en rien perdu de son intérêt et peut s'appliquer tout à fait à l'analyse d'un projet urbain durable, dans la mesure où l'on peut se demander si les grandes orientations stratégiques sur un territoire, à défaut d'être pensées par des élites sectorielles, ne sont pas pensées désormais par des ingénieurs à la tête de services administratifs clés au niveau d'une institution intercommunale. Qui sont-ils? Quelle est leur vision de la fabrique urbaine? A quel point influencent-ils les élus ou les réseaux locaux dans lesquels ils évoluent tous? Quelle légitimité portent-ils et quelle responsabilité assument-ils si le projet n'évolue pas comme prévu au départ? Endossent-ils la responsabilité d'un échec éventuel dans la conduite d'un projet (timing non respecté, fonds prévus non alloués par l'Etat pour non conformité aux critères définis en amont, etc.) ou sont-ce les élus qui leur ont délégué des pouvoirs qui en paient le tribut? La question mérite d'être posée.

Qu'ils soient finalement appelés « réseaux de projet », ou « communautés de politiques publiques », ou encore « communautés épistémiques³ », les réseaux mettent ainsi en évidence

¹ JOBERT Bruno et MULLER Pierre. *L'État en action. Politiques publiques et corporatismes*. Paris : Presses Universitaires de France (Paris), 1987, 242 p.

² SABATIER, P., JENKINS-SMITH, H. (dir.), *Policy Change and Learning. An Advocacy Coalition Approach*, Boulder, Westview Press, 1993.

³ MEYER, Morgan, et MOLYNEUX-HODGSON Susan. « « Communautés épistémiques » : une notion utile pour théoriser les collectifs en sciences ? », *Terrains & travaux*, vol. 18, no. 1, 2011, pp. 141-154.

ces espaces intermédiaires où se construit l'action publique. Ils soulignent la dimension collective et interactive des processus décisionnels, avec un effacement relatif de l'autorité publique. Ils renvoient aux infrastructures techniques¹, ou à des intérêts sectoriels, territoriaux, professionnels² ou associatifs³ qui sont partagés. C'est dans ce contexte que nous avançons deux hypothèses: la première est que les projets durables permettent aux métropoles de développer un marketing territorial judicieux dans les réseaux de villes en véhiculant une image vertueuse de durabilité pour leur territoire, en augmentant leur visibilité dans ces cercles urbains, et donc à l'international; voire même en activant des financements, souvent auprès d'instances supranationales. Et la seconde consiste à avancer que la gouvernance de projets durables s'organise surtout entre une poignée d'acteurs - publics et privés - qui bénéficient déjà du soutien d'un réseau, indépendamment de l'organisation ou de l'institution publique à laquelle ils appartiennent officiellement.

Pour relier ces propos avec les terrains étudiés, nous nous sommes ainsi demandé ce qui faisait la spécificité des décideurs de la fabrique urbaine rennaise ou danoise: quelles sont ainsi les caractéristiques du régime urbain dans les deux métropoles et par quels types de réseaux sont-ils influencés? Quelles sont les valeurs dominantes? Équité sociale versus libertés individuelles? Ou maîtrise des prix du logement à tout prix versus une croissance urbaine relancée? Ou encore laïcité forte versus une laïcité plus conciliante avec le terreau idéologique traditionnel du bassin rennais, par exemple? Observe-t-on des changements sur le temps assez long de ces projets durables (une décennie au moins)? Pourquoi certaines personnes interrogées ont-elle été si réticentes parfois à nous donner leur sentiment profond ou leur analyse ex-post de la fabrique urbaine locale? Est-ce parce qu'un régime urbain d'une ville moyenne, influencé par des réseaux, cela représente finalement un microcosme assez petit: pour pouvoir continuer de travailler sur des années, faudrait-il ménager sans cesse les

¹ OFFNER Jean-Marc, PUMAIN Denise (dir.), *Réseaux et territoire, significations croisées*, Paris, Éditions de l'Aube, 1996 ;

LORRAIN, Dominique, MARCHAIS-ROUBELAT, Anne, "Retour sur la dérégulation des réseaux techniques, 1985-2001", *Flux*, 44-45, 2001, p.4-7.

² C'est le cas par exemple de l'UNICE, l'Union of industrial and employers confederations of Europe ou du CEFIC, le European Chemical Industry Council.

³ On pense au réseau européen de réduction des risques liés à l'usage de drogues ou en anglais European Harm Reduction Network –EuroHRN.

uns et les autres? Le développement durable serait-il alors une nouvelle grammaire « liante » et qu'il est de bon ton d'employer par-delà les influences profondes des individus?

Le projet durable sur l'île de Nantes: un faire-valoir de la métropole dans les réseaux de ville Ecocité, Eurocités ou REVES¹

Pour ce qui concerne les réseaux de villes, il est fait ici référence aux réseaux tels que le CGLU², le CCRE³ ou C40⁴; mais également aux réseaux de villes européennes (comme Eurocités⁵) ou encore aux réseaux ONUsiens comme l'ICLEI⁶.

Ainsi, la ville de Nantes par exemple, organise dans le cadre de la présidence qu'elle anime en 2016 une réunion du Bureau exécutif d'Eurocities (c'est à dire une réunion des 12 villes membres du Comité exécutif) pour faire un bilan des premières déclinaisons opérationnelles d'un pacte signé par les villes du réseau, notamment dans le domaine de

¹ REVES (ou le Réseau européen des villes et région de l'économie sociale) fédère des collectivités territoriales et des organisations (coopératives, mutuelles, associations...) qui œuvrent pour développer et défendre l'économie sociale territoriale.

² Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU ou UCLG en anglais) représente et défend les intérêts des gouvernements locaux et régionaux sur la scène mondiale, quelles que soient la taille des collectivités. Son siège est à Barcelone et l'une des co-présidents actuels est Anne Hidalgo, maire de Paris.

³ Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est la plus importante et plus ancienne association de collectivités territoriales en Europe et regroupe 42 pays européens. Depuis sa création en 1951, le CCRE promeut la construction d'une Europe unie, pacifique et démocratique fondée sur l'autonomie locale, le respect du principe de subsidiarité et la participation des citoyens. L'association est à l'origine du mouvement des jumelages en Europe au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

⁴ "C40 Cities" est un réseau regroupant 96 des plus grosses villes mondiales pour traiter des questions liées au changement climatique. Créé en 2005 par le maire de Londres Ken Livingstone, il a pour président actuel l'ancien maire de New York, Michael Bloomberg qui a été nommé à cette fonction en 2014 par le Secrétaire général de l'ONU, Ban Ki Moon.

⁵ Eurocities ou Eurocités, dont le siège est à Bruxelles, est un réseau de grandes villes européennes, fondé en 1986 par les maires de six villes: Barcelone, Birmingham, Francfort-sur-le-Main, Lyon, Milan et Rotterdam. Il s'agissait de créer une plateforme politique agissant comme intermédiaire entre les villes et les institutions européennes. Il regroupe 140 villes de plus de 250 000 habitants parmi 34 pays différents.

⁶ L'ICLEI ou International Council for Local Environmental Initiatives ou Conseil international pour les initiatives écologiques locales, est une association fondée en 1990 sous le parrainage du programme des Nations unies pour l'environnement. Elle compte en 2018 plus de 370 acteurs locaux (villes, communes et associations municipales) répartis dans 61 pays. Elle est chargée de mettre en place et soutenir des projets de développement durable au niveau des communes à travers le monde. Son but est d'améliorer la situation écologique globale par "l'addition de chaque action locale en faveur de l'environnement".

l'emploi, de la transition numérique et énergétique. Le site de la ville insiste ainsi sur la « visibilité renforcée de Nantes dans les réseaux de villes européennes¹ ». Et la présidente d'Eurocities réaffirme à cette occasion sa conviction selon laquelle : « *l'Europe doit s'appuyer sur les villes qui, au quotidien et au plus près des attentes et des propositions des citoyens, connaissent les usages nouveaux, élaborent de nouvelles méthodes de gouvernance, inventent de nouveaux outils et peuvent ainsi faire des politiques européennes des interventions plus adaptées aux réalités des territoires urbains* ». Le réseau serait donc un moyen d'influer sur les institutions européennes en se faisant l'écho des suggestions locales, et notamment citoyennes. On constate en tout cas que les sujets de la transition numérique et écologique au sein de ce type de réseaux - tout comme des projets urbains durables qui montrent l'action concrète d'une métropole - sont autant de moyens pour les grandes villes d'augmenter leur visibilité internationale, ou leurs connexions avec d'autres grands centres urbains, et de véhiculer une image positive du territoire qu'elles représentent. Il s'agit certes d'échanger des expériences et des informations, de promouvoir des solutions (notamment pour la ville de demain), d'illustrer les bonnes pratiques de gouvernance ou d'organisation stratégique de l'espace, de défendre des intérêts ou des identités, de partager de l'expertise et de la connaissance. Mais il s'agit aussi (et avant tout?) de développer son propre marketing territorial. Ainsi, Johanna Rolland, la maire actuelle de Nantes, est restée deux ans à la tête du réseau Eurocities (2014-2016) et la métropole nantaise est à ce jour la seule en France à être membre de l'Exécutif du réseau, ce qui révèle une stratégie de positionnement bien calculée en amont. La maire reconnaît que sa présidence d'Eurocities a sans doute permis de recevoir environ 5 millions d'euros de financements européens sur le projet «5 ponts», qui vise à ouvrir un lieu d'accueil nuit et jour sur l'île de Nantes pour des personnes en grande précarité². La ville a ainsi pu jouer sur la labellisation antérieure « d'écoquartier Prairie-au-Duc » sur l'île de Nantes dans le cadre du Grenelle environnement lancé en 2009³, ainsi que de sa nomination en tant que Capitale verte européenne par la Commission européenne en 2013⁴. Autrement

¹ Cf. DELAROQUE, Rodolphe, Nantes Métropole - EUROCITIES à Nantes : les villes intelligentes au service de l'Europe - International. In : *nantesmetropole.fr* [en ligne].

² Cf. 20 MINUTES, Nantes ne préside plus Eurocities (mais son mandat a été fructueux). In : *20minutes.fr* [en ligne]. 30 novembre 2016.

³ Cf. PÔLE MÉTROPOLITAIN NANTES SAINT-NAZAIRE, Démarche EcoCité, programme Ville de demain. In : *nantessaintnazaire.fr* [en ligne]. 2019.

⁴Cf. NANTES, Ville de, La qualité de vie d'une capitale verte. In : *nantes.fr* [en ligne]. 2019.

dit, ce réseautage permet non seulement de vanter les labellisations antérieures, mais aussi de déclencher un financement supranational postérieur non négligeable, notamment pour une métropole de taille moyenne comme Nantes, dans un contexte de raréfaction des financements de l'Etat¹.

Qui plus est, ce tissage de liens dans un réseau spécifique et ces labellisations diverses sont connus d'autres réseaux: ils déclenchent alors un cercle vertueux en matière d'image et de visibilité. A titre d'exemple, une conférence dans le cadre du réseau Ecocity² s'est tenue à Nantes en 2013, suivie d'une édition à Abu Dhabi en 2015, Melbourne en 2017; la prochaine conférence ayant lieu à Vancouver en 2019. La conférence organisée en 2013 à Nantes a mis un énorme coup de projecteur sur la métropole française qui prenait le relais après des villes aussi connues que Montréal, Istanbul, San Francisco, Bangalore, Shenzhen, Curitiba, Dakar, Adélaïde ou Berkeley. Ce fut alors la première édition à se dérouler au sein de l'Union Européenne d'où la médiatisation significative à cette occasion pour Nantes. La 10e édition³ de ces conférences organisées par l'ONG Ecocity Builders⁴ voulait, du reste, en 2013 placer « la ville comme chantier essentiel pour la réponse aux enjeux globaux de la durabilité »: la récurrence du thème de la durabilité a permis ainsi aux acteurs publics nantais de jouer à nouveau sur la labellisation de leur métropole par la Commission comme capitale verte européenne, et d'augmenter tant sa visibilité internationale que son image verte⁵ auprès de nombreuses villes sur tous les continents en rappelant l'écoquartier aussi primé sur l'île de Nantes.

Le concept de réseau qui cherche à éclairer sur les recompositions de l'action publique peut donc d'abord être décrypté comme un formidable instrument de marketing pour une

¹Cf. COUR DES COMPTES, L'Etat et le financement de l'économie. In : *ccomptes.fr* [en ligne]. 12 juillet 2012.

² Le réseau Ecocity organise un sommet mondial tous les deux ans avec environ un millier de participants qui débâtent sur les problématiques de la ville et son rapport à l'environnement.

³ Cf. ECOCITY, 2013, Le projet [en ligne].

⁴ Ecocity Builders est une ONG fondée en 1992 par l'activiste Richard Register (comme déjà mentionné sur l'écocité Tianjin). Elle déclare "revisiter la planification urbaine écologique, le design, l'écologie, l'éducation, les politiques publiques et la participation citoyenne pour construire des villes plus saines".

Cf. ecocitybuilders.org/.

⁵ Cf. PRUETZ, Rick, Learning from the European Green Capitals. In : *Ecocity Media* [en ligne]. 2 avril 2014.

métropole, et par conséquent aussi pour ses acteurs publics ou privés. Pour autant, la notion semble parfois briller par son caractère aussi descriptif que flou¹. Et le fait de parler de réseaux revient à « *s'interroger sur les frontières entre ceux qui participent à l'action publique et ceux qui en sont exclus. C'est désigner des lieux, des moments et des personnes qui détiennent le pouvoir de participer à l'action publique et de produire des biens considérés comme collectifs*² ». Pour le dire autrement, la notion de réseau porte en elle également l'idée de l'inclusion pour les uns - ces « happy few » qui participent à la « chose publique » (la res publica) - et d'exclusion pour d'autres acteurs dans un contexte où la participation citoyenne est parfois limitée à la portion congrue.

En définitive, l'approche par les réseaux présente l'intérêt de révéler à la fois une accession facilitée aux sphères du pouvoir pour quiconque y adhère; et elle montre les effets démultiplicateurs qu'ils peuvent générer en matière de visibilité et d'image vertueuse, notamment dans un contexte où la durabilité est revendiquée, et semble être devenue *le* discours obligé en politique.

3) Le projet durable pour renforcer son leadership politique sur la scène locale

L'approche par les réseaux semble avoir progressivement supplanté la vision prévalant jadis chez les politistes et les sociologues, qui voyaient dans le leadership³ charismatique, au sens wébérien du terme, une condition sine qua non pour accéder aux postes décisionnaires, notamment sur des projets phares comme les écocités. Rappelons à cet égard que d'après Weber⁴, il existerait trois types d'autorité légitime: le pouvoir traditionnel, le pouvoir bureaucratique (ou rationnel-légal) et le pouvoir charismatique. Le premier procéderait d'une

¹ LE GALES Patrick, Introduction : Les réseaux d'action publique entre outil passe-partout et théorie de moyenne portée, in : Patrick Le Galès et Mark Thatcher (dir.), *Les réseaux de politique publique. Débats autour des policy networks*, 1995, p. 13-28.

² LE NAOUR Gwenola, MASSARDIER Gilles, *L'action publique sélective*, Paris, LGDJ, 2013.

³ Le leadership est compris ici comme la capacité à entraîner les autres (un groupe, une population), ou comme une position de domination par rapport à d'autres, qu'il s'agisse d'un individu seul, d'un groupe, ou d'une entité quelconque.

⁴ WEBER Max, *Économie et société*, Paris, Agora-Pocket, (Plon, 1971), 1995, 650 p.

filiation qui procurerait aux « ayant droits » une légitimité venant du sang (c'est le cas de l'aristocratie sous l'Ancien régime), ou venant de propriétés et de biens transmis de père en fils (c'est le cas des notables¹ en politique au 19e et début 20e siècle), ou encore venant de valeurs (avec la transmission du flambeau à des « héritiers » en politique comme Alliot-Marie, Debré ou Le Pen). Cela suppose que les individus vivent dans un type de société ou de régime politique basé sur l'autorité reconnue de ces « ayant droits ». Le second relèverait d'une légitimité « bureaucratique » conférée par l'appartenance à une institution (qui attribue un droit reconnu par la loi), ou par une position de commandement et/ou de responsabilité obtenue par un savoir ou un savoir-faire particulier (tel que celui des experts ou des « technocrates »). Cette légitimité est évaluable, car elle repose sur des critères répertoriés. Le troisième pouvoir s'appuierait, quant à lui, sur une légitimité « charismatique » fondée sur des valeurs éthiques, religieuses, ou politiques, apportant une grâce particulière à la personne investie: « *Nous appellerons charisme la qualité extraordinaire d'un personnage, qui est, pour ainsi dire, doué de forces ou de caractères surnaturels ou surhumains* » (p. 320). Qui plus est, cette distinction doit faire l'objet d'une « *reconnaissance par ceux qui sont dominés* » dans un processus d'interaction (p. 321). La légitimité charismatique suppose par conséquent un besoin déjà latent d'identification à un message nouveau (ou recyclé) pour une communauté, voire à un destin prophétisé, ou encore un besoin d'identification à un personnage perçu comme « providentiel » (à la façon d'un de Gaulle en 1958) à un moment de crise politique ou sociétale. L'acteur politique doit par conséquent utiliser deux types de discours: Il doit employer non seulement un discours à forte teneur symbolique permettant d'envisager de nouvelles formes de « bien vivre ensemble », mais il doit également avoir recours à un discours de fermeté pragmatique² démontrant son énergie et sa capacité d'action; voire sa capacité de transformation radicale de la société du fait de son statut d'acteur public à part (à la manière d'un Sarkozy pendant sa campagne électorale de 2007). Weber évoque même des formes de leadership charismatique poussé à l'extrême quand un acteur public « *est*

¹ Pour Weber, les notables sont « les personnes qui 1/de par leur situation économique, sont en mesure, à titre secondaire, de diriger et d'administrer effectivement de façon continue un groupement quelconque, sans salaire ou contre un salaire nominal ou honorifique ; 2/jouissent d'une estime sociale – peu importe sur quoi celle-ci repose – de sorte qu'ils ont la chance d'occuper des fonctions dans une démocratie directe formelle, en vertu de la confiance de ses membres, d'abord par acte volontaire, puis à la longue par tradition », cf. Max Weber, *Ibid*, , p. 378.

² CHARAUDEAU Patrick, Le charisme comme condition du leadership politique, *Revue française des sciences de l'information et de la communication* [En ligne], 7, 2015.

considéré comme envoyé par Dieu ou comme un exemple, et en conséquence considéré comme un “chef” [Führer] » (p. 320). Or, comme le montre Kershaw¹ dans son essai sur Hitler, le leadership charismatique peut émaner d'un individu qui propose une vision systématique du monde et développe une utopie sociale (ici délivrées dans Mein Kampf), mais il est le produit également d'une surenchère permanente entre le groupe dominant et son leader, ou entre le sommet et la base.

Autrement dit, ce leadership est possible car il existe un collectif autour d'un individu perçu comme spécial, et parce qu'il existe également une interaction forte entre celui qui est appréhendé comme porteur d'une mission hors norme, et le public qui s'en remet à lui. Mais pour en revenir à Weber, l'intérêt de son œuvre par rapport à notre étude est finalement de poser la question de la rationalisation du pouvoir (et des rapports sociaux en général). Il est tentant de se demander alors si le pilotage d'un projet d'écocité, par exemple, est facilité dans le cadre d'une autorité plutôt bureaucratique ou dans le cadre d'une autorité plutôt charismatique? De notre point de vue, la deuxième semble présenter l'avantage de donner une impulsion plus forte politiquement et d'apporter aussi un visage (donc une identification plus prégnante pour la population) à ce type de projets novateurs. La notion de leadership doit ainsi être appréhendée dans une conception plurielle, et elle doit être comprise comme une capacité à réguler des situations, à coordonner différents acteurs sociaux tout en apportant des valeurs et du sens dans un espace politique de plus en plus fragmenté et instable: ce sont les pré-requis indispensables que nous enseigne la littérature sociologique sur le sujet². Comme le confirme Bourricaud³, il faut jouer les arbitres en interne et les ambassadeurs vis-à-vis de l'extérieur: *« Pour avoir des chances d'être reconnu comme leader, il faut que je puisse prétendre à une certaine expertise dans un domaine investi d'une valeur symbolique ou instrumentale décisive, même si mon excellence ne m'assure pas la première place parmi mes partenaires. En fait, le statut de leader repose [...] sur une combinaison d'aptitudes requises par la nature des activités dans lesquelles le groupe se spécialise et un facteur général qui met en jeu une certaine aptitude à inspirer confiance en coordonnant, en intégrant les*

¹ KERSHAW Ian, Hitler. Essai sur le charisme en politique, Paris Gallimard, 1995, 242p.

² BORRAZ, Olivier, 5. Le leadership institutionnel, In : SMITH, Andy (dir.) ; SORBETS, Claude (dir.) *Le leadership politique et le territoire : Les cadres d'analyse en débat*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2003.

³ BOURRICAUD F., *Esquisse d'une théorie de l'autorité*, Paris, Plon, 1969, p. 126.

contributions de chaque participant ». Le leadership, dans la sphère politique, repose donc sur une capacité d'organisation et de contrôle de la société par un petit nombre d'individus, qui ont souvent capté le pouvoir exécutif. Et il s'appuie sur un ensemble de règles et de normes qui encadrent l'étendue de l'autorité et les moyens de l'exercer.

Pour autant, les critiques sur la notion de leadership politique (au sens charismatique du terme) sont légions: tout d'abord, celle-ci transformerait certains élus en « héros de l'action publique »¹ à l'instar de James McGregor Burns² quand il écrit: « *For me the leader is a very special, very circumscribed, but potentially the most effective of power holders, judged by the degree of intended « real change » finally achieved* » (p. 19). Burns insiste ici non seulement sur le caractère spécial du personnage, sa capacité d'action, mais également sur sa capacité de transformation à partir d'une véritable volonté personnelle: c'est ce que nous développerons sur notre terrain principal de recherche en évoquant le projet du métro à Rennes porté initialement par Edmond Hervé. Néanmoins pour Sawicki, ces leaders politiques seraient pris dans des réseaux au sein desquels ils sont alternativement leaders et suiveurs. Ainsi, il s'agit d'un processus à la fois collectif et réciproque où le projet urbain novateur va alimenter un éventuel leadership existant, mais est aussi porté par celui-ci.

Du reste, on peut avancer que le leadership vu du territoire³ semblerait a priori naturellement renforcé par tout projet d'écocité qui est une formidable vitrine à l'extérieur, mais qui est aussi un révélateur des priorités politiques du moment, et du type d'acteurs aux commandes de la chose publique locale. Il convient de souligner en outre que l'ère actuelle est caractérisée par une médiatisation à outrance des événements, notamment pour des projets qui sont parfois abandonnés rapidement, nonobstant ces effets d'annonce spectaculaires. Cet élément dévoile à quelle point la communication d'Etat ou des territoires s'est développée depuis les années 1990⁴. Ainsi, la communication municipale ou métropolitaine est devenue

¹ SAWICKI Frédéric, Le leadership politique : Un concept à remettre sur le métier ?, In : *Le leadership politique et le territoire : Les cadres d'analyse en débat*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2003.

² BURNS James McGregor, *Leadership*, New York, Harper & Row, 1978.

³ GENIEYS William, Le leadership vu du territoire: pour une sociologie de l'action politique des élus locaux, in Andy Smith et Claude Sorbets (dir.), *Le leadership politique et le territoire. Les cadres d'analyse en débat*, Presses universitaires de Rennes, 2003.

⁴ ASHWORTH J. G., WOOGD H., *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*. London/New York, Belhaven Press, 1990.

une ressource légitime dans l'exercice du pouvoir¹, et également une entreprise de légitimation permettant aux élus de promouvoir leur action publique (et leurs réalisations urbaines) en vue des élections suivantes. Par ailleurs, l'usage d'une terminologie particulière comme celle du développement durable permet de construire une certaine réalité par-delà l'effet marketing initial. Comme le montre Le Bart² (p. 10): « *Le discours fonde l'action, la légitime, l'explique, la masque parfois, la reconstruit toujours* ». Pour autant, cette information/communication est souvent la chasse gardée d'une équipe restreinte autour du maire ou du président de l'intercommunalité comme le note Lagroye³ (p.78): « *Dans le fonctionnement d'une municipalité, ce phénomène est repérable par l'existence d'une hiérarchie correspondant à des « niveaux » d'information; le groupe restreint formé du maire, du secrétaire général et de quelques adjoints paraît être le seul détenteur des informations essentielles pour la définition des politiques; ces informations ne sont communiquées à l'ensemble du Conseil municipal qu'en fonction des besoins* ».

L'analyse de ces projets novateurs permet enfin d'observer les rapports de force évolutifs entre les acteurs qui fabriquent la ville aujourd'hui. La notion de leadership politique est, dans cette perspective, tout à fait fondamentale pour mener à bien ce genre d'opérations urbaines exemplaires, comme en témoigne le projet chinois de Dongtan qui se voulait exemplaire au départ, et reste tout à fait surprenant par son issue.

Les spatules à face noire de Dongtan ... ou le nécessaire leadership politique local

Le premier vrai projet d'écocité chinois qui ait vu le jour, Dongtan, a été hautement médiatisé en 2005 par la signature d'un contrat à Londres entre la société mixte SIIC⁴, responsable du projet, et la société britannique Arup (spécialisée dans l'ingénierie civile), en présence de Tony Blair et du président chinois de l'époque, Hu Jintao. Cette habile

¹ LAVIGNE Alain, Elus, communicateurs et publics: discours et arguments sur l'information municipale, in *Communication et politique*, Hermès, La Revue, 1995/3-4 (n° 17-18), p. 259 à 270.

² LE BART Christian, *La rhétorique du maire entrepreneur : critique de la communication municipale*, Paris, Pedone, 1992, Coll. "Vie locale".

³ LAGROYE Jacques, L'information et le pouvoir local, in : Albert Mabileau et André-Jean Dutesq, *L'information locale*, Paris, Pedone, 1980, p. 71-86.

⁴ L'acronyme de SIIC signifie la Shanghai Industrial Investment Corporation.

médiatisation est ensuite largement relayée par les médias occidentaux¹, même si ce projet d'écocité sera tout simplement abandonné au bout de quatre ans. Il devait pourtant voir le jour à l'occasion de l'Exposition universelle de Shanghai en 2010.

Ce projet urbain novateur se situe dans un contexte d'action publique urbaine chinoise marquée par une succession de modèles de villes nouvelles (que ce soit la ville-satellite, la ville nouvelle, ou ensuite la ville durable), influencés par la diffusion de références urbaines internationales². Les modèles de ville durable se multiplient, du reste, eux-aussi - avec la ville verte, l'éco-ville, ou la ville bas-carbone - démontrant ainsi une progressive inflexion de l'action publique urbaine chinoise vers la transition écologique et énergétique pour les raisons évoquées précédemment. Les pouvoirs publics évoluent eux-mêmes sur le sujet en glissant d'une action publique urbaine descendante (ou « top-down ») vers des initiatives plurielles, qui peuvent être tout autant portées par l'Etat, les collectivités territoriales (municipale et d'arrondissement), que les partenariats publics-privés.

Pour revenir à Dongtan, la nouvelle ville écologique devait être située sur l'île de Chongming, la plus grande île alluviale³ au monde située à l'embouchure du Yang Tsé⁴ au nord de Shanghai. Construite sur 86 km²⁵, l'écocité devait compter initialement entre 50 000 et 80 000 habitants en 2010, et 500 000 personnes d'ici 2040⁶ (soit dix fois plus que ViaSilva et Nordhavnen: les échelles ne sont décidément pas les mêmes avec la Chine ou l'Inde!).

Le projet aurait finalement avorté pour de multiples raisons: tout d'abord en raison des critiques soulevées par des personnalités comme Zhao Min, directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Tongji à Shanghai, face à la destruction de la fonction

¹ Voir par exemple *Le Monde* du 17 avril 2006, *The Guardian* du 7 janvier et 4 mai 2006 ou *Le Temps* du 7 juin 2007.

² HENRIOT Carine, Les politiques chinoises de villes nouvelles : trajectoire et ajustements de l'action publique urbaine à Shanghai, *Géocarrefour*, 90/1, 2015, p.27-38.

³ Cette île couvre plus de 1 200 km², soit environ 15 km sur 80 km.

⁴ Le Fleuve Yang Tsé ou "Yangzi Jiang" en chinois, autrefois appelé le Fleuve Bleu en français, est le plus grand fleuve d'Asie (avec ses 6 380 km), et le troisième au niveau mondial après l'Amazone en Amérique du sud et le Nil en Afrique.

⁵ 86 km² représentent 8600 hectares, soit 7% de l'espace insulaire de Chongming. En comparaison, le projet rennais Via Silva en fait environ 600, l'écoquartier Vauban déjà évoqué fait 40 hectares et Rieselfeld 80, ce qui souligne le gigantisme programmé du projet chinois.

⁶ Cf. LANGELLIER, Jean-Pierre et PEDROLETTI, Brice, China to build first eco-city. In : *The Guardian* [en ligne]. 4 mai 2006.

écologique de l'île¹; mais aussi à cause des craintes face aux pollutions à venir suite à la construction d'un pont entre le continent et l'île; ou encore en raison des « lourdeurs législatives et administratives chinoises » selon Peter Head, de l'agence Arup. Les véritables raisons d'abandon du projet doivent pourtant être cherchées ailleurs, semble-t-il. On invoquera notamment l'éviction en septembre 2006 d'un des plus ardents promoteurs du projet, l'ancien maire de Shanghai, Chen Liangyu, condamné à 18 ans de prison pour détournement de fonds publics. Ce fait confirme l'importance du leadership politique local pour mener à bien de telles opérations urbaines. En outre, une enquête journalistique parue en juin 2007 notait alors que la population locale était totalement ignorante du projet²: on peut donc aussi supposer que la fonction symbolique du projet à l'international fut suffisante aux yeux des autorités nationales pour redorer le blason « écologique » du pays avant un événement d'envergure mondiale comme l'exposition « Shanghai 2010 ».

Nous avons évoqué brièvement Dongtan pour souligner en définitive l'importance du discours rhétorique autour d'un projet d'écocité afin de promouvoir un territoire. Car il s'agit bien d'un message et d'une vision que les autorités nationales ou locales essaient d'envoyer (parfois) à leur population et (souvent) au reste du monde, avec plus ou moins de succès.

Mais le leadership politique local compte encore davantage, nous semble-t-il, pour parvenir à les mener à leur terme.

¹ La zone humide de Xisha (dans la partie sud-est de Chongming) est devenue une escale majeure des oiseaux migrateurs entre la Sibérie et l'Australie, notamment pour une espèce très rare: les spatules à face noire.

² OBRINGER, Frédéric, Les écovilles en Chine. Du rêve nécessaire à la réalité marchande, *Mouvements*, vol. 60, no. 4, 2009, p. 29-36.

F - Le projet durable: un « policy mix » par les instruments plutôt vendeur

Si la question du pilotage de projets urbains novateurs mérite d'être posée au prisme des « 3i¹ » - i.e. des institutions impliquées, des intérêts des acteurs concernés (publics ou privés) ou de leurs croyances² - l'analyse par les instruments d'action publique constitue une autre porte d'entrée tout aussi féconde pour aborder une recherche en sciences politiques. L'approche que nous avons ainsi privilégiée autant à ViaSilva, Nordhavnen, Elseneur que La Courrouze lors des multiples entretiens menés, a été de comprendre les valeurs des acteurs qui participaient au régime urbain étudié, lequel représente un microcosme local regroupant souvent les mêmes personnes. Nous avons ainsi toujours essayé de comprendre leur univers mental né d'une formation particulière, d'une expérience professionnelle insolite, d'un milieu familial qui les a influencés, ou d'un réseau particulier de politique publique qui les porte depuis des années.

Ainsi, le fait de déconstruire le cadre cognitif et normatif de l'action publique (voire le référentiel³ « global » ou « sectoriel ») permet de comprendre « *comment on produit de l'ordre politique dans des sociétés de plus en plus complexes, de plus en plus fragmentées, et de plus en plus en plus ouvertes sur l'extérieur*⁴ ». Mais il s'agit surtout d'essayer de comprendre comment différentes composantes d'un corps social tiennent ensemble (au niveau local pour ce qui nous intéresse ici), et quels moyens et dispositifs sont choisis, dans un contexte où la rationalité des systèmes de décision peut être questionnée⁵. A l'image classique du décideur public choisissant seul et rationnellement parmi plusieurs options, on rejoindra donc l'hypothèse d'un système d'acteurs (élus, fonctionnaires, entrepreneurs, groupes d'intérêts ou associatifs) participant ensemble à la fabrique urbaine, ayant des informations parcellaires

¹ HALL Peter A., The Role of Interests, Institutions, and Ideas in the Comparative Political Economy of the Industrialized Nations, dans Lichbach Marc I., Zuckerman Alan S. (dir.), *Comparative politics. Rationality, Culture and Structure*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 174-207.

² SABATIER Paul A., Schlager Edella. Les approches cognitives des politiques publiques : perspectives américaines. In: *Revue française de science politique*, 50^e année, n°2, 2000. pp. 209-234.

³ FAURE Alain, POLLET Gilles, WARIN Philippe, *La construction du sens dans les politiques publiques: débats autour de la notion de référentiel*, Paris : L'harmattan, 1995.

⁴ MULLER Pierre. L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique. In: *Revue française de science politique*, 50^e année, n°2, 2000. pp. 189-208

⁵ MARCH James, *Décisions et organisations*, Paris, Les éditions Organisation, 1991.

ou parfois erronées, et participant à un processus décisionnel non linéaire, ni toujours rationnel; et opérant souvent des choix en système contraint. L'analyse des instruments d'action publique utilisés sur un projet urbain durable permet dans cette perspective d'observer non seulement les acteurs qui les portent, mais elle permet aussi de comprendre pourquoi ils choisissent certains instruments plutôt que d'autres; et de décrypter la portée des outils qu'ils utilisent à partir d'objectifs plus ou moins clairement définis.

1) L'approche par les instruments de politique publique: une analyse plus fine de la fabrique urbaine

Cette approche par les instruments n'est pas nouvelle d'ailleurs, puisqu'il est facile de « retracer l'histoire de ces outils : comptabilité et règles budgétaires, cartographie des territoires, statistique démographique et économique¹ ». Souvent, ces instruments sont d'ailleurs perçus comme techniques et réservés à des spécialistes. Néanmoins, ce sont aussi pour les pouvoirs publics des « supports qui permettent d'agir, de mesurer les résultats, et de les corriger »². Et ils présentent en outre l'intérêt de réduire la complexité du monde réel en apportant des « formes renouvelées d'efficacité » par un pilotage fin de l'action publique, tout en légitimant les décisions des élus³.

Toutefois, sous une apparente simplicité, la notion d'instrument de politique publique n'est pas si aisée à cerner puisqu'elle recouvre des phénomènes très variés selon les secteurs ou les territoires étudiés, et peut révéler parfois un manque de cohérence d'ensemble. C'est sans doute la raison pour laquelle chacun y va de sa propre définition. Ainsi, des auteurs comme Bresser et Klock⁴ voient dans les instruments de politique publique tous les moyens mis à disposition afin d'atteindre un ou plusieurs objectifs (p32). Pour Van der Doelen⁵, un

¹ DESROSIERE Alain, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, Paris, La Découverte, 1993.

² LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick (dir.), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po, 2004.

³ LORRAIN Dominique, La dérive des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique, *Revue française de science politique*, 2006/3 (Vol. 56), p. 429-455.

⁴ BRESSERS Hans, KLOK Pieter-Jan, Fundamentals for a Theory of Policy Instruments, *International Journal of Social Economics*, 1988, Vol. 15 Issue: 3/4, p.22-41.

⁵ DOELEN Van der Frans C.J., The "give-and-take" packaging of policy instruments: optimizing legitimacy and effectiveness, in: Bemelmans-Videc, Marie-Louise, *Carrots, sticks & sermons : policy* Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 170

instrument représente tout ce qu'un acteur public emploie pour parvenir à certains buts recherchés (p131). Salamon¹, quant à lui, souligne la complexité à définir ces instruments, mais note qu'ils se rattachent à quatre éléments majeurs: un système organisationnel, un ensemble de règles formelles et informelles, un support d'attribution, et enfin une catégorie de biens ou d'activités spécifiques, comme détaillé ci-dessous:

Instrument (Tool)	Type de bien ou d'activité (Product/activity)	Support d'attribution (Vehicule)	Système organisationnel d'attribution (Delivery System)
(Direct government)	(Good or service)	(Direct provision)	(Public agency)
(Social regulation)	(Prohibition)	(Rule)	(Public agency/regulatee)
(Economic regulation)	(Fair prices)	(Entry and rate controls)	(Regulatory commission)
(Contracting)	(Good or service)	(Contract and cash payment)	(Business, nonprofit organization)
(Grant)	(Good or service)	(Grant award/cash payment)	(Lower level of government, nonprofit organization)
(Direct loan)	(Cash)	(Loan)	(Public agency)
(Loan guarantee)	(Cash)	(Loan)	(Commercial bank)
(Insurance)	(Protection)	(Insurance policy)	(Public agency)
(Tax expenditure)	(Cash, incentives)	(Tax)	(Tax system)
(Fees, charges)	(Financial penalty)	(Tax)	(Tax system)
(Liability law)	(Social protections)	(Tort law)	(Courts system)
(Government corporations)	(Good or service)	(Direct provision/loan)	(Quasi-public agency)
(Vouchers)	(Good or service)	(Consumer subsidy)	(Public agency/consumer)

Figure 28 : Les instruments de politique publique selon Salamon, in SALAMON Lester M, 2002, op. cit.

instruments and their evaluation, 1998, New Brunswick, New Jersey, Transaction Publishers, (p129-146).

¹ SALAMON Lester M., *The Tools of Government: A Guide to the New Governance*, Oxford, Oxford University Press, 2002.

En outre, une revue minutieuse des multiples définitions sur la notion d'instruments publics, réalisée par Perret¹ en partant de Dahl & Lindblom² jusqu'à Varone³, a permis de dégager dans la notion d'instrument l'idée de « *moyens, techniques, dispositifs, processus, méthodes dont dispose l'Etat* (mais aussi les collectivités territoriales, pourrait-on rajouter) *pour influencer, voire modifier, les comportements des acteurs sociaux-économiques (le groupe cible) en réponse à un problème qui a été identifié* » (p29).

Le politiste suisse souligne, du reste, à quel point les typologies d'instruments politiques foisonnent, et combien les cadres méthodologiques sont éclatés: aucun corpus méthodologique unifié et systématique auquel les politistes pourraient se référer unanimement ne serait, en effet, disponible à ce jour. Ainsi Hood⁴, pour qui l'Etat serait « une boîte à outils » (*a tool kit* en anglais) baserait sa typologie sur la théorie cybernétique⁵, quand Klock⁶ fonderait la sienne sur la théorie de l'action humaine⁷. Pour le politiste Hood⁸ d'ailleurs, les quatre leviers principaux à activer seraient « l'information, les outils juridiques, l'argent, et les ressources organisationnelles ».

¹ PERRET Sylvain, *Vers une nouvelle approche instrumentale des politiques publiques de protection de l'environnement*, 2010, Genève, Université de Genève - Faculté des Sciences Economiques et Sociales. (477 p)

² DAHL Robert A., LINDBLOM Charles E., *Politics, Economics and Welfare*, (1ère publication en 1953, The University of Chicago Press), 1992, New Brunswick, New Jersey, Transaction Publishers.

³ VARONE Frédéric, *Le choix des instruments des politiques publiques : une analyse comparée des politiques d'efficacité énergétique du Canada, du Danemark, des Etats-Unis, de la Suède et de la Suisse*, Bern : Haupt, 1998.

⁴ HOOD Christopher, *The Tools of Government*, Londres, Macmillan Press, 1983, p. 72-89 (chap. 5).

⁵ Un système cybernétique est défini comme un ensemble d'éléments en interaction, sous la forme d'échanges de matière, d'énergie, ou d'information. Peuvent être considérés comme des "systèmes": une société, une économie, un réseau d'ordinateurs, une machine, une entreprise, une cellule, un organisme, un cerveau, un individu, ou encore un écosystème. La cybernétique est donc une science axée sur le contrôle des systèmes vivants ou non-vivants. Elle a été fondée en 1948 par le mathématicien américain Norbert Wiener.

⁶ KLOCK PJ, A Classification of Instruments for Environmental Policy. In: Dente B. (dir.) *Environmental Policy in Search of New Instruments*, Environment, Science and Society, 1995, vol 3. Springer, Dordrecht.

⁷ L'action humaine repose sur les activités des individus ou des organisations. Pour Klock, tous les comportements dépendent des ressources à disposition et des motivations.

⁸ Christopher Hood, 1983, op. cit...

Qui plus est, l'approche entre les auteurs fluctue beaucoup selon les critères retenus. La classification change ainsi selon que les auteurs classent les instruments à partir des ressources engagées¹ par les pouvoirs publics, ou selon le niveau de contrainte² imposé à un groupe cible, ou selon les effets escomptés³, ou encore suivant les comportements attendus des groupes sociaux⁴ comme le montre la synthèse ci-dessous:

<u>Exemples d'auteur(s)</u>	<u>Critère(s) de classification des instruments</u>	<u>Typologie d'instruments</u>
Hood (1983)	Ressources engagées pour la mise en œuvre	Instruments de conseils, d'information et de persuasion (<i>nodality</i>) / Instruments financiers (<i>treasure</i>) / instruments Autoritaires/contrainants (<i>authority</i>) / instruments organisationnels (<i>organization</i>)
Doern et Phidd (1983)	Degré de contrainte légitime	Autorégulation (<i>Self-regulation</i>) / Information et Recommandation (<i>Exhortation</i>) / Dépenses (<i>Expenditure</i>) / Régulation (<i>Regulation</i>) / Entreprises publiques ou semi-publiques (<i>Public Ownership</i>)
McDonnell et Elmore (1987b)	Effets attendus	Mandats (<i>mandates</i>) / Incitations financières (<i>inducement</i>) / Capacité de production d'infrastructure (<i>capacity-building</i>) / Capacité de modifier le système (<i>system-changing</i>)
Schneider et Ingram (1990a)	Aptitudes comportementales des groupes-cibles	Instruments prescriptifs (<i>(reliance on) Authority Tools</i>) / Instruments d'incitation (<i>Incentive Tools</i>) / Instruments de stimulation/fourniture des capacités (<i>Capacity Tools / Capacity-building</i>) / Instruments de persuasion (<i>Hortatory (and Symbolic) Tools</i>) / Instruments d'apprentissage institutionnel (<i>Learning Tools</i>)

Figure 29 : Classification des instruments de politique publique, Source: Varone (1998) et Perret (2010)

Et puis, rappelons qu'avec le développement des théories néolibérales et la remise en cause de l'efficacité de l'Etat, ce sont non seulement le champs d'action et l'ampleur de son intervention qui ont été réévalués depuis les trente dernières années, mais ce sont aussi de

¹ HOOD Christopher, *Ibid*, 1983.

² DOERN G. Bruce, Richard Phidd, *Canadian Public Policy. Ideas, Structures, Process*, Toronto: Methuen, 198, 624 p.

³ MCDONNELL Lorraine M. and ELMORE Richard F., Getting the job done. Alternative policy instruments, *Educational Evaluation and Policy Analysis*, Vol. 9, No. 2 (Summer, 1987), p.133-152.

⁴ SCHNEIDER Anne & INGRAM, Helen, *Policy Design For Democracy*, Lawrence: Kansas, University Press of Kansas, 1997, 241 p.

nouveaux instruments d'action publique qui se sont développés sous la forme de prêts, subventions, prises de participation, contrats ou conventions, de crédits d'impôts et autres mesures fiscales¹.

TABLE 4: THE “NEW GOVERNANCE” PARADIGM

Classical Public Administration	“New Governance”
Program/agency	Tool
Hierarchy	Network
Public vs. private	Public & private
Command and control	Negotiation and persuasion
Management skills	Enablement skills

Figure 30 : Les paradigmes de la « nouvelle gouvernance », in : Salamon, 2001.

Ainsi, comme l'analyse Salamon dans le tableau ci-dessus, les Etats sont passés dans l'ère de la « nouvelle gouvernance » où les plans ont été remplacés par une pléthore d'instruments d'action publique nouveaux, où l'organisation hiérarchisée (notamment vis-à-vis des territoires) s'est muée en une approche réticulaire, où les partenariats publics-privés se sont multipliés, et où l'art de la négociation a remplacé celui du commandement. De là, découle une palette d'instruments que Salamon détaille par exemple dans le tableau ci-dessous en fonction de leur visibilité auprès des citoyens, et de leur légitimité politique:

¹ SALAMON Lester M., *The New Governance and the Tools of Public Action: An Introduction*, Vol 28 *Fordham Urban Law Journal*, 2001, 1611.

TABLE 10: POLICY TOOLS GROUPED BY DEGREE OF VISIBILITY

Degree of Visibility	Illustrative Tools	Likely Impacts				Legitimacy/ Political Support
		Effectiveness	Efficiency	Equity	Manageability	
Low	Economic regulation					
	Social regulation					
	Labeling requirements	N.A.	Low	Low	Low	High
Medium	Insurance					
	Tort liability					
	Contracting	N.A.	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate
High	Information campaigns					
	Loan guarantees					
	Tax expenditures					
	Direct government	N.A.	High	High	Low	Low
	Government corps					
	Grants-in-aid					
	Direct loans					
	Vouchers					
	Corrective taxes/ charges					

Figure 31 : Les instruments d'action en fonction de leur visibilité auprès des citoyens, in Salamon, 2001, p 1668

Howlett & Ramesh¹ offrent, pour leur part, une autre grille d'analyse des instruments, en les classant selon leur niveau de contrôle par les autorités publiques. Ils les listent ainsi selon la progression suivante avec: a/ une première catégorie qui comprend l'administration directe, ou l'étatisation des moyens de production (comme les nationalisations) ainsi que les règles juridiques (obligations, interdictions, standards); b/ la seconde catégorie inclut les instruments mixtes tels que les outils fiscaux, les autorisations, les subventions publiques, ou la diffusion d'information; c/ et enfin la troisième catégorie regroupe tous les instruments volontaires dont disposent le marché, les associations de la société civile, ou la famille. Il existe donc une multitude d'instruments d'action utilisables pour les acteurs publics, qu'il s'agisse de l'Etat ou des collectivités territoriales, que l'on peut classer selon différents axes.

S'intéresser à tous les instruments utilisés sur un projet urbain revient par conséquent à introduire un lien entre l'activité de décision politique et sa traduction en effets : « *l'action publique est un espace sociopolitique construit autant par des techniques et des instruments que par des finalités, des contenus et des projets d'acteurs*² » (p12), nous disent Lascoumes et Le Galès. Cette approche par les instruments permet par conséquent de décomposer une idée

1 HOWLETT & RAMESH, 1995, *Studying public policy*, Oxford University Press.

² LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick, 2004, op. cit., p. 363.

abstraite et globale de l'État pour saisir les formes effectives de l'action publique, laquelle n'est jamais, hélas, que le résultat partiel de l'intention initiale des décideurs.

La notion d'instrument ou « instrumentation de l'action publique » (qui se veut plus large), et qui apparaît sous l'acronyme d'IAP, a aussi été analysée dans un ouvrage collectif¹ et elle se définit comme un « *dispositif à la fois technique et social qui organise des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont il est porteur* » (p. 17). Le cadre de l'IAP permet finalement de questionner les hypothèses sur les transformations néolibérales des politiques publiques dans de nouveaux termes, tout comme leur politisation et dépolitisation, ou encore de scruter les stratégies de gouvernance à l'œuvre. Il convient donc, comme le souligne Michael Howlett dans le même ouvrage, de veiller à « *comprendre qui sont ces acteurs et comment ils agissent [; c'] est un aspect fondamental de toute conception d'instrument de politique publique* » (p. 304).

Pour ce qui concerne les politistes français Lascoumes et Le Galès, on note l'empreinte de Hood qui serait, selon eux, le premier à avoir « *développé une perspective analytique rigoureuse et systématique*² ». Cela explique probablement qu'ils proposent une typologie inspirée de celui-ci, et classent les instruments en lien avec le type d'Etat qui agit, et la légitimité qui est requise, comme résumé dans le tableau ci-dessous:

¹ HALPERN Charlotte, LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick (dir.), *L'instrumentation de l'action publique. Controverses, résistance, effets*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. « Gouvernances », 2014, 520 p.

² LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick, 2004, op. cit.

<i>Type d'instrument</i>	<i>Type de rapport politique</i>	<i>Type de légitimité</i>
Législatif et réglementaire	Etat tuteur du social	Imposition d'un intérêt général par des représentants mandatés élus ou de hauts fonctionnaires
Economique et fiscal	Etat producteur de richesse, Etat redistributeur	Recherche d'une utilité collective Efficacité sociale et économique
Conventionnel et incitatif	Etat mobilisateur	Recherche d'engagement direct
Informatif et communicationnel	Démocratie du public	Explication des décisions et responsabilisation des acteurs
Normes et standards <i>Best practices</i>	Ajustements au sein de la société civile Mécanismes de concurrence	Mixte : scientifico-technique et démocratiquement négociée et/ou concurrence, pression des mécanismes de marché

Figure 32 : Les types d'instruments politiques, in LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick, *op. cit.*, 2004

Nous reprendrons par la suite en sous-partie 3/ de ce chapitre cette typologie tout à fait éclairante à savoir les instruments relevant du:

1. Juridique
2. Economique
3. Conventionnel
4. Informatif
5. Normatif

... pour l'adapter à notre objet d'étude qu'est le projet urbain durable, en y ajoutant aussi la variable organisationnelle ainsi que les outils de contrôle, qui semblent souvent manquer chez les pouvoirs publics français:

6. Organisationnel
7. Contrôle (de préférence ex-post).

...et en les couplant également avec une approche séquentielle sur les différentes phases d'un projet urbain.

Enfin, soulignons aussi que l'approche par les instruments permet de saisir la transformation du rapport gouvernant/gouverné à partir d'un marqueur concret de l'action publique. Ainsi, les transformations de l'État et les recompositions des pratiques apparaissent à travers les outils choisis, mais la tension permanente entre contrainte et incitation demeure. En outre, dans une perspective internationaliste, la question du transfert des instruments offre un chantier renouvelé pour « *appréhender les phénomènes de circulation des idées et des modèles, mais aussi les dynamiques d'appropriation et de réinterprétation*¹ ». On met ainsi à jour, via ces instruments d'action publique, non seulement la créativité politique des acteurs, ou les rapports entretenus entre les décideurs et leurs administrés, mais aussi le soft power, c'est à dire l'influence de certaines valeurs et pratiques sur certaines zones géographiques - avec un rapport de plus en plus exigeant à l'environnement notamment - et sur un espace politique qui peut désormais être étendu à celui de l'Union européenne pour ce qui concerne la France et le Danemark.

2) Les projets d'écocité/écoquartier: des outils 2.0 d'aménagement pour la régulation des conflits

L'analyse de projets durables² présente l'intérêt non seulement de décrypter les processus de changement dans l'action publique locale sur une période donnée, mais elle met aussi en exergue les enjeux sur un territoire, la structure des pouvoirs, les rapports de force entre acteurs ou entre institutions; et elle révèle parfois une véritable capacité d'action collective sur une agglomération ou un bassin de vie³. Ces projets ont souvent pour vocation de répondre à la problématique de l'étalement urbain et du mitage des territoires ; et par conséquent de penser l'articulation des politiques d'aménagement et des politiques de mobilité d'une façon renouvelée, ou de repenser la mixité sociale et la politique du logement au niveau local. Autrement dit, la durabilité de ces projets urbains les distinguent des autres plus classiques, par leur capacité à intégrer les usages différenciés des populations sur un territoire

¹ LASCOUMES Pierre, SIMARD Louis, L'action publique au prisme de ses instruments. Introduction, *Revue française de science politique*, 2011/1 (Vol. 61), p. 5-22.

² Pour rappel, on se réfère ici autant à des projets d'écocité que d'écoquartier.

³ DUBOIS Jérôme, *Communautés de politiques publiques et projets urbains : étude comparée de deux grandes opérations d'urbanisme municipales contemporaines*, Paris, L'Harmattan, 1997.

urbain selon les âges, leurs activités et les niveaux de vie - c'est le thème de la mixité sociale, mais aussi de la mixité fonctionnelle - ou encore d'intégrer la variété des visions urbaines par la concertation.

Nous partons, du reste, du postulat que les variables des « 3i¹ » peuvent être analysées de façon concomitante (au lieu d'être mises en concurrence), afin de pouvoir délimiter les dynamiques pertinentes à l'œuvre sur un territoire suivant différents axes. Et notre second postulat est que le projet durable doit être entendu comme un subtil instrument de synthèse entre des points de vue parfois divergents sur la fabrique urbaine, permettant ainsi d'évacuer de potentiels conflits futurs. Par la concertation propre au concept de développement durable notamment, les exigences de densification des centres urbains imposées aux acteurs publics face à l'attractivité de leur territoire peuvent ainsi être conciliées avec le désir des citoyens « d'habiter en ville tout en vivant dans un parc² ». Le volontarisme politique des pouvoirs publics locaux pour la maîtrise des prix du logement ou contre toutes les constructions anarchiques sur l'espace urbain peut ainsi également être concilié avec les besoins des acteurs privés (de l'immobilier ou de la construction) de construire du logement nouvelle génération de façon continue dans un logique de pérennité économique. Le projet durable est dans cette perspective un vecteur d'agrégation d'intérêts et de visions variées sur la fabrique de la ville, au travers de stratégies plus flexibles que pendant les trente Glorieuses³: celles-ci peuvent ainsi être déployées tout en souplesse face aux imprévus fréquents propres à l'aménagement. Qui plus est, le dialogue, instauré comme un pré-requis indispensable à la durabilité, incite fortement les différentes parties à s'accorder davantage entre elles.

Les éléments d'héritage ou de changement institutionnel doivent aussi être pris en compte, afin de comprendre quels acteurs sont les leaders sur ces projets novateurs, et comment ils opèrent. Comme l'ont expliqué March et Olsen⁴, il ne faut pas minimiser

¹ Comme évoqué par Hall, les 3i représentent les institutions, les intérêts et les idées.

² C'est l'argument de vente sur l'un de nos terrains de recherche.

³ FOURASTIE Jean, *Les Trente Glorieuses, ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris, Fayard, 1979, 300 p. (Rééd. Hachette Pluriel n° 8363)

⁴ MARCH James G., OLSEN Johan P., *Rediscovering Institutions: The Organizational Basis of Politics*, New York, Free Press, 1989.

l'importance des règles formelles et informelles¹ en place dans toute institution, les pratiques en cours depuis des années², ou encore les cartes mentales ancrées dans les esprits - avec sans doute un souci d'une certaine justice sociale à Rennes et un souci plutôt des libertés individuelles à Copenhague, semble-t-il, mais on y reviendra. Cet état de fait sur les institutions locales ou nationales explique alors la conduite des projets urbains durables selon des logiques différentes. Le caractère novateur et consensuel de ces projets basés sur la « notion molle » de développement durable - notion en tout cas vue comme telle par certains observateurs³ depuis le rapport Brundtland, permet de réguler de potentiels conflits - d'intérêts, de valeurs ou d'institutions - sous l'affichage opportun d'un renouvellement en qualité de la fabrique urbaine.

Pour Pinson⁴, le projet urbain aurait finalement trois dimensions: ce serait à la fois un instrument de mobilisation sociale, mais également un instrument de conception urbaine sur de l'existant: il s'agirait de refaire la ville sur elle-même en respectant son héritage passé et en mobilisant les forces sociales ainsi que les ressources locales (p203). Et le projet serait enfin un instrument de critique des savoirs experts ou sectoriels par « *le décloisonnement des savoirs et la reconnaissance de la maîtrise d'usage* », i.e. en recueillant l'avis des habitants et leur connaissance des lieux (p206). Cette vision nous semble assez idéalisée au regard de ce que nous avons pu constater sur nos terrains de recherche. Nous y avons observé en effet, on le verra plus en détail par la suite, un choix fréquent de « starchitectes » (parisiens ou internationaux) ayant une vision urbaine très affirmée et très technique - et donc ayant parfois une difficulté à amender leur projet à partir des réunions publiques et autres concertations citoyennes. Nous avons remarqué aussi une mobilisation sociale de type NIMBY touchant plutôt des catégories sociales supérieures, ou alors une mobilisation assez atone chez les couches populaires - notamment sur le sujet des sols pollués, peut-être par manque d'information. Et nous avons noté enfin une certaine instrumentalisation ressentie par

¹ Il est fait ici référence au néo-institutionnalisme sociologique qui intègre les éléments normatifs et culturels propre à une organisation à un instant t.

² A contrario, il est fait ici référence au néo-institutionnalisme historique qui privilégie l'effet de sédimentation des règles et des pratiques sur le temps long.

³ Cf. BRODHAG (2008) ou HAMMAN (2011), op. cit.

⁴ PINSON Gilles, Chapitre 5 : Le projet urbain comme instrument d'action publique, dans : Pierre Lascoumes (dir.), *Gouverner par les instruments*. Paris, Presses de Sciences Po, « Académique », 2005, p. 199-233.

certaines associations d'habitants, lesquels reconnaissaient d'ailleurs ne pas être toujours strictement représentatifs de la sociologie locale¹, plutôt qu'une véritable reconnaissance de leur « maîtrise d'usage ». La montée en généralité semble donc problématique si les terrains particuliers disent le contraire d'une thèse à l'autre. Néanmoins nous privilégions, pour notre part, l'idée d'une approche pragmatique chez les acteurs publics face à ces projets durables plutôt qu'une véritable envie de « co-construire » la ville, et la « ville idéale » qui plus est. Le projet durable est par conséquent sans doute un élément de régulation des conflits car il est très consensuel, probablement grâce à la polysémie du terme de durabilité. Pour autant, les acteurs publics ont toujours à l'esprit les prochaines échéances électorales, et envisage donc, de notre point de vue, ces projets novateurs surtout comme de formidables vitrines de leur action publique réalisée sur un mandat.

Du reste, le politiste voit également dans le projet un « *outil de marketing territorial intégrant de nouvelles préoccupations comme celles relatives à la qualité urbaine et environnementale, réévaluée comme facteur de compétitivité des villes* » (p204). Là encore, nous ne partageons pas pleinement son point de vue car ces préoccupations environnementales relèvent parfois davantage d'une rhétorique séduisante et consensuelle que de convictions profondes des acteurs impliqués. Le traitement de sols pollués sur un de nos terrains de recherche aura montré, à cet égard, que les considérations de coûts économiques ont été largement privilégiées à des considérations environnementales (même si le risque sanitaire y semble apparemment maîtrisé); et ce, malgré un discours volontariste sur la ville verte² assez bien rodé en définitive, mais nous y reviendrons de plus près en deuxième partie. En conséquence, il s'agit certes d'un marketing territorial pensé dans un contexte de compétitivité forte des territoires, comme analysé déjà: à cet égard, le projet durable fait donc figure d'instrument de développement économique. Mais il est piloté aussi dans une logique électoraliste auprès des habitants, ce qui semble d'ailleurs tout à fait logique au prisme des priorités des élus. Car leur objectif est souvent naturellement de conserver leur mandat aux élections suivantes.

¹ Ils admettent d'ailleurs une surreprésentation des retraités ou des fonctionnaires territoriaux.

² Il est fait référence ici notamment à une communication régulière des nouvelles équipes municipales sur le vélo et les mobilités douces en général.

Prenons donc juste un des exemples précurseurs de projets durables en France, en l'espèce à Grenoble, une ville caractérisée par des taux de pollution de l'air particulièrement élevés. Son écoquartier, la ZAC de Bonne, a en effet reçu de l'Etat en 2009 le grand prix National¹ de l'appel à projets EcoQuartier², parmi 160 dossiers déposés: la ville est alors dirigée par le socialiste Michel Destot³.

La ZAC de Bonne à Grenoble: entre qualité de vie renouvelée et (més)usages face aux « bestioles »

A travers cet exemple d'écoquartier dans une ville française autre que Rennes⁴, notre objectif est d'une part d'illustrer l'hypothèse du projet durable comme un régulateur des conflits par un exemple précis. Car la durabilité urbaine et ses ambitions se testent à l'épreuve de cas empiriques, même si l'esquisse sera faite à gros traits ici contrairement à notre deuxième partie. Notre but est, en effet, d'exposer un maximum d'exemples concrets pour montrer la variété des possibles dans la fabrique urbaine durable et sa gouvernance. Mais notre visée est aussi de comparer les objectifs affichés par les acteurs de tels projets avec la réalité des pratiques et des usages. Ces ambitions sont aussi variées qu'un nouveau rapport à la nature en ville, une offre renouvelée sur la qualité de vie, notamment pour le logement social, la création d'un lien moins disjoint entre les habitants d'un quartier par une nouvelle conception de l'espace urbain, ou la réutilisation de sols désaffectés mais à forte valeur ajoutée économique, car situés en plein centre d'une grande ville. Finalement, comment tous ces acteurs participent-ils ensemble à la fabrique de la ville selon des codes repensés au prisme de la durabilité?

Pour rappel, l'opération de la ZAC de Bonne consiste en la reconversion d'une friche militaire inoccupée depuis 1994 mais bien située au cœur de la ville-centre, un peu à l'instar de La Courrouze à Rennes. La ville de Grenoble et le ministère de la Défense lancent un

¹ Cf. LE MONITEUR, Les Prix du Palmarès Ecoquartier 2009. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 4 novembre 2009.

² L'appel à projets EcoQuartier a été lancé en octobre 2008 dans le cadre du Grenelle Environnement.

³ Michel Destot est maire de Grenoble de 1995 à 2014. Le maire actuel de Grenoble, Éric Piolle, est membre du parti Europe Écologie Les Verts, et il a été élu lors des élections municipales de 2014 à la faveur d'une coalition de gauche. Il se dit issu d'un courant « catho-humaniste ».

⁴ Les deux métropoles de Grenoble et Rennes sont néanmoins intéressantes à comparer car assez similaires démographiquement (environ 400 000 habitants autour de 2010).

marché de définition en 2000 afin d'établir un programme d'aménagement sur le site de la caserne: le projet de l'urbaniste Devillers - qui intervient aussi sur notre terrain principal ViaSilva - en est le lauréat. La ZAC est alors créée en 2005. La municipalité confie le suivi de la phase opérationnelle à la SEM¹ SAGES, avec AKTIS Architecture comme architecte en chef: comme sur nos deux terrains français, on observe donc un suivi du projet côté collectivité territoriale par une délégation de service public². Le maître d'œuvre conçoit alors la construction de 850 logements, dont 35 % au moins de logements sociaux, pour environ 2400 résidents. Mais le projet compte aussi des commerces, un hôtel 4 étoiles, un cinéma d'art et essai, un établissement pour personnes âgées dépendantes, un foyer pour handicapés, et deux résidences pour étudiants sur 8,5 hectares: tous les publics semblent donc pris en compte par les professionnels et les acteurs publics. Cette surface couvre 3,5 hectares de parcs publics et 1,5 hectare de jardins de copropriété entre les immeubles. Pierre Kermen, alors adjoint à l'urbanisme du maire, Michel Destot, parle alors « *d'un laboratoire inédit pour transformer les procédures constructives*³ ».

Si la mixité sociale et générationnelle semblent être une réussite quatre ans après l'installation des premiers habitants en 2008, de nombreux points plus sombres demeurent. Car les performances énergétiques des bâtiments sont qualifiées de décevantes, la vie sociale du quartier serait inexistante, le centre commercial aurait perdu des enseignes par manque d'activité, la couture avec les autres quartiers serait compliquée, et les comportements écologiques feraient défaut⁴. La durabilité dans les intentions ne s'accompagne donc pas toujours d'une durabilité dans les usages.... La solution serait-elle la formation des habitants et une meilleure communication sur le sujet, notamment auprès des plus jeunes? La question mérite d'être posée.

¹ Depuis la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales, une Société d'économie mixte (SEM) peut être créée pour "exploiter des services publics à caractère industriel et commercial (les SPIC tels que l'assainissement des eaux, la gestion des déchets, etc.) ou pour toute activité d'intérêt général".

² La délégation de service public est une notion juridique qui recouvre l'ensemble des contrats par lesquels une personne morale de droit public soumise au code général des collectivités territoriales confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un opérateur économique, dont la rémunération est liée au résultat d'exploitation du service.

³ Cf. CARREL, François, A Grenoble, la caserne de Bonne n'a pas que du bon. In : *Libération.fr* [en ligne]. 2 avril 2012.

⁴ RUE89, A Grenoble, la vie en écoquartier: « C'est beau mais y a plein de bestioles ». In : *Rue89Lyon* [en ligne]. 3 mars 2014.

DEUXIEME PARTIE:
**Les projets urbains durables au concret: des
idiosyncrasies dans la fabrique urbaine**

CHAPITRE 4. LE PROJET D'ECOCITE VIA SILVA A RENNES (France): D'une stratégie durable ambitieuse à une mise en œuvre contrariée

G - Un contexte favorable au projet durable à différentes échelles avant la crise financière de 2008

Le projet d'écocité ViaSilva - initialement appelé « projet du Quadrant Nord-Est », ou *SINE* pour « Secteur Intra-rocade Nord-Est », puis projet *ViaSilva 2040*¹ en 2008.... puis enfin projet *ViaSilva* après 2014 - est labellisé par l'Etat en novembre 2009. Cette labellisation est concomitante à celle de douze autres projets urbains français à vocation durable en France, tels que l'écocité « Plaine de Garonne » à Bordeaux ou le projet urbain « de Montpellier à la mer » dans la ville éponyme, ou encore celui porté par la communauté d'agglomération Plaine Commune situé sur la ville de St-Denis, au nord de Paris.

Les 13 projets retenus pour le dialogue itératif EcoCité :

Bordeaux - Plaine de Garonne
Rennes - Quadrant Nord-Est
Strasbourg/ Kehl - Métropole des Deux-Rives
Plaine Commune - Terre de partage et d'innovation urbaine
Montpellier - De Montpellier à la mer
Nantes - St Nazaire – Eco.Métropole : construire la ville autour du fleuve
Metz Métropole - EcoCité 128
Clermont-Ferrand - EcoCité Clermont Métropole
Grenoble - Grenoble EcoCité
Marseille - Marseille Euroméditerranée
Nice - EcoCité Nice Côte d'Azur
Territoire de la Côte Ouest - La Réunion - EcoCité insulaire et tropicale
Pays Haut Val d'Alzette - EcoCité Alzette Belval

Figure 33 : Les 13 projets retenus pour le dialogue itératif Ecocité, in MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2009. Dossier de Presse - 1ère Conférence nationale Ville durable [en ligne]. 4 novembre 2009

Six autres territoires urbains couvrant la France métropolitaine et d'Outre-Mer de façon assez uniforme ont aussi été invités par les services de l'Etat à rejoindre cette même « démarche Ecocité » deux ans plus tard, en août 2011.

¹ La date "2040", qui est l'objectif initial d'achèvement du projet, est abandonnée dès octobre 2015 par la nouvelle équipe municipale, dirigée par Albert Plouhinec, élue en 2014.

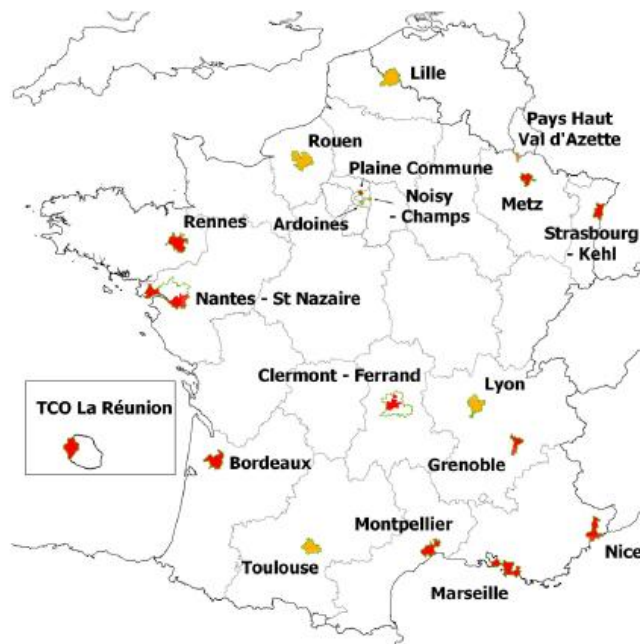


Figure 34 : Source: La démarche Ecocité Juillet 2012 _ www.territoires.gouv.fr (rouge pour la labellisation Ecocité en 2009 et jaune en 2011)

C'est d'ailleurs dans un contexte propice au débat sur les questions environnementales, climatiques ou de biodiversité que « l'appel à candidature ÉcoCité » avait été annoncé un an auparavant au plus haut sommet de l'Etat - soit le 22 octobre 2008 - dans le cadre du « Plan Ville durable », après un ensemble de rencontres politiques orchestrées depuis l'été 2007 par l'Exécutif, dont son chef, Nicolas Sarkozy. Ce qu'on appelle dès mai 2007¹ le « Grenelle Environnement » est, néanmoins, principalement conduit sous l'égide du ministre de l'environnement Jean-Louis Borloo².

Pour le contexte géographique, le projet ViaSilva est situé sur une zone à dominante agricole (près de 650 ha) à l'Est de l'agglomération rennaise. Cette zone de champs

¹ Le Grenelle Environnement a été annoncé le 18 mai 2007 par Alain Juppé, alors ministre de l'écologie, jusque sa défaite aux législatives de juin.

² Jean-Louis Borloo fut ministre de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables de juin 2007 à novembre 2010, suivi de Nathalie Kosciusko-Morizet de novembre 2010 à février 2012.

principalement et d'un habitat diffus, est localisée exactement au Nord-Est de la ville de Rennes, et représente la dernière grande réserve foncière intra-rocade¹.

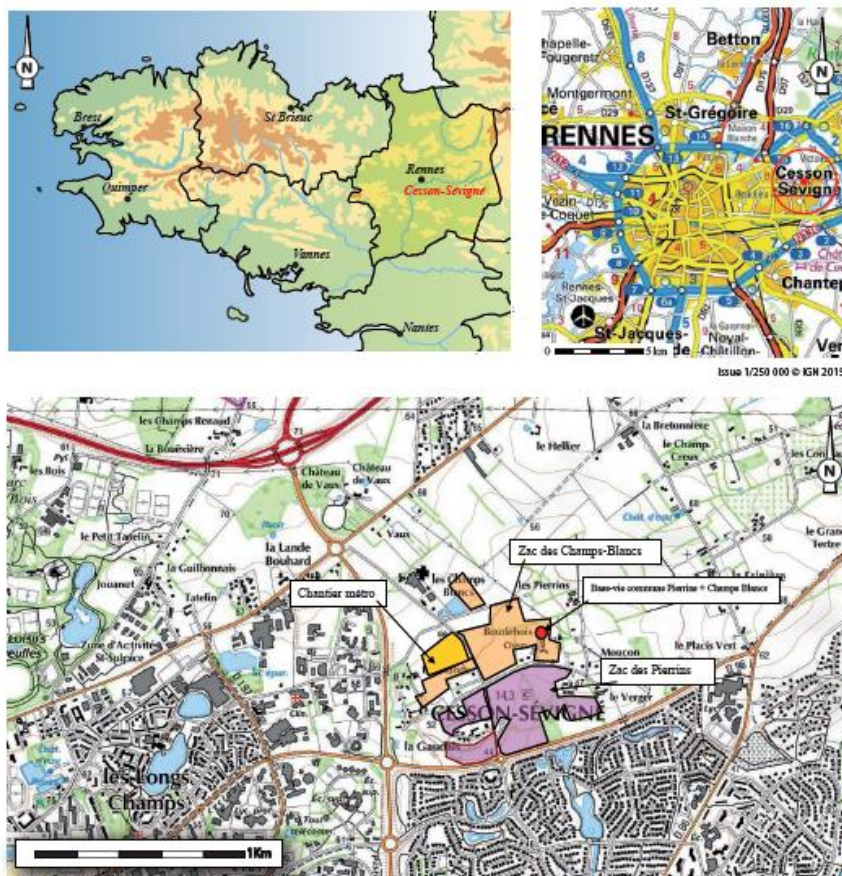


Figure 35 : Localisation de l'opération, in INRAP, 2016. Cesson-Sévigné, Z.A.C. des Pierrins, tranche 1 - Rapport final d'opération [en ligne].

L'objectif de densification urbaine sur ce projet est d'autant plus ambitieux dans l'appel à candidature Ecocité de 2008, qu'il annonce d'emblée l'accueil de « 40 000 habitants et 40 000 emplois² » avant 2040, comme sur le projet Nordhavnen à Copenhague à peu près au même moment. Or, la commune concernée par 90% du foncier du projet - Cesson-Sévigné

¹ La rocade est le périphérique rennais.

² Le chiffre est revu à la baisse assez vite, avec "40 000 habitants et 25 000 emplois" annoncés dès 2012.

(35) en l'occurrence - comprend environ 15000 habitants seulement en 2008, et est à ce titre la 6e commune d'Ille-et-Vilaine en démographie.

Elle s'est, du reste, développée sur les trente années précédentes à partir d'un modèle pavillonnaire à faible densité urbaine, et sans véritable mixité sociale¹. La vitalité économique de cette commune vient de la technopole Atalante développée sur son territoire dans les années 1980 (avec des acteurs de poids comme France Telecom ou Canon), un pôle automobile implanté au sud de la commune, et l'hôpital privé Sévigné qui est aussi un employeur important.

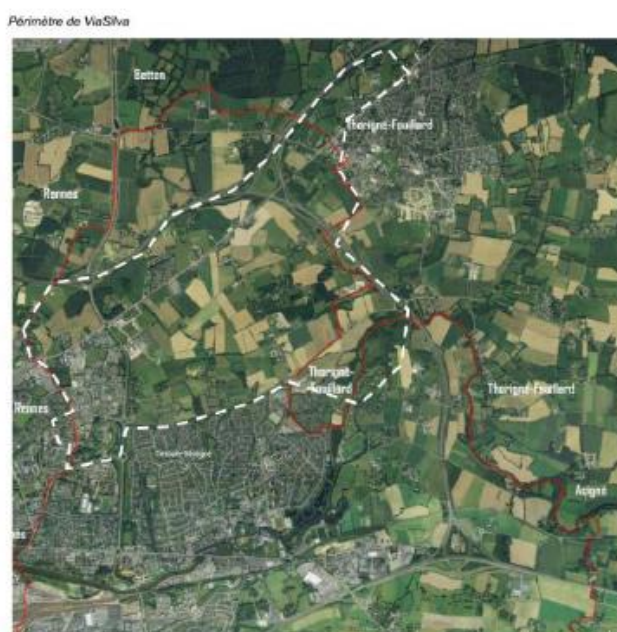


Figure 36 : Périmètre de ViaSilva, in CESSON-SÉVIGNÉ et RENNES MÉTROPOLÉ, 2017. Enquête Publique relative à la déclaration de projet de la ZAC «Atalante-ViaSilva» emportant mise en compatibilité du PLU de Cesson-Sévigné - Rapport d'enquête [en ligne]

Piloté par la communauté d'agglomération Rennes Métropole et les trois communes de Cesson-Sévigné, Rennes et Thorigné-Fouillard, ce projet d'extension urbaine - quand Nordhavnen, La Courrouze et Elseneur constituent plutôt des projets de renouvellement

¹ Le rapport 2013 de la chambre régionale des comptes de Bretagne précise que Cesson-Sévigné a le taux de couverture de l'emploi le plus élevé de l'agglomération (un taux de chômage de 5,38% en 2009), une population tertiairisée à 88%, et près d'1/3 de cadres et professions intellectuelles supérieures. Les retraités représentent, en outre, entre 25 et 28% de la population, ce qui est significatif.

urbain - avait donc au départ pour finalité de développer l'urbanisation en cœur d'agglomération sur un secteur stratégique par son positionnement intra-rocade. Il regroupe par conséquent les services intercommunaux et les élus de Rennes Métropole¹, mais aussi les trois communes concernées par le projet d'aménagement, i.e. les communes de:

- ✓ Rennes: la ville-centre compte près de 207 000 habitants² en 2008;
- ✓ Cesson-Sévigné: cette commune est beaucoup plus petite en comparaison, puisqu'elle comprend un peu plus de 15 000 habitants en 2008, comme déjà mentionné. Mais elle couvre près de 90% de la superficie du projet ViaSilva 2040;
- ✓ Thorigné-Fouillard à l'Est de l'agglomération (près de 7 500 habitants), et un territoire beaucoup plus restreint sur le projet.

Le potentiel de construction est assez considérable avec la superficie non négligeable de plus de 600 hectares, mais le projet a aussi un autre atout de taille: il peut être relié à la ville centre par le métro prévu pour 2020, comme indiqué sur la carte ci-dessous:

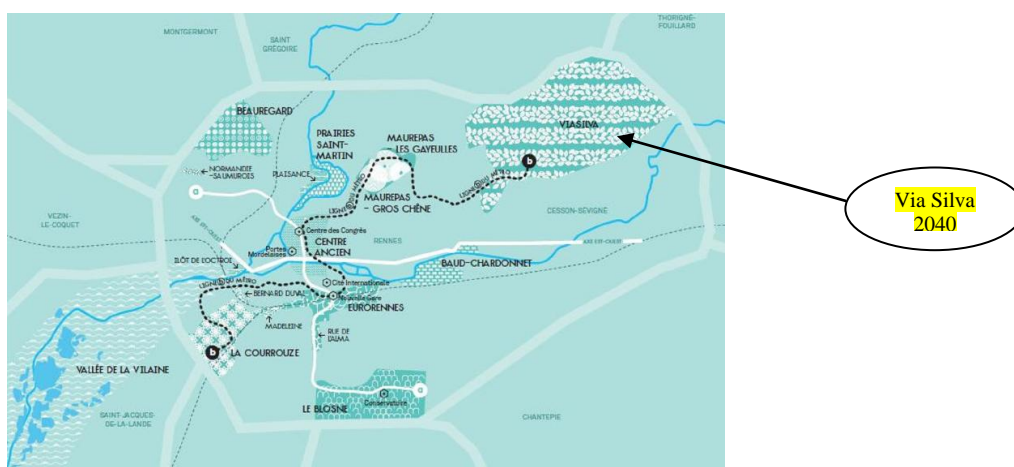


Figure 37 : RENNES MÉTROPOLE et SEMTCAR, 2019. Métro ligne b - Le tracé et les stations. In : [en ligne]. 2019

¹ Cf. AUDIAR, 2010. Rennes Métropole « Chiffres Clés » 2010. In : audiar.org [en ligne]. 2010. La population de la Communauté d'agglomération est de 390 774 habitants en 2008, et de 585 261 sur l'aire urbaine.

² Source AUDIAR Ibid.

Le plan s'inscrit dans l'esprit du Pacte écologique proposé par la fondation Hulot (FNH), qu'avait signé le candidat Sarkozy au cours de sa campagne, tout comme plusieurs autres candidats à la Présidentielle 2007. La campagne électorale avait d'ailleurs ouvert une fenêtre d'opportunité pour imaginer des solutions politiques innovantes en matière d'écologie, avec l'idée notamment d'un grand ministère de l'environnement fusionné¹.

A cet égard, les cinq propositions-clés du Pacte écologique comprenaient l'instauration d'une « taxe carbone » ou la « systématisation des procédures de démocratie participative »: ce dernier point pourrait expliquer la méthode de concertation ouverte engagée par l'Etat avec les collectivités territoriales, les représentants des salariés, du patronat et les associations environnementalistes de façon assez inédite pour cette thématique.

Il semblerait, au demeurant, que la démarche Ecocité ait peu changé d'approche méthodologique et d'esprit d'après les services ministériels sur le mandat présidentiel suivant. Comme le déclare un de nos interlocuteurs au ministère, qui a participé activement aux réunions du Grenelle: « *La démarche (Ecocité....) est (en 2013) plutôt portée par le Ministère de l'urbanisme et par le cabinet de Cécile Duflot² (...) On est sur des politiques et des modes de faire qui ont plutôt survécu au changement (...) Aujourd'hui, il y a une belle continuité³ ».*

La table ronde du Grenelle de l'environnement⁴, phase ultime de ces états généraux, est orchestrée par le président Sarkozy en personne. Elle a lieu en grande pompe les 24 et 25 octobre 2007 en présence de Wangari Maathai⁵ et d'Al Gore, tous deux prix Nobel de la paix, ainsi que de José Manuel Barroso, alors président de la Commission européenne⁶. Cette table

¹ LASCOURMES Pierre, Chapitre 1. L'invention du grand ministère du Développement durable. La fusion comme renouveau administratif, in : *Le développement durable. Une nouvelle affaire d'État*, avec Bonnaud Laure, Le Bourhis Jean-Pierre, Martinais Emmanuel, Presses Universitaires de France, « L'écologie en questions », 2014, p. 9-42.

² Cécile Duflot est ministre du Logement et de l'Égalité des territoires dans le premier et le second gouvernement Jean-Marc Ayrault de mai 2012 à mars 2014 (présidence Hollande).

³ Citation n°101 (soit le 1er entretien du 1er terrain de recherche), alias "C101".

⁴ "Grenelle Environnement: Document récapitulatif des tables rondes tenues à l'Hôtel de Roquelaure les 24, 25 et 26 octobre 2007", *La Documentation française*, Novembre 2017.

⁵ Wangari Muta Maathai (1940-2011), biologiste d'origine kényane et militante écologiste, est la première femme africaine à recevoir en 2004 le prix Nobel de la paix pour "sa contribution en faveur du développement durable, de la démocratie et de la paix".

⁶ Mr. Barroso est président de la Commission européenne de 2004 à 2014.

ronde dévoile toute une série de mesures à mettre en place au niveau de l'Etat et des territoires sur les quatre thèmes majeurs suivants: « Lutter contre le changement climatique », « Préserver la biodiversité et les milieux naturels », « Stimuler l'économie en préservant la santé et l'environnement », et « Instaurer une démocratie écologique ». Sur la lutte contre le changement climatique, il y est notamment développé l'idée d'accélérer les progrès sur les bâtiments de construction via un plan thermique de grande ampleur, le bâti consommant 42% de l'énergie finale française. Cela présage les grandes orientations des lois Grenelle I et II, ainsi que de la démarche Ecocité.

La conférence finale de deux jours est un signal fort envoyé à la communauté internationale et à l'Union européenne sur le volontarisme politique de l'Exécutif récemment élu face à l'urgence écologique. Elle révèle également une tentative d'approche nouvelle, semble-t-il, pour l'Etat en matière de gouvernance écologique avec les acteurs économiques et sociaux. Cette intention d'aborder les questions de durabilité d'une manière proactive, renouvelée et collégiale est faite, probablement, en écho au volontarisme de l'Union européenne en matière environnementale.

1) L'UE, d'entrepreneur de politique publique à médiateur d'idées

Quand le projet ViaSilva 2040 est validé par l'Etat français en novembre 2009 au titre de la démarche Ecocité, l'engagement - voire le leadership - de l'UE en matière environnementale semble évident au niveau international, tant par les discours que par son action publique¹. L'Union a ainsi progressivement supplanté les États-Unis qui étaient à l'avant-garde des mesures de protection de l'environnement dans les années 1970. Elle a, en effet, régulièrement promulgué des mesures plus sévères, aux plans interne ou international, sur des sujets aussi variés que la gestion des déchets, la pollution aérienne ou encore l'exportation de produits chimiques².

¹ BERNY, Nathalie. Intégration européenne et environnement: vers une Union verte ?, *Politique européenne*, vol. 33, no. 1, 2011, p. 7-36.

² KRÄMER Ludwig, The Roots of Divergence : A European Perspective, in : Vig Norman J. et Faure Michael G. (dir.), *Green Giants ? Environmental Policies of the United States and the European* Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 193

L'influence du paquet énergie-climat 2008 sur le Grenelle Environnement

Quand le Grenelle Environnement a été lancé plus de deux ans auparavant, au printemps 2007, le Conseil européen venait juste de se réunir en mars à Bruxelles sur les thèmes de la protection du climat et de la politique énergétique notamment, préfigurant alors un compromis entre les Etats membres sur le plan climat. La porosité des agendas entre le niveau national et supranational ne semble pas un hasard.

C'est ensuite plusieurs mois après le Conseil européen du printemps 2007, qu'un accord politique sur le « paquet énergie-climat » est conclu en décembre 2008 entre les 27 chefs d'État et de gouvernement. Il est immédiatement adopté par le Parlement européen et le Conseil des ministres pour permettre la réalisation de l'objectif des « 3x20 ». Il s'agit, en effet, de faire passer la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique européen à 20%; d'accroître l'efficacité énergétique de 20%; et de réduire les émissions de CO2 des pays de l'Union de 20% d'ici à 2020. On remarquera que ses objectifs sont en lien direct avec les objectifs de tout projet urbain, à fortiori s'il est à vocation durable.

Ce paquet 2008 sera suivi six ans après du « paquet énergie-climat » 2014 fixant de nouveaux objectifs pour 2030 avec les taux respectifs suivants: 27% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique; 27% d'efficacité énergétique; et 40% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 (ce dernier étant le seul objectif contraignant). Peut-on dire pour autant supposer qu'on soit dans une configuration de type top-down? Sans doute pas, à en juger par les travaux de nombreux chercheurs¹, qui montrent que si l'environnement se décide au niveau de l'UE, les mesures communautaires émanent néanmoins souvent de dispositifs nationaux déjà en place. On peut ainsi avancer l'hypothèse d'influences réciproques entre les différentes échelles de gouvernement.

Union, Cambridge (Mass.), MIT Press, coll. « American and comparative environmental policy », 2004, p. 53-72.

¹ HALPERN Charlotte, *Governing Despite its Instruments ? Instrumentation in EU Environmental Policy*, *Western European Politics*, vol. 33, n°1, 2010, p39-57.

Les apports du traité de Lisbonne

On constate aussi qu'au moment où le projet ViaSilva 2040 est labellisé Ecocité, le traité de Lisbonne¹ doit alors entrer en vigueur le mois suivant, en décembre 2009, et ainsi renforcer le rôle de l'Union européenne (UE) sur la scène internationale. Pour le dire autrement, les objectifs de la politique environnementale de l'Union permettent désormais la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à gérer les problèmes régionaux ou planétaires d'environnement, notamment la lutte contre le changement climatique². En effet, le nouveau traité reconnaît explicitement la personnalité juridique de l'UE (art. 47 TUE), ce qui lui permet par conséquent de conclure des traités ou d'adhérer à des conventions, comme il le fera pour la COP21 en 2015.

On peut à ce propos s'interroger sur cette propension de l'UE à vouloir développer cette visibilité internationale du « bon élève » en matière d'environnement. Peut-on parler de « greening » (qu'on pourrait traduire par *verdissement* en français) ou encore de « greenwashing » (autre terme équivalent, souvent utilisé par les entreprises), si l'on en juge par la profusion des textes communautaires sur le sujet depuis les années 1970? Les actes législatifs³ sur l'environnement s'élèvent ainsi à 765 en 2018⁴ (sans inclure ceux sur l'énergie) et ils sont au nombre d'environ 430 actes à la fin 2009 quand le traité de Lisbonne entre en vigueur et le projet ViaSilva est labellisé, ce qui est significatif. Sur ces 765 actes relatifs à l'environnement émis par l'UE, près de 59% ont pour auteur la Commission (451 exactement), ce qui laisse à penser qu'elle est un acteur majeur en la matière. Certains auteurs⁵ s'interrogent sur ce type de démarche: s'agit-il d'une véritable priorité depuis un moment pour l'UE dans une perspective de construction européenne, ou peut-on émettre l'hypothèse d'un « activisme » à portée surtout symbolique?

¹ Le traité de Lisbonne est signé en décembre 2007 dans la capitale portugaise.

² GUY-QUINT, Catherine,. Document no 1. Les aspects financiers du traité de Lisbonne, *Revue française d'administration publique*, vol. 133, no. 1, 2010, p. 123-129.

³ Il est fait référence ici aux actes juridiques contraignants (règlements, directives et décisions); ou les accords de l'UE, i.e. émanant de la Commission, du Conseil de l'UE, du parlement européen, de la CE ou la DG Environnement.

⁴ Cf. les fiches techniques du parlement européen sur : eur-lex.europa.eu.

⁵ LACASSE François, *Mythes, savoirs et décisions politiques*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Sociologie », 1995, 294 p.

Le traité de Lisbonne encourage, par ailleurs, la démocratie participative et le dialogue des institutions avec les citoyens. Il introduit, entre autres, un droit d'initiative populaire devant permettre à un million de citoyens européens d'inviter la Commission à présenter une proposition législative (article 11, paragraphe 4, TUE)¹. L'idée de « faire participer les citoyens à la décision » semblerait alors opportune après les rejets français et néerlandais du traité établissant une Constitution pour l'Europe signé à Rome le 29 octobre 2004, car l'Union européenne est dans une impasse. La controverse sur le véritable apport du traité de Lisbonne va d'ailleurs enfler car il reprendrait, dit-on souvent, plus de 90 % du traité constitutionnel: la question de sa nouveauté est donc posée et des déclarations symboliques auraient pour vocation de calmer les esprits. Pour autant, la notion de « démocratie participative » est lancée, et elle sera en réalité au cœur de la démarche théorique de l'écocité, comme on y reviendra par la suite, même elle n'est pas exempte de paradoxes. Le traité de Lisbonne associe, en tout cas, la priorité d'un « développement durable » des territoires à celle d'un haut niveau de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement (art. 3 TUE).

Spécificités et influence du 6e programme d'action pour l'environnement

La labellisation Ecocité se produit ainsi au milieu du 6e PAE² de l'UE, qui se distingue par ses « stratégies thématiques » vis-à-vis des programmes précédents.

Celles-ci consistent en partie à simplifier le droit existant et à fusionner les dispositifs³ par type d'enjeu environnemental: changement climatique, nature et biodiversité, environnement et santé, ressources naturelles et déchets. Cette simplification n'est d'ailleurs pas contradictoire avec la logique à l'œuvre dans le programme précédent, à savoir le 5e PAE, qui consistait à privilégier une approche « plus stratégique et transversale » développée par la Commission depuis le rapport *Mieux légiférer* de 2002.

¹ GILLIAUX Pascal, Le traité de Lisbonne, *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 1976-1977, no. 31, 2007, p. 5-83.

² Le 6ème programme d'action pour l'environnement (PAE) est élaboré par la Commission européenne pour la période 2002-2012.

³ BERNY, 2011, op. cit.

Dans le suivant, le 7e PAE, intitulé « Bien vivre, dans les limites de notre planète » et couvrant la période 2013-2020 (sur laquelle le projet rennais évolue encore), l'UE montre sa volonté d'encourager la mise en place d'une société innovante, durable et résiliente d'ici à 2050. Ce sont finalement ces critères qui seront mis en avant par l'équipe présentant le projet ViaSilva. Celui-ci consisterait à promouvoir « l'innovation et la performance technologique » (notamment via la ZAC des Champs Blancs), « l'équité sociale et la prégnance de la nature » sur le site. Du reste, l'UE avoue aussi en creux dans le 7e PAE un manque d'effectivité de sa législation environnementale, et dévoile ainsi une certaine quête de légitimité¹.

L'évolution pour la Commission d'une approche légaliste classique vers une approche plus axée sur les « grandes orientations » à donner, avec une collaboration de type « gouvernance » vis-à-vis des acteurs publics locaux ou privés, serait une évolution de taille. La Commission troquerait ainsi son rôle traditionnel d'entrepreneur de politique publique pour celui de médiateur d'idées: au lieu d'imposer des règles à appliquer, elle apporterait une méthodologie et de nouvelles lignes directrices pour une meilleure acceptation par les Etats membres². Depuis déjà le Conseil de Göteborg, il s'agit pour la Commission de passer à une « approche intersectorielle globale³ ». Il faut par conséquent davantage décloisonner, ne plus aborder les problèmes uniquement par secteur, et intégrer en amont tous les possibles effets induits par toute action publique.

Ces stratégies thématiques du 6e PAE sont finalement en adéquation avec la problématique du développement durable (DD) qui sous-tend une conception nouvelle de l'action publique. Le changement doit être appréhendé de façon désormais systémique et

¹ CHEVALIER Émilie. Le 7^e programme d'action pour l'environnement de l'Union européenne « Bien vivre, dans les limites de notre planète » : un modèle européen en quête de légitimité, *Revue juridique de l'environnement*, vol. 40, no. 2, 2015, p. 298-309.

² CINI Michelle, Reforming the European Commission : Discourse, Culture and Planned Change, in: Madeleine O. Hosli, Adrian M.A. van Deemen et Mika Widgrén (dir.), *Institutional Challenges in the European Union*, Londres, Routledge, 2002, p. 1-20.

³ Commission des Communautés européennes (2001b), *Développement durable en Europe pour un monde meilleur : stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable* (Proposition de la Commission en vue du Conseil européen de Göteborg), Bruxelles, le 19.6.2001, COM(2001).

globale¹. Les cadres stratégiques sont autant de mises en cohérence des dispositifs d'intervention que la mise en œuvre concrète de grands principes. C'est l'esprit que reprendra d'ailleurs la démarche Ecocité.

Enfin, pour conclure sur le contexte européen dans lequel est lancé l'appel à projet Ecocité, on peut s'interroger sur la portée de l'action de l'UE en matière environnementale dans les différents Etats membres: assiste-t-on à des effets contrastés entre les différents territoires européens, voire peut-on parler d'effets limités sur certains de ces territoires²? C'est en partie l'objet de nos travaux qui suivent: on essaiera ainsi de comprendre les différences de mise en œuvre des projets pour ces territoires urbains situés en France et au Danemark, ainsi que la plus ou moins grande acculturation des acteurs nationaux et locaux à l'ambition européenne affichée.

2) Le Grenelle Environnement: piloter à distance un new deal écologique pour l'Etat

C'est dans un contexte de complexification des problématiques environnementales, mais aussi de mutation des représentations de l'environnement³ que le projet ViaSilva est ainsi lancé.

Les réponses de l'Etat face au changement des représentations sur l'environnement

Comme beaucoup d'études le montrent, la problématique du développement durable (DD) se développe dans les années 2000 à tous les échelons institutionnels et fait l'objet d'un

¹ RUMPALA Yannick, De l'objectif de « développement durable » à la gouvernementalisation du changement. Expressions et effets d'une préoccupation institutionnelle renouvelée en France et dans l'Union européenne, *Politique européenne*, vol. 33, no. 1, 2011, p. 119-153.

² BERNY, 2011, op. cit.

³ LACROIX, Valérie, et Edwin ZACCAÏ. Quarante ans de politique environnementale en France : évolutions, avancées, constante, *Revue française d'administration publique*, vol. 134, no. 2, 2010, p. 205-232.

recyclage des politiques publiques entre les ministères¹. Elle est révélatrice de la montée en puissance d'enjeux collectifs nouveaux liés à la détérioration de l'environnement, mais aussi au dérèglement climatique ou à la perte de biodiversité. La notion appelle un nouveau type de réflexion autour de modes de développement économique alternatifs, et elle met surtout en avant l'idée de les traiter collectivement, dans une logique systémique et un souci du long terme.

Cette prise de conscience collective influence bien entendu certains chefs d'Etat, dont le président Chirac, qui pourtant avait relancé les essais nucléaires en Polynésie française en 1995, au début de son premier mandat présidentiel². Mais il débutera son 2e mandat avec un tout autre état d'esprit, semble-t-il, en tout cas lorsqu'il prononce son long discours à l'occasion de l'assemblée plénière du sommet de la Terre à Johannesburg le 2 septembre 2002, lequel sera largement acclamé par ses pairs. Son constat grave sur la situation de la planète, énoncé en l'absence du plus gros pollueur en GES³ que sont les Etats-Unis, marquera les esprits⁴.

L'homme d'Etat lance en effet: « *Notre maison brûle et nous regardons ailleurs*⁵ ». Puis il poursuit: « *La nature, mutilée, surexploitée, ne parvient plus à se reconstituer et nous refusons de l'admettre. L'humanité souffre. (...) La Terre et l'humanité sont en péril et nous en*

¹ LASCOUMES Pierre, Le développement durable : une « illusion motrice », in : Marie-Claude SMOUTS (dir.), *Le Développement durable : les termes du débat*, Paris, Armand Colin, 2005, 289 p.

² Cf. GUISEL, Jean, Il y a vingt ans, Jacques Chirac interrompait définitivement les essais nucléaires. In : *Le Point* [en ligne]. 29 janvier 2016.

Le premier essai nucléaire français, "Gerboise bleue", a lieu le 13 février 1960 à Reggane en Algérie. Alors que le Premier ministre Pierre Bérégovoy avait annoncé en 1993 une suspension des essais nucléaires, Jacques Chirac (1932-2019) annonce leur reprise dès le 13 juin 1995, juste après son entrée à l'Élysée. Le 210e et dernier essai nucléaire, "Xouthos", a lieu enfin deux jours avant la déclaration présidentielle du 29 janvier 1996 où le Président Chirac (et chef des armées) annonce qu'il a décidé "l'arrêt définitif des essais nucléaires français", suite au tollé provoqué en 1995.

³ GES est l'acronyme de Gaz à effets de serre.

⁴ Cf. PASQUESOONE, Valentine, « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs » : on vous raconte l'histoire de cette formule emblématique de Jacques Chirac. In : *Franceinfo* [en ligne]. 27 septembre 2019.

⁵ La formule, destinée à marquer les esprits, aurait été soufflée par Jean-Paul Deléage, alors professeur d'histoire de l'écologie à l'université d'Orléans. Il aurait, en effet, été consulté par Jacques Chirac et ses conseillers (dont Nicolas Hulot) pour relire l'ébauche du discours. Jean-Paul Deléage est docteur en sciences biologiques appliquées (CNAM, 1991), et historien de l'écologie. Il a fondé en 1992 la revue *Écologie & Politique*, d'abord publiée aux Presses de Sciences po, puis par les éditions Le Bord de l'eau depuis 2016.

sommes tous responsables. » Cette efficace rhétorique énoncée à Johannesburg aura un impact positif pour sa stature internationale, mais ne sera pas forcément suivie de mesures larges en matière de politiques publiques en France, hormis l'intégration de la Charte de l'environnement à la Constitution en 2005. Cela donnera à la Charte une indéniable portée symbolique¹, et induira peut-être une prise de conscience plus générale au sein de la population.

Comme le tableau ci-dessous le souligne, le DD modifie en réalité l'articulation entre économie et environnement, qui sont moins opposés dans le rapport Brundtland que dans le rapport Meadows publié quinze ans auparavant. Le rapport Brundtland transforme l'approche de l'action publique dans ses aspects autant temporels que géographiques. Car les problèmes se multiplient, se complexifient et ils se globalisent avec l'irruption d'un sujet épineux comme le dérèglement climatique notamment². L'Etat autrefois dirigiste devient régulateur: il utilise de plus en plus des instruments incitatifs plutôt que contraignants, et révèle ainsi la multitude des négociations entre divers acteurs, tout comme les compromis opérés entre des normes et des valeurs multiples³.

¹ Les 3 lois de 2003 sont en effet plutôt liées à l'accident de l'usine AZF de Toulouse: 1/ Loi n° 2003-699 du 30/07/03 (dite loi Bachelot) sur les risques technologiques; 2/ Loi n° 2003-624 du 08/07/03 autorisant l'approbation de la convention sur les effets transfrontaliers des accidents industriels; et 3/ Loi n° 2003-623 du 08/07/03 autorisant l'approbation de l'amendement à la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux.

Quant à la loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques (Lema), elle a pour fonction de transposer en droit français la directive cadre européenne sur l'eau d'octobre 2000.

² LACROIX et ZACCAÏ, 2010, op. cit.

³ LASCOUMES Pierre, et SIMARD Louis, L'action publique au prisme de ses instruments. Introduction, *Revue française de science politique*, vol. vol. 61, no. 1, 2011, p. 5-22.

MUTATIONS DES REPRÉSENTATIONS DE L'ENVIRONNEMENT			
	Début 70 – Fin 80	Début 90 – Fin 2000	
ENJEUX	Rapport entre environnement et économie	Divergence Développement industriel Rapport Meadows « Halte à la croissance ? » (1972)	Convergence Développement durable Rapport Brundtland « Notre avenir à tous » (1987)
	Problématiques • géographiques • thématique	Local à régional Air, eau, flore et faune Pluies acides nucléaire	Mondial Biodiversité OGM Changement climatique
	Discours écologistes	Minoritaires	Consensuels
PRESSIONS	Macroéconomie	Production	Consommation Distribution
	Sources	Ponctuelles Fixes	Diffuses Mobiles
RÉPONSES	Processus d'intégration politique	Institutionnalisation	Internationalisation
	Secteur public • Gouvernance • Instruments	État dirigiste Contrainte	État coordonnateur Incitation
	Secteur privé • Recherche & • Développement	Technologies traditionnelles Processus	Technologies vertes Produits

Figure 38 : Mutation des représentations de l'environnement, LACROIX et ZACCAÏ, 2010, op. cit.

C'est dans ce cadre où s'achève l'institutionnalisation des enjeux environnementaux que l'appel à projet Ecocité est lancé en 2008. L'opinion publique est à ce moment-là déjà sensibilisée aux problématiques environnementales et se tourne progressivement vers des modes de consommation de plus en plus issus de l'agriculture biologique. Quant aux entreprises, elles commencent alors à innover sur les technologies vertes (énergies renouvelables, gestion différenciée des déchets etc.). La convergence entre économie et environnement est mise en avant dans l'appel à projet Ecocité: le ministre Borloo voit dans ces projets à vocation durable de la démarche Ecocité un moyen de redynamiser économiquement les territoires.

Cette vision sur la labellisation nationale de territoires urbains rejoint l'analyse de Lionel Prigent sur l'inscription de certains sites au patrimoine mondial de l'UNESCO¹, à une autre échelle. En effet, la labellisation Ecocité, au même titre que la mise en patrimoine, permet d'activer trois leviers: 1/ Celui de la communication car l'objet symbolise alors une histoire locale et transmet des valeurs (durables en l'occurrence); mais aussi 2/ d'asseoir un élément de scientificité puisqu'il fait appel à des technologies nouvelles et performantes en matière de gestion énergétique, approche bioclimatique des bâtiments etc. (même si par contre

¹ PRIGENT, Lionel. L'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco, les promesses d'un label ?, *Revue internationale et stratégique*, vol. 90, no. 2, 2013, pp. 127-135.

il ne confère pas forcément une unicité ou une non-reproductibilité); et enfin 3/ le label représente un levier en matière économique car il reconnaît finalement un territoire innovant sur la gestion des déchets et des mobilités, ou sur la construction des bâtiments, comme un gage de qualité de vie et d'un possible « vivre-ensemble » des citoyens dans la ville.

L'appel à projet Ecocité énonce en particulier que: « Les EcoQuartiers et les EcoCités ont aussi un rôle social et économique à jouer, tout aussi important, tout aussi vital : leur contribution à l'élaboration d'une plus grande cohésion sociale et à la réduction des inégalités territoriales doit être forte. Ils doivent, les premiers, mettre en œuvre de nouveaux dispositifs qui amélioreront la participation du public et la concertation de tous les acteurs dans l'élaboration d'un aménagement durable ».

Il s'agirait donc pour l'Etat de réduire les disparités sociales par un aménagement innovant et inédit des villes; et ce, en concertation avec les populations qui y vivent. Et en définitive, la diversité prévaut dans la labellisation des sites. Mais elle se nourrit des mêmes impératifs de valorisation d'un aménagement territorial, de l'opportunité d'un développement économique, et enfin d'une véritable ambition métropolitaine comme pour la mise en patrimoine au niveau d'instances internationales.

Les projets de la démarche Ecocité ont finalement vocation à être des « laboratoires de la ville durable » afin d'identifier les technologies les plus récentes et les plus performantes, ainsi que les bonnes pratiques comme mentionné dans le rapport: « Les projets attendus, innovants, écologiques, doivent témoigner de l'excellence des acteurs français de l'aménagement et de la construction, et permettre de valoriser à l'échelle nationale mais aussi internationale les projets exemplaires. Ils auront aussi un effet d'entraînement collectif, en démultipliant les expériences, pour diffuser de nouvelles pratiques, développer de nouveaux savoir-faire, et susciter les nouveaux métiers de la croissance verte ».

D'ailleurs, le nombre de candidatures est encourageant pour l'Etat en 2008 avec 160 candidats pour les projets d'Ecoquartiers et 19 candidatures pour les Ecocités. L'association d'un maximum de collectivités dans la démarche semble donc une véritable priorité.

L'appel à projet Ecocité: après l'Etat contraignant, l'Etat-conseiller du prince territorial?

Avec l'appel à projet du Grenelle Environnement, l'Etat délaisse une vision dirigiste¹ qui prévalait pour l'aménagement des territoires pendant la période des Trente Glorieuses. Il s'agit d'évoluer vers un rôle de coordinateur de l'action des différents acteurs (publics ou privés) dans la fabrique urbaine. Il est indiqué en effet: « Il faut réinventer la façon dont on conçoit les villes. Et c'est aujourd'hui la mission des élus, des professionnels, aménageurs, lotisseurs, constructeurs, urbanistes, architectes, paysagistes, mais aussi des entreprises du bâtiment et des travaux publics, des fournisseurs d'énergie, des entreprises de transports en commun, des commerçants. Les habitants sont au cœur de ces évolutions, par leur participation à la définition des projets, par l'expression de nouvelles attentes ou encore des changements de mode de vie qui vont plus vite que nous ne l'imaginions hier encore ».

En insistant sur « le rôle primordial des collectivités territoriales », l'Etat opte par conséquent pour une mise en lumière des acteurs publics locaux afin qu'ils organisent, au plus près du terrain, la ville de demain, en partenariat pourrait-on dire, avec les professionnels de l'urbanisme et de la construction, ainsi que les citoyens.

Contrairement aux villes nouvelles qui furent construites sur des espaces ruraux, la démarche Eco-cité envisage des projets à développer sur le tissu urbain existant, dans une logique surtout de renouvellement de la ville sur elle-même. Elle s'adresse à des agglomérations importantes (100 000 habitants au moins), qui sont en forte croissance (de l'ordre de 50 000 habitants supplémentaires dans l'aire urbaine² sur une vingtaine d'années), et qui sont structurées en intercommunalités.

¹On rappellera ici la phrase du général De Gaulle qui aurait dit au délégué général au district de la région de Paris (de 1961 à 1969): « Delouvrier, mettez-moi de l'ordre dans ce bordel ! ». Pour maîtriser l'explosion démographique de Paris, Paul Delouvrier fera ériger, au début des années 1970, les cinq villes nouvelles de l'Ile-de-France que sont: Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée, Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines.

² GÉOCONFLUENCES, Aire urbaine. In : *Eduscol ENS de Lyon* [en ligne]. avril 2018.

Le projet, doit, en effet, être réalisé dans l'aire d'influence d'un établissement public de coopération intercommunale, compétent en matière de documents d'urbanisme notamment. La démarche EcoCité cherche enfin à identifier des stratégies exemplaires en matière de développement urbain, tant au niveau de la conception, que de la concertation et la mise en œuvre. S'il est précisé qu'il faut élaborer « un référentiel partagé d'outils opérationnels permettant de fédérer tous les acteurs dans un même objectif », il n'est pas inutile de souligner le côté un peu abscons, de ce qui est sous-entendu par « exemplaire » car rien ne précise vraiment le terme. Certaines stratégies peuvent fonctionner sur un territoire et pas un autre, et le fait d'imaginer que les méthodes ou les instruments d'action publique soient reproductibles entre des villes comme Rennes *et* Marseille par exemple, paraît assez illusoire, tant les pratiques, la culture, et les régimes urbains y sont différents.

Les critères d'appréciation pour la labellisation sont, en tout cas, de quatre ordres:

1. La communauté d'agglomération doit présenter d'abord une vision claire du développement à venir pour son territoire au prisme des trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental);
2. Elle doit démontrer une cohérence entre les différentes échelles (municipale, métropolitaine ou territoriale), entre les différents acteurs (d'où la référence à la terminologie de la Commission sur la « gouvernance »), et enfin entre les outils de planification et de mise en œuvre;
3. En troisième critère, il s'agit de convaincre les représentants de l'Etat que le projet est équilibré sur le plan qualitatif (innovation urbaine, participation des citoyens) *et* aussi sur le plan quantitatif (programmation ou financement);
4. Enfin, les trois piliers du développement durable doivent être déclinés, ce qui suppose probablement leur effectivité dans la mise en œuvre du projet... lequel sous-tend en conséquence des évaluations pendant le projet ou ex-post. Rien ne précise qui est en charge de cette éventuelle évaluation et sur quels critères précis.

L'Etat met donc fortement en avant les collectivités territoriales dans cette démarche Ecocité, ce qui nous permet d'avancer qu'il souhaite rester à distance¹, sans toutefois vraiment

¹ EPSTEIN Renaud, Gouverner à distance : Quand l'Etat se retire des territoires, *Esprit* (Paris, 1932), Editions Esprit, 2006, p.96-111.

se retirer des territoires, car de nombreuses réunions avec ses représentants et les élus locaux auront lieu pendant le Grenelle Environnement *et après* sur le terrain (notamment entre les services de la Préfecture, de la DREAL ou la Caisse des Dépôts, et des collectivités territoriales): il devient plutôt le conseiller du prince territorial ou un chef d'orchestre délégué.

Pour autant, il peut aussi lui être reproché lors de ce « téléguidage de projets verts » de rester sur des critères d'éligibilité assez flous (« *démontrer des dispositifs de participation citoyenne partagés et efficaces* »... mais alors, qui dicte l'efficacité et selon quels critères?), et de telle sorte que leur interprétation aient de fortes chances de varier considérablement selon les lauréats de l'appel à projet.

Cette labellisation est aussi une sélection, ce qui rappelle par conséquent que le pouvoir de l'Etat est encore pleinement souverain par rapport aux niveaux infranationaux, puisque 6 projets sur les 19 présentés seront tout de même écartés de la démarche: il s'agit de ceux d'Evreux, Neuilly-sur-Seine, Val d'Europe, Val de Bièvre, Albi et Montauban. La raison de leur échec n'est d'ailleurs pas expliquée officiellement à tous les participants.

L'Exécutif met ainsi les territoires dans une logique (plutôt libérale) de compétition entre elles, afin de stimuler leur compétitivité, comme l'Union Européenne avec ses Etats-membres. Celle-ci induit par conséquent des tensions entre les enjeux économiques et les enjeux sociaux¹ (qu'il faut départager), entre la compétitivité et l'équité ou la justice, avec des conséquences spatiales qui ne sont pas neutres.

Les métropoles sont du reste, à travers cette démarche Ecocité, appréhendées comme de potentiels moteurs de croissance au sein de l'économie mondialisée et financiarisée. Afin d'y attirer les firmes en pleine croissance ou de taille internationale, le credo mis en avant est de privilégier les projets permettant de vanter l'attractivité de la métropole, l'excellence dans des domaines en pleine croissance, notamment les TIC ou les technologies innovantes, et ce, dans la perspective du regroupement des talents. Il s'agit de favoriser la création d'emplois

¹ GERVAIS-LAMBONY Philippe etc. (Dir), *Métropoles en débat : (dé)constructions de la ville compétitive*, Collection «Espace et Justice», Edition «Presses universitaires de Paris Ouest», 2014, 424 p.

qualifiés, la mobilité, voire les espaces culturels ou festifs pour les populations dites « actives » (qui sont souvent aussi les CSP supérieures) qu'on cherche à attirer.

Cette approche révèle donc moins la stratégie d'un Etat en érosion que celle d'un Etat qui s'adapte au changement du « régime d'accumulation », comme l'avancent des auteurs comme l'américain Brenner¹. En d'autres termes, à travers ces « projets d'Etat » comme ceux de la démarche Ecocité - ou *State Projects* comme les nomme le sociologue - il s'agit de faire un réétalonnage de la régulation socio-économique au niveau des « métropoles qui comptent ».

Et dans cette perspective, si le milieu environnemental est en crise, ça n'est plus vraiment un problème en soi en regard de valeurs collectives (comme le « vivre ensemble » par exemple) mais plutôt par rapport à la trajectoire de *croissance potentielle* de la métropole. Les pollutions (sonores, de l'air ou de l'eau etc.) sont ainsi des dynamiques négatives à bannir car elles minent avant tout la compétitivité des métropoles et elles sont porteuses de risques (émeutes, violences urbaines, pollutions majeures). Dès lors, la gouvernance - comme outil de pilotage prôné par l'Union européenne - est progressivement utilisée comme un mode d'action pour l'Etat, qui délègue aux acteurs locaux la mise en œuvre de ses grandes priorités dans les territoires.

Certains politistes² ont, en outre, déjà cherché à comprendre comment certaines grandes métropoles parviennent à renforcer leur compétitivité dans le contexte de la globalisation et d'une concurrence accrue entre elles, en jouant sur divers leviers: gouvernance locale, opportunisme face aux politiques publiques nationales, mise en avant de valeurs spécifiques locales et/ou forte planification en amont. Dans l'appel à projet de la démarche Ecocité, l'Etat

¹ BRENNER Neil, *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford University Press, Oxford, 2004, 372 p.

ou JOUVE Bernard, Brenner Neil, *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood, Métropoles* [En ligne], 1, 2007.

² KANTOR, Paul, et Hank V. SAVITCH, *The Politics of City Regions in Comparative Perspective, Pôle Sud*, vol. 32, no. 1, 2010, p. 119-136.

essaie d'identifier les moyens nécessaires à la mise en place d'une compétitivité¹ des métropoles, notamment en améliorant la qualité de vie pour les habitants par:

- La promotion des mobilités durables en développant de nouveaux moyens de transport et l'aménagement d'espaces dédiés;
- Le choix de la densité urbaine plutôt que l'étalement urbain;
- L'attention portée à la performance énergétique des bâtiments neufs ou existants;
- La végétalisation de la ville et le développement des espaces verts;
- Le renouvellement du dialogue entre les différents acteurs de la fabrique urbaine ainsi que la participation des citoyens.

Mais comment l'Etat orchestre-t-il finalement cette gouvernance renouvelée des acteurs publics et privés qu'il appelle de ses vœux, entre l'appel à projet Ecocité lancé en octobre 2008 et la contractualisation des projets labellisés en 2011?

Constitution d'un acteur collectif par le ministère de l'environnement (MEDDT)

La démarche Ecocité est organisée en trois étapes distinctes par le ministère de l'environnement avec 1/ d'abord une phase d'expertise à partir de la fin 2008 pour évaluer les différentes candidatures, puis 2/ une phase de dialogue itératif avec les collectivités sélectionnées dès la fin 2009, puis enfin 3/ une phase de contractualisation avec l'Etat prévue dès début 2011.

La première phase, qui consiste en une période d'expertise, a pour finalité de faire une sélection parmi les 19 projets présentés par les communautés d'agglomération. Elle est pilotée par une commission qui doit analyser des travaux d'experts réalisés en amont par un

¹ MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2009. Dossier de Presse - 1ère Conférence nationale Ville durable [en ligne]. 4 novembre 2009.

« Comité technique » dédié, interne au ministère de l'environnement et du développement durable (DD).

➤ *L'expertise d'une Commission homogène, devenue acteur collectif*

Cette « Commission d'analyse et d'appui du Plan Ville durable » est composée d'une cinquantaine de personnalités de tous horizons: des représentants de cinq très grandes entreprises privées et publiques, de huit organismes du bâtiment, de trois associations d'élus, mais aussi de trois architectes reconnus, deux universitaires¹ très spécialisées sur le sujet, et trois associations environnementales. Ce détail sur le rapport des forces en présence nous révèle le choix fait par l'Exécutif de laisser la part belle aux grands acteurs de la fabrique urbaine au concret, en l'occurrence les entreprises privées surtout.

On remarque plus précisément que le président de la Commission² est un proche de Benoist Apparu, lequel est alors secrétaire d'Etat chargé du Logement et de l'Urbanisme: il présente d'ailleurs les conclusions de la démarche Ecocité avec le ministre Borloo en novembre 2009. Ainsi, Mr Bourg-Broc³, le président de la Commission, est alors le remplaçant (comme député-maire de la Marne) de Mr Apparu depuis que ce dernier est entré au gouvernement en juin 2009. Le secrétaire d'Etat avait lui-même été auparavant l'assistant parlementaire de son actuel suppléant à la députation, et ce dans les années 1980-1990. Ce jeu de chaises musicales entre les mêmes acteurs publics révélerait-il un renouvellement assez faible de la représentation démocratique française, voire une tendance récurrente à l'entre-soi?

¹ Ces deux femmes sont considérées comme des expertes de la ville: Cyria Emelianoff, géographe et maître de conférences à l'université du Maine, qui en 1999 a soutenu une thèse de troisième cycle de géographie intitulée: « La ville durable, un modèle émergent ».

et Nathalie Roseau, professeure associée de l'Ecole des Ponts ParisTech et chercheuse, mais aussi ancienne élève de l'Ecole Polytechnique puis diplômée de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, architecte DPLG et docteur en urbanisme de l'Université Paris-Est.

² Bruno Bourg-Broc est Président de la Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne depuis 2000, maire de Châlons-en-Champagne de 1995 à 2014, député de la Marne de 1982 à 2012, et conseiller général de la Marne de 1973 à 1988. Il avait été nommé en 2007 président de l'Institut des villes (fondé en 2000 par Lionel Jospin) à la suite du maire de Rennes, Edmond Hervé.

³ MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2009. Dossier de Presse, op. cit., p8.

Le vice-président de la commission, Philippe Van de Maele, est quant à lui alors président de l'ADEME¹, ce qui sous-tend du reste une certaine volonté de l'Etat de mettre en avant les établissements publics dédiés à la protection de l'environnement et à la maîtrise de l'énergie. Ce polytechnicien est d'ailleurs un proche du ministre, puisqu'il a été nommé directeur adjoint du cabinet du ministre Borloo à deux reprises, en 2002 puis en 2008. Le contrôle de la commission par l'Exécutif est finalement assuré.

On peut s'étonner, a contrario, que Daniel Delaveau fasse aussi partie de cette commission en tant que président de l'Assemblée des Communautés de France (AdCF²), alors qu'il est aussi à cette époque le président de la Communauté d'agglomération de Rennes... Or, Rennes Métropole a, elle-même, posé sa candidature Ecocité avec le projet ViaSilva, puis pour une autre candidature pour la labellisation Ecoquartier sur La Courrouze ensuite! Autrement dit, il semblerait qu'il soit en même temps *juge et partie*, puisqu'il a participé aux décisions au sein de la « Commission d'analyse et d'appui du Plan Ville durable », quand la communauté d'agglomération qu'il présidait présentait *aussi* son projet « ViaSilva 2040 » parmi 19 autres concurrents (dont 13 lauréats seulement).

Par ailleurs, des personnalités aussi médiatisées que celle d'Henri Proglio³ ou Augustin de Romanet⁴ sont également partie prenante de ladite Commission. Mr Proglio sera par la suite nommé vice-président du « Comité stratégique de l'énergie nucléaire » en 2011, qui est

¹ L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) français créé en 1991. Il est régi par la loi n° 90-1130 du 19 décembre 1990 et le décret n° 91-732 du 26 juillet 1991. L'Agence participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. et est sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

² L'AdCF est une association de collectivités locales française créée en 1989, dont les missions sont la promotion de la coopération intercommunale, l'appui juridique et technique aux communautés, ou encore la conduite et la publication d'études sur le fait intercommunal en France.

Daniel Delaveau a été, en effet, le président de l'AdCF d'octobre 2008 à octobre 2014.

Cf. Discours de Daniel Delaveau, président de l'AdCF. 22e convention nationale de l'intercommunalité. via @l_AdCF. In : *AdCF* [en ligne]. 13 octobre 2011.

³ Mr. Proglio, diplômé d'HEC, dirige Veolia Environnement de 2002 à novembre 2009, puis EDF de novembre 2009 à 2014. Il est membre du conseil d'administration (CA) de nombreuses grandes entreprises françaises (CNP, Dassault, Véolia, Natixis, EDF etc.). Il est homme d'affaires depuis 2014.

⁴ Mr Romanet, diplômé de l'ENA, est directeur général de la Caisse des dépôts et consignations de mars 2007 à mars 2012, et président-directeur général du groupe ADP depuis. Il est aussi membre de plusieurs CA (RATP, CPF, Domaine de Chambord) et Président du directoire du FRR de 2007 à 2012.

présidé par le ministre de l'Énergie d'alors, Éric Besson¹. L'Etat français semble inclure pleinement l'industrie nucléaire dans sa stratégie de développement durable; ou du moins n'y voit guère d'antinomie, puisque Mr Proglia est nommé à la tête d'EDF dès la fin 2009. Cette vision de la politique énergétique tranche plutôt franchement avec la vision de l'Allemagne ou des pays scandinaves comme le Danemark.

A cet égard, soulignons que la France est le pays du G7² qui consacre le moins d'argent à la recherche publique sur les énergies renouvelables, relativement aux autres sources d'énergie. Ainsi, selon une note du Commissariat général au développement durable³, les dépenses publiques françaises de recherche et développement (R&D) en énergie atteignent 973 millions d'euros en 2017 et sont en baisse depuis 2012. Sur ces dépenses, la technologie du nucléaire concentre 53 % des financements publics, ce qui en fait le premier domaine, devant les énergies durables (33 %). La France se distingue donc par la prépondérance accordée au nucléaire comme en témoigne le tableau ci-dessous:

¹ Eric Besson, ancien membre du parti socialiste, a rejoint l'équipe de campagne du candidat UMP Nicolas Sarkozy au soir du premier tour de l'élection présidentielle de 2007. Diplômé de l'école de commerce Montpellier Business School, Il rejoint le Parti socialiste en 1993, est élu maire PS de Donzère dans la Drôme en 1995 et député PS dès 1997. Il a été marié en premières noces à Sylvie Brunel, géographe, écrivain et ancienne présidente *d'Action contre la faim*; puis en deuxièmes noces à Yasmine Tordjman de la famille du président tunisien Habib Bourguiba. Il a quitté la scène politique, et gère une société de conseil stratégique depuis 2012.

² Le G7 comprend l'Allemagne, le Canada, les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon et la France.

³ Cf. la note du Commissariat général au développement durable : CGDD, Les dépenses publiques de R et D en énergie en 2017. In : *statistiques.developpement-durable.gouv.fr* [en ligne]. 4 février 2019.

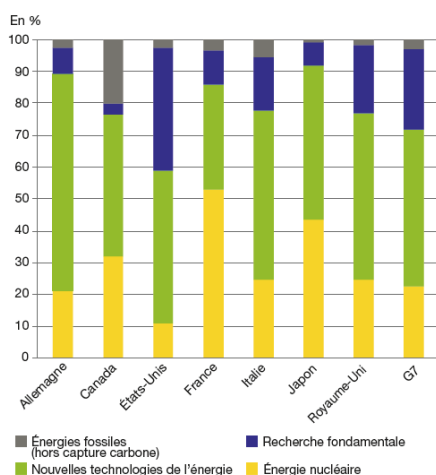


Figure 39 : Budget alloué à la recherche selon le type d'énergie, Source: CGDD Février 2017 (extrait d'une étude AIE)

Le Directeur général de la Caisse de dépôts déclare, pour sa part:

« La Caisse des Dépôts se réjouit de contribuer au déploiement de ce programme ambitieux, qui prolonge sa mission historique au service de la ville, et pour lequel ses équipes se mobilisent chaque jour aux côtés des collectivités locales et de leurs partenaires sur le plan national et régional. Les Directions régionales de la Caisse des Dépôts avec l'appui du Département Politique de la Ville et Développement Urbain, ont en effet participé activement aux divers ateliers locaux et réunions de définition des projets, notamment dans leurs aspects financiers, et ont mis à disposition des crédits d'ingénierie pour le cofinancement d'études ou de missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette mobilisation va encore s'intensifier dans les mois à venir pour la mise en œuvre des décisions de l'Etat et l'accompagnement des porteurs de projets »¹.

L'Etat s'engage donc dès 2011 à allouer 1,6 millions d'euros sur « ViaSilva 2040 » pour les seules missions d'investissement et d'ingénierie relatives à la conception urbaine, la gestion des ressources et la production d'énergie, ainsi que la conception des mobilités. La Caisse des dépôts intervient donc comme financeur et médiateur de l'Etat dans les territoires.

¹MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, KOSCIUSKO-MORIZET, Nathalie et APPARU, Benoist, *L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes*, 5 octobre 2011, p. 2.

Quant aux collectivités, ils ont très vite que cette fenêtre d'opportunité ouverte par l'Etat était un moyen de capter des financements rapides du niveau national via cette labellisation Ecocité.

La commission est enfin très homogène d'un point de vue générationnel, puisqu'une rapide revue de la biographie des membres de la commission montre que la majorité est née dans les années 1950 ou avant, et seulement 8 femmes sont répertoriées sur près de 50 individus. Néanmoins, malgré toute cette expérience accumulée et la diversité des institutions représentées, on peut pourtant s'interroger sur les critères précis de sélection retenus par la commission (ou le comité technique du ministère), voire s'interroger sur le niveau de connaissance précisés des territoires avec lequel les dossiers ont été analysés au ministère.

En premier lieu en effet, pour le projet d'écocité qui nous intéresse ici, à savoir « ViaSilva (2040) », la participation citoyenne n'est alors pas du tout encore débutée: les premières réunions publiques sur le projet ViaSilva commencent, en réalité, au printemps 2013. Il avait pourtant été précisé qu'il fallait « *démontrer des dispositifs de participation citoyenne partagés et efficaces* ». On peut subodorer dès lors la grande capacité de la délégation rennaise à convaincre la commission que la participation des citoyens sera effective et « performante » rapidement. La capacité des élus des collectivités territoriales à « vendre » leurs projets auprès des représentants de l'Etat semble donc être un élément significatif à considérer dans le cadre d'une compétitivité accrue des territoires.

Pour ce qui est de la participation citoyenne, on ajoutera qu'elle est souvent perçue comme un élément important de la citoyenneté et du processus décisionnel démocratique. Elle se concrétise depuis plusieurs années par des forums citoyens, des référendums, des jurys citoyens, des modes inédits de gouvernance collaborative, des budgets participatifs, ou des interventions des citoyens de manière plus directe¹ (comme le referendum d'initiative populaire). Beaucoup considèrent cette évolution comme positive pour le fonctionnement des démocraties, notamment occidentales. Si la démocratie participative se veut aujourd'hui

¹ MICHELS Ank, Les innovations dans la gouvernance démocratique – En quoi la participation citoyenne contribue-t-elle à l'amélioration de la démocratie ?, *Revue Internationale des Sciences Administratives*, vol. 77, no. 2, 2011, p. 275-296.

procédurale et délibérative contrairement aux débats houleux des assemblées générales qui avaient lieu dans les années 1970, c'est peut-être parce que la littérature sur la participation s'est nourrie depuis plusieurs décennies de celle sur la délibération démocratique. Pour autant, il semblerait qu'il existe une tension entre participation du grand public et délibération de qualité, car elles semblent parfois difficilement compatibles¹.

Ainsi, la participation citoyenne (à la décision locale notamment) interroge naturellement les périmètres de compétences ainsi que les espaces de référence des acteurs. Et donc, cette question de la qualité des acteurs associés est posée immanquablement, tout comme une foule d'autres questions telles que:

- Qui participe concrètement au débat et avec quelles connaissances spécifiques sur le sujet de l'urbanisme ou de la biodiversité par exemple, ou encore sur le développement durable en général?
- Le bon sens est-il nécessaire *et* suffisant?
- Les experts et les associatifs sont-ils « reconnus » par l'Etat, ou a minima par des pairs? Quelle est donc leur légitimité: proximité avec les acteurs publics, travaux reconnus par des instances indépendantes, ouvrage récemment publié sur le thème débattu?
- S'agit-il d'une discussion des élus avec une minorité, certes « active », mais ne représentant finalement qu'elle-même?
- Quid des classes actives ayant des responsabilités professionnelles importantes ou des charges familiales, avec des enfants en bas âge à gérer notamment le soir après les heures de bureau?
- Les experts sont-ils aussi là pour « vendre leurs services »? Une égalité de façade entre acteurs publics, privés et citoyens cache-t-elle finalement des décisions prises en comité réduit par certains « experts » et les élus clés?

Démontrant une évolution du regard (ou de la volonté) de l'Etat sur son rapport aux citoyens, le Secrétariat général pour la modernisation de l'action publique a créé sur son site Internet fin 2017 un récapitulatif de toutes les formes de participation citoyenne possible et

¹ SINTOMER Yves, Délibération et participation : affinité élective ou concepts en tension ?, *Participations*, vol. 1, no. 1, 2011, p. 239-276.

reconnue par l'Etat. Elles se trouvent dans le tableau qui suit sous le titre: « Quelles démarches pour quels usages ».

Outre les réunions publiques et les ateliers collaboratifs, on y constate notamment la montée en puissance de l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (les fameuses TIC), ce qui est un moyen pour les acteurs publics de retisser du lien avec des populations actives souvent peu présentes dans les réunions publiques, ou avec les jeunes (les 15-25 ans) dont l'opinion est souvent peu lisible.

Le tableau récapitulatif¹ ci-dessous est en tout cas révélateur d'une évolution de l'approche de l'Etat par rapport à son action publique et à la participation citoyenne depuis le traité de Lisbonne de 2007:

1 Quelles démarches pour quels usages ?

Les démarches de participation citoyenne doivent être mobilisées en réponse à des objectifs opérationnels spécifiques dans le cadre de la construction d'une politique ou d'un service public, en tenant compte des publics visés ou à mobiliser (recherche ou non d'inclusion et de diversité), et des moyens à disposition (temporels et financiers). Le tableau ci-dessous propose de qualifier les différents types de démarches d'échelles (durée, coût, nombre de participants). Cette grille de lecture n'est en aucun cas contraignante et il est possible que des démarches individuelles ne rentrent pas dans ces échelles, en raison des choix opérés par l'organisateur.

Démarche	Objectif opérationnel	Public visé ou mobilisé	Modalités	Durée de la consultation	Coût estimatif	Nombre de participants
Dispositifs d'association des citoyens aux réflexions sur les politiques publiques						
Atelier citoyen	Obtenir un avis citoyen construit sur une thématique controversée à enjeu complexe avec des moyens et des délais contraints	Echantillon diversifié	Mixte	1 mois et plus	€€€€€	10 à 30
Conférence de citoyens	Obtenir un avis citoyen construit sur une thématique controversée à enjeu complexe	Echantillon diversifié	Présentiel	1 mois et plus	€€€€€	10 à 30
Consultation en ligne	Recueillir l'avis d'un public large ou ciblé dans un délai contraint	Tous citoyens / public spécifique	En ligne	1 mois et plus	€€€€	Plus de 1000
Ministère ouvert	Ouvrir un ministère aux citoyens et dialoguer avec eux sur les projets gouvernementaux	Tous citoyens	Présentiel	2 h à une journée	€	30 à 100
World Wide Views	Mener une réflexion collective avec un public large et diversifié géographiquement en	Echantillon	Présentiel	2 h à une journée	€€€€€	30 à 100
Dispositifs visant à stimuler la création de projets et la mise en réseau						
Barcamp	Mobiliser l'intelligence collective pour alimenter des réflexions en lien avec l'action publique	Tous citoyens	Mixte	2 h à une journée	€	30 à 100
Concours / challenge	Valoriser la créativité citoyenne	Tous citoyens / public spécifique	Mixte	1 mois et plus	€	30 à 100
Hackathon	Faire émerger de nouveaux usages des données à forte valeur ajoutée et rencontrer leurs utilisateurs	Public spécifique	Présentiel	2 jours à 1 semaine	€€€€	30 à 100
Open data camp	Faire émerger de nouveaux usages des données rencontrer leurs utilisateurs	Public spécifique	Présentiel	2 h à une journée	€	30 à 100
Dispositifs visant à élaborer en commun des projets ou prototypes basés sur les attentes des usagers						
Atelier collaboratif	Comprendre les contraintes et attentes des usagers sur un dispositif public	Echantillon non construit ou diversifié	Présentiel	2 h à une journée	€€€€	10 à 50
Co-design de services	Co-construire un dispositif public et le prototyper à partir de l'expérience des usagers	Echantillon non construit ou diversifié	Présentiel	2 h à 1 mois et plus	€€€€€	30 à 100

Figure 40 : Quelles démarches pour quels usages ?, La boîte à outil des démarches participatives, octobre 2017

¹ SECRÉTARIAT GÉNÉRAL POUR LA MODERNISATION DE L'ACTION PUBLIQUE, La boîte à outil des démarches participatives. In : *Comment Faire, la boîte à outils de la DITP* [en ligne]. octobre 2017.

Pour autant, on peut questionner l'Exécutif sur ce qu'il entend en 2008 dans la démarche Ecocité par « *des dispositifs de participation citoyenne partagés et efficaces* ». Comment définit-il cette « efficacité » précisément? Fait-il, par ailleurs, référence à une participation des citoyens sous forme:

✓ *d'une information publique?* Dans ce cas, il s'agit de donner des éléments à la population concernée sur les projets futurs ou en cours. L'information apportée doit être complète et compréhensible pour tous;

✓ *de consultation publique?* Les décideurs demandent alors l'*avis* de la population sans qu'on sache vraiment si cet avis intervient véritablement dans la décision finale. Depuis les lois de 1983 et 1985 (loi Bouchardeau), *l'enquête publique* est une procédure engagée par le préfet, ouverte à tous et organisée par la mairie concernée: elle permet au public d'être informé et d'exprimer ses appréciations, suggestions ou contre-propositions sur un registre d'enquête, *en amont* d'opérations d'aménagement ou de planification urbaine (et ce, à partir de seuils techniques et financiers précisés par la loi). A l'issue de l'enquête sur la faisabilité du projet, si l'avis du commissaire-enquêteur est favorable, le Préfet délivre la déclaration d'utilité publique de ce projet;

✓ *d'une concertation?* Cela revient à demander l'avis des personnes intéressées comme pour la consultation, mais en allant plus loin puisqu'un dialogue est engagé avec elles, l'autorité restant toutefois libre de sa décision finale. C'est une forme de sondage¹ sur l'acceptabilité du projet. La concertation peut être engagée très en amont de la décision, dès les études préalables.

Le *débat public* en France est d'ailleurs une procédure particulière régie par la loi du 27 février 2002, qui s'inscrit *en amont* du processus d'élaboration d'un projet comme un dialogue avec la population selon des règles définies par la CNDP. Ce n'est ni le lieu de la décision ni de la négociation, même si les options de la municipalité ou de l'entreprise

¹ Questions à Chantal JOUANNO, présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP), auditionnée par la Section de l'environnement dans le cadre de la saisine : "La démocratie environnementale", LE CONSEIL D'ETAT, 2018. La démocratie environnementale. [en ligne]. juin 2018

publique qui saisit le CNDP peuvent être modifiées en fonction du retour des habitants, ou pas d'ailleurs.

L'*atelier-scénario* est une autre forme de participation, initiée au demeurant au Danemark en 1992, afin de favoriser les échanges de connaissances et d'expériences entre des élus, des experts, des représentants du monde socio-économique, et des habitants. Ces deux formes - débat public et atelier scénario - seront les deux formes utilisées pour le projet ViaSilva 2040 comme on le verra par la suite;

✓ Ou la participation pourrait-elle à terme prendre la forme *d'une co-construction*? C'est un processus obligeant les pouvoirs publics à organiser avec le citoyen un projet, mais qui n'est pas prévu à ce jour légalement en France. Pourtant, ce terme de « co-construction » sera utilisé fréquemment dans les compte-rendu municipaux sur ViaSilva, on le verra par la suite;

✓ Ou enfin peut-elle prendre *la forme du référendum*?... qui est une forme de participation citoyenne prévue par la constitution de 1958 (articles 3, 11, 72-1 et 89) où la population tranche via le vote.

En définitive, comme évoqué par Mme Jouanno¹, actuelle présidente de la CNDP, la pédagogie des pouvoirs publics français pourrait être repensée autour de cette idée de la « participation citoyenne » dans les démocraties représentatives, surtout en France. Car le flou qui subsiste autour de la notion entretiendrait en définitive la défiance de la population vis-à-vis de leurs élus, l'atonie de certaines élections, et l'impression des citoyens que leur avis n'est jamais véritablement pris en compte. Comme souligné du reste par l'ancienne sénatrice, c'est également la posture de l'Etat français décidant parfois que certaines questions resteront fermées (comme celle du nucléaire), qui entretient la frustration des citoyens. Ce flou sur la participation citoyenne n'est hélas pas dissipé par la démarche Ecocité qui laisse aux acteurs publics locaux de décider de la méthode pour la participation.

¹ Présidente de l'ADEME en 2008-2009 puis secrétaire d'État chargée de l'Écologie en 2009, et ministre des Sports fin 2010, puis sénatrice de 2011 à 2017, moment où elle déclare se retirer de la vie politique.

➤ Une labellisation évidente, mais sous haute tension

En second lieu, on peut également se demander sur quels critères précis de durabilité le comité technique du ministère de l'environnement et la commission (avec toute l'expérience qui est la leur) sélectionnent véritablement ces projets d'écocité.

Pour ViaSilva par exemple, rien n'est mentionné sur les documents initiaux à propos de l'existence de plusieurs lignes THT traversant ce territoire de près 650 hectares.

Le projet d'écocité se distingue, en effet, par le passage en trois endroits précis de lignes à haute et très haute tension (de 90 000, 225 000 et aussi 400 000 volts) distribuant de l'électricité produite par la centrale nucléaire de Flamanville en Normandie. Les lignes passent précisément à l'endroit où sont présentées notamment les trames vertes et bleues près de la ZAC des Pierrins, comme le confirment les deux cartes à échelles différentes de Réseau transport d'électricité¹ ci-dessous:

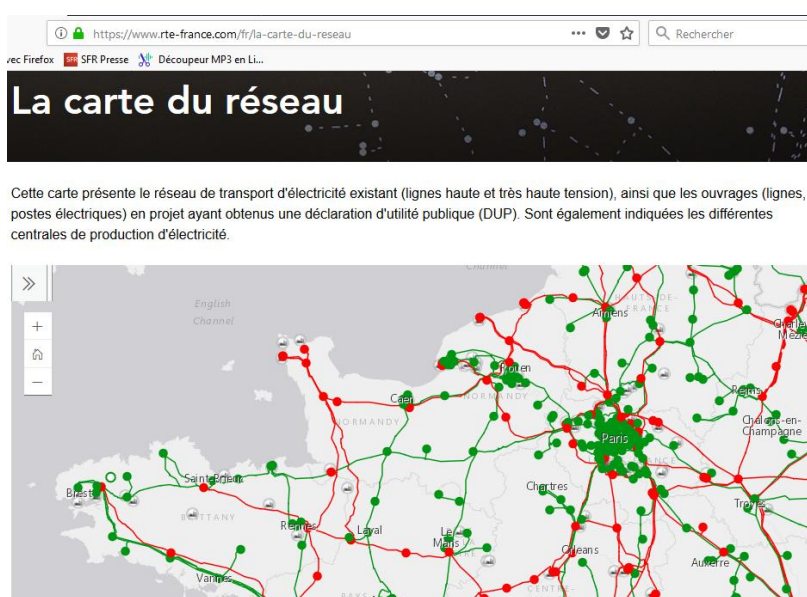


Figure 41 : Carte du réseau de transport d'électricité (Ouest de la France), Source: Site RTE

¹ Créée en 2000, et transformée en société anonyme en 2005 (SA), RTE est le sigle du "Réseau de transport d'électricité". RTE exploite, maintient et développe le réseau à haute et très haute tension. Il s'agit d'une entreprise de service qui est filiale à 50,1 % d'EDF, 39,9% de la CDC et 20% de la CNP Assurances.

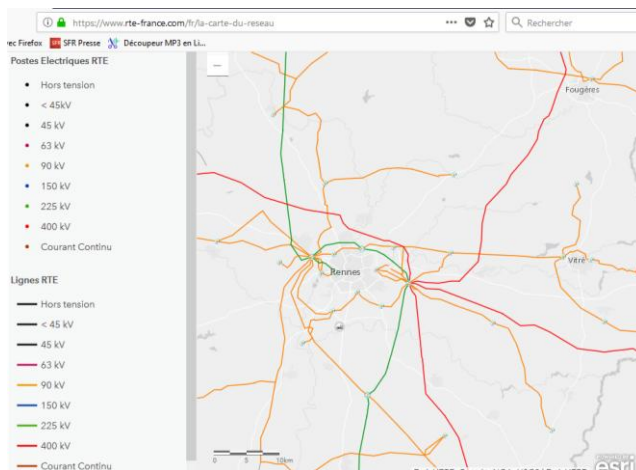


Figure 42 : Carte du réseau de transport d'électricité (métropole rennais), Source: Site RTE

Notre repérage précis sur les lieux à Cesson-Sévigné a confirmé ainsi la présence de pylônes de lignes THT nombreux (dont certains sont quasiment au dessus des maisons), notamment ceux à quelques 100m à l'est de la rue Samuel Morse (près du nouvel immeuble Cap Gemini) à l'intersection avec la rue de Fougères.... jusqu'au lieu-dit le Verger à Cesson-Sévigné près de la D96 (Ligne 225 KV). Nous avons également observé des Lignes à 90 et 400 000 Volts à l'intersection entre la rue du champ « pouri » et la rue de Fougères, aux lieux-dits de la Victoire et la Gravelle.

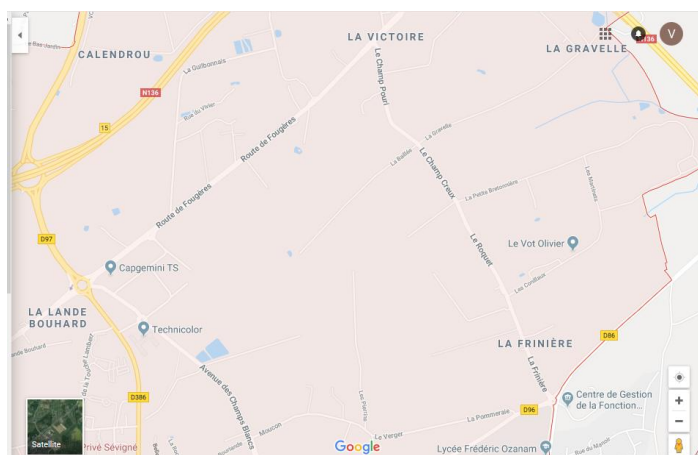


Figure 43 : Cesson-Sévigné, Source: Google map.

Les représentants de l'Etat ont, de toute évidence, fait un choix en pleine connaissance évidemment de l'existence de ces lignes THT, puisque Réseau transport d'électricité (RTE)

indique clairement leur localisation sur son site Internet, comme indiqué sur les cartes précédentes.



Figure 44 : Vues de la Rue Samuel avec un pylône, (Photographies de l'auteur).

Or, il a été opté de ne pas mentionner dans les documents officiels initiaux cet élément important à la population, au risque de mettre en danger la mise en œuvre rapide du projet.



Figure 45 : id.

Car cela deviendra en réalité une véritable pierre d'achoppement pour le commencement des travaux sur la ZAC des Pierrins notamment, ainsi que pour la poursuite aux commandes de l'équipe municipale alors en place. Ainsi, sur le site extranet du ministère

de l'environnement encore consultable en février 2013, rien n'est indiqué à propos de ces lignes THT comme en témoigne le document du ministère ci-joint:



Figure 46 : Site du Ministère de l'environnement en 2013

On y évoque plutôt la stratégie exemplaire autour « de la ville-archipel » de la part du conseil d'agglomération rennais d'alors, pour ce projet pensé selon cinq grands principes urbanistiques:

- 1) la maîtrise de la consommation foncière;
- 2) la définition d'un cadre spatial intégrant trame verte et bleue, polarité d'agglomération, quartiers et centralités de proximité, ainsi que schéma de mobilités;
- 3) la recherche d'une synergie transports-urbanisme, proximités et nouvelles mobilités grâce à la nouvelle ligne du métro et les bus à haut niveau de service (BHNS);
- 4) la symbiose ville-nature et le système de parcs: le projet inclut ainsi un ensemble de parcs agro-naturels reliés par de grands corridors paysagers.... dont les citoyens découvriront assez vite qu'ils comprennent de fait ces lignes THT;

5) La diversité des formes urbaines, et la mixité des fonctions sur laquelle on reviendra également car elle n'apparaît pas de façon si évidente sur la ZAC des Pierrins, et encore moins sur celle des Champs Blancs.



Fig. 3 Vue aérienne depuis l'est des diagnostics des Pierrins et des Champs Blancs ; à gauche, limite actuelle de la ville de Cesson-Sévigné, et en arrière plan, l'agglomération rennaise (© MRW Zeppelin et SPLA VIASILVA)

Figure 47 : Vue aérienne depuis l'est des Pierrins et des Champs Blancs, in INRAP, 2016. Cesson-Sévigné, Z.A.C. des Pierrins, tranche 1 - Rapport final d'opération [en ligne].

Certes, le rapport de l'OPCST¹ sur l'effet des champs électromagnétiques de très basse fréquence émis par les lignes à haute et très haute tension (HT-THT), et paru début 2009, révèle encore de grandes incertitudes selon les médecins auditionnés sur les risques pour la santé humaine et animale. Pour autant, il reconnaît que le ressenti des populations concernées n'est jamais très positif. Il préconise aussi « l'effacement progressif dans des conditions financières adaptées, des lignes à 225 000 Volts surplombant des habitations dans les agglomérations ». Il est fait ici référence aux mêmes lignes THT que celles près des trames vertes de la ZAC des Pierrins à ViaSilva.....

¹ Composé de 18 députés et 18 sénateurs, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques a pour mission, selon la loi, « d'informer le Parlement des conséquences des choix de caractère scientifique et technologique afin, notamment, d'éclairer ses décisions ».



Figure 48 : Vues des lieu- dits « Le petit Mouçon » et « Les Pierrins » avec un pylône, (Photographies de l'auteur).

..... Ou près de l'immeuble Syrlinks¹ sur la ZAC des Champs Blancs (rebaptisée ensuite Atalante-ViaSilva).

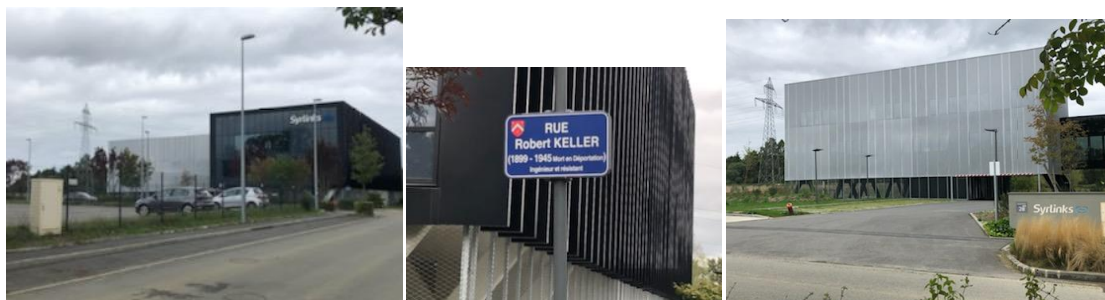


Figure 49 : Vues de la rue Robert Keller, sur la ZAC des Champs Blancs, avec des pylônes, (Photographies de l'auteur).

Mais ce rapport 2009² de l'OPCST admet aussi la perte de crédit des experts auprès de l'opinion publique française sur ce sujet, ce qui sous-tend un choix à haut risque pour les pouvoirs publics au niveau local et national.

¹Syrlinks est spécialiste des mini satellites et a développé les technologies permettant la communication entre le robot Philae sur la planète Mars et la Terre par exemple.

² Cf. OFFICE PARLEMENTAIRE D'ÉVALUATION DES CHOIX SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES, Rapport sur les lignes à haute et très haute tension : quels impacts sur la santé et l'environnement ? In : *la documentation française* [en ligne]. mars 2009.

En outre, une autre étude a été lancée par l'association CRIIREM¹ en 2008 sur l'impact de ces lignes THT² et se révèle plus critique: elle pointe les troubles majorés de l'état de santé pour les personnes à proximité des lignes (irritabilité, maux de tête, sommeil perturbé...) ainsi qu'une forte nervosité des bovins dans les exploitations agricoles. Le rapport du CRIIREM suggère en conclusion d'appliquer notamment le *principe de précaution* recommandé par l'agence européenne de l'environnement.

En France, des valeurs réglementaires d'exposition sont d'ailleurs définies:

Les valeurs limites d'exposition

En France, les valeurs réglementaires d'exposition aux champs électromagnétiques (50 Hz) sont les suivantes :

Type de champ	Valeur réglementaire
Magnétique	100 µT
Electrique	5 000 V/m

Lignes à haute tension et risques pour la santé : une hypothèse ?

Figure 50 : Valeurs réglementaires d'exposition aux champs électromagnétiques, Source: Notre planète-info

Néanmoins, la position des pouvoirs publics évolue sensiblement entre la labellisation de cette écocité bretonne (parcourue de lignes THT) en 2008/2009, et un autre rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail paru le 5 avril 2019. Cette analyse de l'Anses, rendue public le vendredi 21 juin 2019, évaluait ainsi les risques liés aux champs générés par les lignes à haute tension, certains transformateurs ou stations électriques.

¹ Le Centre de Recherche et d'Information Indépendant sur les Rayonnements Electromagnétiques non ionisants est une association loi 1901 à but non lucratif reconnue d'intérêt général, habilitée à réaliser des expertises opposables dans le cadre de la gestion des risques sur les biens et les personnes vu la Directive 2013/35/UE-décret 2016-1074.

² Cf. CRIIREM, et al., Enquête citoyenne - « Vivre avec une ligne THT ? » - Synthèse des résultats. 2008. In : *criirem.org* [en ligne] 18p..

Or dans ce rapport, les experts y estiment un lien « possible » entre lignes à très haute tension (THT) et les leucémies infantiles¹. L'autorité de santé recommande par conséquent d'éviter la construction de nouvelles crèches ou écoles à proximité de lignes à haute tension, de surveiller les expositions professionnelles à certains champs électromagnétiques, en particulier s'agissant des femmes enceintes.... Et de poursuivre la recherche, car le lien de causalité n'est toujours pas démontré. Par conséquent, on constate ici le glissement dans la position de l'Etat sur ce sujet, qui préconise désormais plutôt de privilégier davantage le principe de précaution.

Ce point souligne, par conséquent, toute la difficulté de mener à bien des projets qui s'étirent dans le temps, pour lesquels les pouvoirs publics imposent des standards souvent évolutifs, et sur lesquels des générations différentes de bâtisseurs, d'élus (locaux ou nationaux) et d'experts sanitaires ou techniques passent. Autrement dit, le temps de la fabrique urbaine est long, plus long que celui des mandatures politiques; et bien plus encore quand le projet à vocation durable connaît autant de changement de cap et s'étire dans le temps, comme on le verra ici. La question des normes, d'une définition de la durabilité, du temps long et des délais à définir se posent alors.

Pour ce qui est du Grenelle de l'environnement, il n'a pas suivi les demandes des associations visant à interdire toute construction à moins de 200 m des lignes HT-THT en 2009, cette mesure n'ayant pas été considérée comme pertinente. Toutefois, les conclusions de ces rencontres soulignent la « nécessité de mieux informer le public, de développer la recherche et de garantir une expertise indépendante et transparente ».

Néanmoins, un décret de la loi Grenelle 2² fixe les modalités de surveillance et de contrôle des ondes émises par les lignes électriques. Ainsi depuis 2010, RTE met à la disposition des maires un service d'information et de mesures. Concrètement, ils peuvent faire évaluer les niveaux de champs magnétiques 50 Hz en environnement résidentiel. Plus de 5600 mesures sur le réseau électrique auraient été réalisées entre 2010 et 2018.

¹ Cf. FOUCART, Stéphane, Les experts estiment « possible » un lien entre lignes à très haute tension et leucémies infantiles. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 21 juin 2019.

² La loi «Grenelle II», ou loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement est la loi française qui complète, applique et territorialise la loi votée l'année précédente, dite « Loi Grenelle I ».

Enfin, un dispositif d'information du public sur les champs électromagnétiques émis par les lignes à haute tension a été créé en 2013¹. D'ailleurs, RTE indique clairement au public les risques des champs électriques et magnétiques:

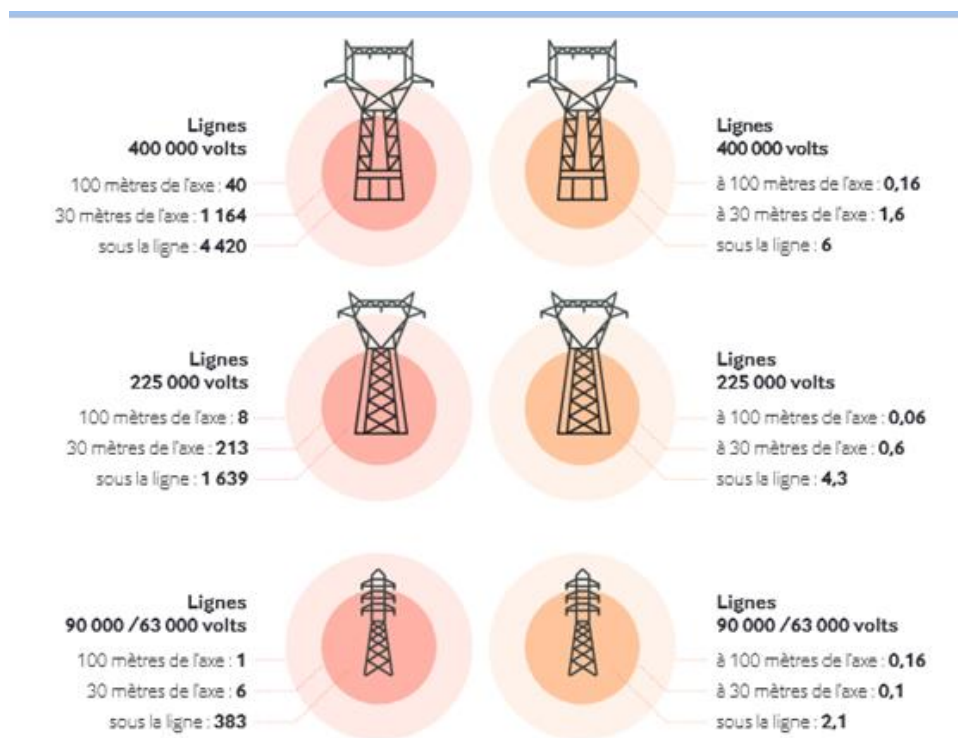


Figure 51 : Mesures des champs électromagnétiques, source RTE

Après vérification par nos soins, trois sites ont été testés sur Cesson-Sévigné sans qu'aucun seuil de dépassement ne soit franchi, même si aucun ne correspond finalement au territoire du projet en question.

Pour autant, Soizic Nué, chef de projet de la SPLA ViaSilva, se veut rassurante et rapporte fin 2015 dans la presse locale²: « Toutes les valeurs de champs électriques mesurées à 50 m de la ligne haute tension, en automne et en hiver, sont de 92 à 250 fois inférieures à la

¹ Disponible sur CEM MESURES, Champs électromagnétiques des lignes à haute tension : la carte des relevés publics. In : *cem-mesures.fr* [en ligne]. 2019.

² Cf. OUEST-FRANCE, Un groupe de travail spécifique sur la ligne haute tension. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 15 décembre 2015.

limite de l'exposition moyenne (5 000 v/m) sous les lignes à haute tension. Elles sont conformes au décret français 2002-77 ».



Figure 52 : Site internet de CEM mesures

Ainsi, le rapport conclusif de la Commission en novembre 2009 souligne avant tout l'intérêt de la ligne LGV associée au projet « ViaSilva 2040 », ou encore le formidable potentiel de développement économique pour la technopole avoisinante, grâce à ce projet à vocation durable. En revanche, rien n'est mentionné sur un éventuel risque à mesurer en amont avec ces lignes THT près desquelles sont dessinées les trames vertes (notamment pour les populations fragiles), ni sur une éventuelle prévention d'usage à réaliser auprès des futurs habitants vis-à-vis de ces équipements RTE présents sur l'ensemble de ce vaste domaine.

L'enthousiasme généré par cette démarche inédite du Grenelle Environnement et ces rencontres destinées à labelliser des projets, aura, semble-t-il, occulté pourtant un élément majeur, à savoir le risque politique pris tant par l'Exécutif au niveau national¹ que par le maire et Rennes Métropole au niveau local vis-à-vis de la population concernée.

¹ Il est fait référence ici à l'utilisation effective (ou pas) des financements alloués dans un contexte de désengagement financier de la puissance étatique.

Aspects et impacts territoriaux du Grenelle Environnement

Une première loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ou loi « Grenelle 1 », a été promulguée le 3 août 2009. Elle fixe les grandes orientations de la France en matière de transport, d'énergie et d'habitat dans le souci de préserver l'environnement et le climat. La loi Grenelle 1 est structurée autour de 6 titres et 57 articles traitant des thèmes comme: les bâtiments, l'urbanisme, les transports, l'énergie, la recherche, la biodiversité, l'eau, l'agriculture, la prévention des risques pour l'environnement, et la santé ou la prévention des déchets.

L'impact territorial du Grenelle I s'illustre par le rôle nouveau des collectivités territoriales pour établir des « plans climat-énergie territoriaux » ou PCET (Art.7), la priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires (Art. 10) avec le lancement, qui était prévu d'ici 2020, notamment de 2 000 km de lignes à grande vitesse; ou encore la taxe kilométrique prévue sur les poids lourds¹ (Art. 11).

La loi d'application, dite « Grenelle 2 » ou loi portant engagement national pour l'environnement (dite « loi ENE ») est faite de mesures plus détaillées et concrètes, qui doivent permettre l'application des principes édictés par la loi Grenelle 1. Elle est organisée en 5 titres (bâtiments et urbanisme, transports, énergie, biodiversité, risques santé et déchets, gouvernance) et comprend 104 articles constituant la « boîte à outils » juridiques, réglementaires et économiques (fiscalité, fonds dédiés, contrats de projet) pour l'application des grands principes et objectifs de la loi Grenelle 1.

Les impacts en matière d'aménagement du territoire sont le renforcement des Schémas de cohérence territoriale (SCOT), une meilleure coordination pour les EPCI des compétences transports (durables si possible) avec la voirie et le stationnement, la création des Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et l'obligation d'un bilan régulier des émissions directes de GES par les collectivités, ou encore la mise en œuvre de trames vertes et bleues conçues comme des outils d'aménagement du territoire; ou enfin le traitement de la question des pollutions lumineuses et sonores.

¹ L'instauration "d'une taxe carbone sur les produits énergétiques mis en vente ou utilisés comme carburants ou combustibles (hors installations soumises au régime des quotas d'émission de gaz à effet de serre)" figure dans la loi de finances pour 2010 suite au Grenelle Environnement. Le texte est discuté au parlement et adopté le 18 décembre 2009. Le 29/12/2009, le Conseil constitutionnel estime que les nombreuses exonérations inscrites dans le texte de loi génèrent une rupture d'égalité devant l'impôt: il censure donc la partie de loi de finances dédiée à la taxe carbone.

Celle-ci (aussi appelée Contribution Climat-Énergie ou CCE) attendra 2014 pour sa mise en place en France par le gouvernement de Jean-Marc Ayrault, après deux tentatives législatives infructueuses en 2000 (gouvernement Jospin) et 2010 (gouvernement Fillon). Elle est le plus souvent dénommée composante carbone, car ce n'est pas une taxe spécifique, mais une composante des taxes intérieures de consommation (TIC) sur les combustibles fossiles, proportionnelle à leur contenu carbone. Elle est ainsi promulguée le 29 décembre 2013 dans le cadre de la loi de finances pour 2014 (Loi no 2013-1278, article 32): elle entre en vigueur le 1er avril 2014. Elle doit notamment contribuer à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone établie en 2015 et au respect des engagements de la France dans le cadre de la COP21.

Dans l'Union européenne, des taxes carbone ont été mises en place dans plusieurs autres pays : le Danemark, la Finlande, l'Irlande, la Slovaquie et la Suède.

Les riverains (et les Cessonnais en général) connaissant bien ces vastes étendues de champs encore peu cultivés, feront ainsi de ce projet *le* sujet d'opposition aux élections municipales de 2014, dans un climat extrêmement tendu. La question des densités nouvelles annoncées d'en haut pour ce projet, mais aussi la rhétorique « verte » employée à propos d'un site où de l'énergie nucléaire est distribuée via des lignes THT près des trames vertes et bleues ... ou enfin celle de la participation citoyenne encore inexistante en 2008, feront en 2014 l'objet de débats houleux, sans doute jamais imaginés en 2008 pendant les tables rondes.



Figure 53 : Vues de pylônes près du lieu dit « Le Verger », (Photographies de l'auteur).

La méthode « descendante » utilisée par la Commission aura sans doute ignoré les effets induits par les discours sur la démarche du « Grenelle Environnement », qui en définitive aspirait à une évolution générale des mentalités, ainsi que des comportements individuels et collectifs; et donc suscita des espoirs de participation citoyenne.

En définitive, le rapport de la Commission pour l'appel à projet Ecocité conclut pour le projet rennais ViaSilva que « la préservation écologique sous toutes ses formes est un impératif: la nature est considérée comme un «équipement à ciel ouvert», au sein duquel une agriculture urbaine réinventée trouvera sa place; les dessertes d'éco-mobilité, les

aménagements urbains et l'exemplarité en matière d'éco-constructions s'inscrivent dans une logique globale qui veut faire tendre la Ville durable vers le « zéro carbone¹ ».

Ces lignes bucoliques sur ViaSilva peut-être empruntées à des préservationnistes² ou des conservationnistes³ américains révèlent une forte capacité de l'Etat à développer alors un discours vertueux sur l'environnement, même si le débat entre le nucléaire et les énergies renouvelables ne semble absolument pas un sujet; et même si le territoire en question est parcouru de pylônes peu compatibles avec un lieu permettant partout la villégiature dominicale des familles.

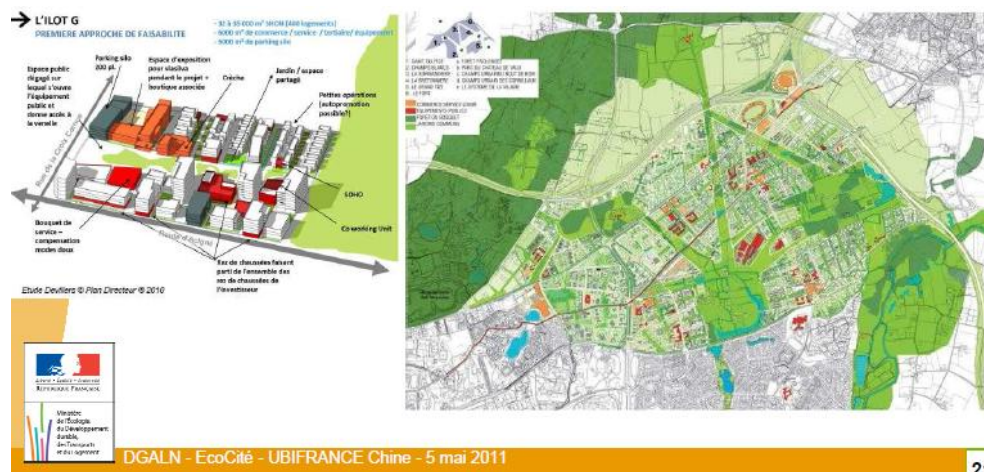


Figure 54 : ViaSilva 2040 en 2011, Source: Ministère du développement durable.

On remarquera, pour autant, que l'Etat envoie en 2009 un signal fort aux pouvoirs locaux pour qu'ils agissent concrètement sur le verdissement des villes, tout en leur laissant

¹ MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2009. Dossier de Presse, op. cit., p61.

² Aux Etats-Unis, le *préservationnisme* désigne depuis la fin du XIX^e siècle une approche très stricte et radicale de la protection, dans laquelle la nature acquiert une valeur intrinsèque : elle est digne d'être protégée pour elle-même, contre les effets néfastes de l'action des sociétés humaines, selon un principe dichotomique et biocentrique d'une nature en-dehors de l'homme.

³ En réaction au préservationnisme, le *conservationnisme* propose au contraire une nature protégée avec l'homme, i.e. sans exclure l'homme des politiques de protection, donc sans empêcher les usages de la nature. La conservation promeut une "gestion raisonnée" de la nature, en pleine conscience des équilibres naturels, dans le respect des rythmes de renouvellement des milieux, et selon un usage raisonnable des ressources.

l'initiative et le pouvoir de décision sur chaque projet d'écocité, même si un financement au niveau national est prévu. D'après un chargé de mission interrogé, les acteurs publics locaux sont finalement assez libres de mener à bien leur propre stratégie d'aménagement du territoire et d'orienter la communication à leur gré dès lors que les grandes lignes du Grenelle sont respectées.

En définitive, on peut souligner que cette posture d'un *acteur collectif* piloté par l'Etat, et utilisant un discours commun consensuel, justifie sans doute celui de l'architecte-urbaniste dans les réunions publiques municipales ultérieures, qui mettra en avant les trames vertes et bleues de la ZAC des Pierrins.

Cette présentation « verte » par l'acteur collectif « décideur » explique probablement en partie l'échec de l'équipe cessonnaise en place aux élections municipales de 2014, en sus de critères sociologiques sans doute prévisibles, on y reviendra. Car l'acteur collectif aurait peut-être pu dépassionner le débat en amont, par une information plus pédagogique sur les choix politiques réalisés sur les densités, ou par une promesse d'enfouissement de la ligne THT grâce à un financement en partie de l'Etat. Mais tel ne fut pas le choix opéré alors.

On peut s'en étonner, puisque l'enfouissement de cette ligne de 225KV a déjà été entamé en partie sous la mandature de Roger Belliard à Cesson-Sévigné de 1971 à 2000, quand la compétence urbanisme incombait seulement au maire. L'enfouissement d'autres lignes THT a aussi été décidé depuis, notamment pour la ligne stratégique Lorient-St Brieuc¹. Ainsi Jean-Yves Le Drian, alors ministre de l'Europe et des Affaires étrangères², inaugure en janvier 2018 la fin d'un chantier d'enfouissement d'une ligne THT d'un coût de 120 millions d'euros, mené sous la responsabilité de RTE. C'est la première fois alors en France qu'une liaison de 225 000 volts est enterrée sur 76 km. Elle permet par conséquent de sécuriser l'alimentation électrique de la Bretagne qui souffre d'un manque d'autonomie énergétique³. A

¹ Cf. CHAUVEAU, Loïc, Une ligne électrique enterrée pour sécuriser la Bretagne. In : *Sciences et Avenir* [en ligne]. 15 janvier 2018.

² Jean-Yves Le Drian n'est alors plus Président du Conseil Régional de Bretagne en principe, puisqu'il a été remplacé en juin 2017 par le socialiste Loïg Chesnais-Girard dès sa nomination au gouvernement d'Edouard Philippe.

³ Car en 2018, la région Bretagne couvre en production seulement 14 % de sa consommation; et cette dernière a augmenté de +11 % entre 2006 et 2016, en raison d'une forte croissance démographique avec +200 000 nouveaux habitants.

ViaSilva a contrario, l'enfouissement de la ligne de 225KV aurait porté sur 2 km seulement¹ dans des champs, mais il a été considéré par les pouvoirs publics comme inopportun au moment de la labellisation fin 2009 et sans doute trop cher, même pour une « écocité ».

➤ Dialogue itératif, puis contractualisation entre l'Etat et ses territoires

Après la phase de labellisation au plus haut niveau de l'Etat, une phase de dialogue itératif est ensuite lancée, et sera suivie d'une phase de contractualisation entre l'Etat et les collectivités territoriales lauréates. Une approche séquentielle est ainsi privilégiée par l'Etat, puisque la phase de sélection suivant celle d'expertise, laisse place à cette troisième phase de « dialogue itératif » avec les collectivités retenues dès la fin 2009. L'Exécutif la présente comme un « exercice expérimental et innovant axé sur la construction partagée d'un cadre de référence de la Ville durable, et sur la valorisation et l'évolution des projets EcoCité² ».

Aucun document public d'analyse ex-post n'a pu être trouvé pour expliquer si ce « cadre de référence global » a finalement été défini collégialement. L'Etat et les collectivités entendent en effet:

- promouvoir les *mobilités durables* (par les modes piétons, cyclables, ou les transports en communs « propres ») par le développement conjoint de nouveaux modes de déplacement et de nouveaux espaces ;
- développer des lieux de *plus grande densité urbaine* pour lutter contre l'étalement des banlieues et le changement climatique ;
- porter une attention particulière à la *performance énergétique* des bâtiments, qu'ils soient existants ou programmés ;
- s'interroger sur la place de la *nature en ville*, la protection et la mise en valeur de la biodiversité pour une ville à la qualité de vie repensée ;
- proposer des dispositifs de gouvernance, de *concertation et de participation* citoyenne partagés et efficaces.

¹ Une première partie de cette ligne enfouie sous la mandature du maire divers-droite Roger Belliard (de 1971 à 2000) se trouve donc désormais sous des lotissements résidentiels près du centre-bourg.

² MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2009. Dossier de Presse, op. cit., p54.

Cette étape de dialogue aura duré un an et demi, et a été organisée selon différents thèmes d'études. Elle a été pilotée par le ministère du développement durable avec l'aide d'équipes pluridisciplinaires spécialisées en architecture, en urbanisme, en études paysagères, en économie, sociologie ou encore en ingénierie financière.

Un architecte interrogé, qui est intervenu après la labellisation nous précise bien: « *Je suis arrivé au moment des débats de la commission d'analyse et d'appui puis des jurys, de mémoire en octobre 2009 (...). A partir de cette promulgation des résultats par Jean-Louis Borloo et Benoist Apparu, on a vraiment lancé le travail technique avec notre assistance à la maîtrise d'ouvrage (...). Le premier travail, ça a été de regarder les points communs sur les 13 dossiers qu'on avait. Il n'y avait pas forcément de doctrine prédéfinie... Tous les projets étaient différents: ça avait été une volonté (du ministère) que d'ouvrir au maximum à l'appel à candidature, pour laisser aux collectivités la main sur ce qu'elles entendaient mettre en œuvre en terme de politique d'aménagement durable (...). On avait des dossiers qui étaient quand même assez différents, avec des territoires assez différents... ViaSilva étant le seul territoire en extension urbaine puisqu'on est sur des territoires, certes à l'intérieur de la rocade, mais qui sont utilisés pour de l'agriculture¹ ».*



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

COMMISSARIAT GÉNÉRAL
À L'INVESTISSEMENT

Paris, le 05 10 2011

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Benoist APPARU, secrétaire d'Etat chargé du Logement, et René RICOL, Commissaire général à l'Investissement annoncent l'accompagnement de 93 projets innovants proposés par les 13 EcoCités, dont le projet d'EcoCité ViaSilva 2040 de Rennes, en coordination avec la Caisse des Dépôts (CDC) et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

Figure 55 : Communiqué de Presse, L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes. 5 octobre 2011.

¹ C105.

Le rôle de l'Etat consiste donc alors à identifier des dénominateurs communs en matière de durabilité et d'innovation urbanistique entre les différents dossiers. Il lui faut ensuite les améliorer au regard des objectifs définis par l'Exécutif, quand l'enjeu de dimension nationale a été identifié. Après, il lui revient de débloquent des parts du fonds « Ville de demain » qui a été ouvert pour la démarche Ecocité (via la Caisse des dépôts, son banquier), afin de permettre à ces projets innovants de voir le jour.

Notons qu'un effort significatif est réalisé pour ouvrir autant que possible la consultation avec des acteurs locaux variés, comme l'exprime un acteur public: *« On a vraiment lancé la phase de dialogue itératif vers mars 2010, puis on a fait une série d'ateliers, avec une première session au printemps-été 2010, puis une 2e session à l'automne, qui portait plus sur la recherche d'actions finançables (...) Les candidatures telles qu'elles étaient demandées supposaient une implication très forte de la gouvernance locale, et notamment de l'EPCI, donc Rennes Métropole, en lien bien sûr avec les collectivités concernées (...) dont la ville-centre, mais aussi au-delà. Y avait donc cette volonté de dire: il faut un portage politique et technique très fort (...) il fallait qu'on s'assure qu'il y avait une stratégie en place et qu'elle s'appuyait sur des documents et une réflexion en cours et partagée (...) donc au premier atelier, il y avait effectivement le président de l'agglomération, Mr Delaveau, le maire de Cesson, de Thorigné...(...) il y avait tous les partenaires, très larges... pas mal d'élus, des directeurs des services, de l'université... environ 60 à 70 personnes pour s'assurer qu'on était bien sur la même longueur d'onde, et discuter de la suite du projet¹ ».*

Le consensus semble ainsi de mise au départ, même si on peut interroger l'efficacité de réunions avec autant d'acteurs en même temps. Par ailleurs, il ne semble pas qu'un suivi par les équipes du ministère ait été prévu de façon très précise pour la suite à moyen terme, dans une logique d'évaluation ex-post planifiée pour identifier un éventuel décalage entre le discours des collectivités, les objectifs de l'Exécutif, et la réalisation des travaux.

On soulignera également un certain flou autour de la notion de développement durable (DD) chez cet acteur collectif, qui ne donne pas véritablement en amont une définition arrêtée de la notion, voire un (ou des) archétype(s) d'écocité possible auquel se référer.

¹ C106.

Cette question du « flou » autour du DD semble expliquer le succès du rapport Brundtland de 1987, qui fut plus œcuménique que le rapport Meadows de 1972, alors plus polémique et favorable à la décroissance. Ce flou explique une variété de définitions ou de discours des acteurs en fonction de leurs intérêts et de leur proximité au terrain¹.

Mais en définitive, le fait d'entretenir cette polysémie large autour de la notion de DD déjà évoquée en première partie - voire cette vision absconse sur ce que peut être une écocité - sera pour les uns une forme d'abdication du politique², quand pour les autres, elle représente la recherche d'un plus petit dénominateur commun, afin de pouvoir réaliser enfin ces aménagements durables concrètement.

En effet, un des chargés de mission nous précise: « *Un des constats qu'on a fait notamment sur le premier travail d'analyse des dossiers retenus, c'est qu'il n'y avait pas de modèle (d'écocité) possible... car tous les territoires étaient différents, tous les enjeux étaient différents, et la cartographie des acteurs locaux était différente...A Clermont-Ferrand par exemple, y a pas de SEM (enfin, je caricature, mais y a pas d'aménageur) car la ville fait en régie et en plus, il y a beaucoup de foncier qui appartient à des grandes entreprises ou au clergé.... Après, y a des actions à Marseille qui effectivement vont pas prendre la question climatique de la même manière qu'à Lille etc.(...) donc on est parti du principe qu'il n'y avait pas de modèle; et que de toute façon, le benchmark qu'on pouvait faire à l'étranger à l'époque était sur des écoquartiers, voire des gros écoquartiers, des trucs comme Masdar ou des choses comme ça... mais qui de toute façon étaient plus sur des intentions (...) c'est bien d'avoir des intentions, mais ensuite il faut les mettre en œuvre, et trouver les moyens de les mettre en œuvre³ ».*

On le verra ensuite sur les deux terrains danois, la référence à ce qui se fait de mieux ailleurs et le partage des « bonnes pratiques » au niveau européen est au contraire totalement intégré à la culture: la logique est de s'appuyer sur de l'existant et de l'optimiser; et ensuite l'adapter en fonction des spécificités d'un projet ou d'un territoire, au lieu de redémarrer de zéro à chaque projet.

¹ BAECHLER, Laurent. Le discours sur la stratégie nationale de développement durable en France. Anatomie du Grenelle de l'environnement, *L'Europe en Formation*, vol. 352, no. 2, 2009, p. 41-77.

² HABBARD, Anne-Christine, 2010. L'éthique environnementale: La défaite du politique?, In : *raison-publique.fr* [en ligne]. 7 avril 2010.

³ C107.

Un membre de cet acteur collectif nous déclare: « *On avait des ecotowns anglaises, mais qui étaient en train de capoter, et en terme de gouvernance, qui n'étaient pas appropriées (...)* Il y avait éventuellement la Suède qui a un modèle de mise en œuvre sur plusieurs villes, on a cherché mais (...) On avait un vivier relativement important (...) sur lequel il valait mieux travailler. On a monté d'ailleurs une grille de lecture qui n'est pas du tout un référentiel mais (...) Y avait l'idée de pas forcément faire de modèle, de pas dire il faut faire comme ci, faut faire comme ça; et d'aller trouver quelque chose de suffisamment pertinent par rapport à une gouvernance spécifique, des enjeux et des territoires spécifiques¹ ». Il est assez injuste d'affirmer que des écoquartiers comme Bedzed « aient capoté » puisque ce dernier a été répliqué sur d'autres territoires dans le monde, même si le portage a effectivement été réalisé davantage par des acteurs privés, animés au demeurant par des valeurs d'entrepreneuriat social comme expliqué en première partie, et l'appui réel des pouvoirs publics locaux.

Si les opérations labellisées ne sortent pas de terre aussi vite que prévu, ou pas exactement comme prévu au départ, elles ont néanmoins l'intérêt d'obliger les différents acteurs à interroger leurs organigrammes, et à questionner leurs méthodes de travail sur la fabrique urbaine. Un des acteurs publics interrogés l'analyse de la sorte:

« *La mise en cohérence des documents d'urbanisme, ça y est, on y est (...)* Ecocité, c'est (l'opportunité) d'observer comment les collectivités passent des intentions aux actions, éventuellement en changeant l'une ou l'autre, et c'est pas si simple. Et ça passe effectivement par une approche plus intégrée, plus de transversalité dans les services (...) Ecocité, ça nous a obligé à nous interroger sur notre organigramme, à positionner des gens un peu différemment, à mettre des groupes de travail en place. Donc voilà, même si les projets en tant que tels ne sortiront pas forcément de terre, ou pas sous cette forme, en tout cas, ça participe à faire évoluer un peu les réflexions et les organisations² ». Cela permet effectivement de faire évoluer les méthodologies dans les institutions, mais aussi cela permet aussi aux territoires de récupérer des financements substantiels de l'Etat.

¹ C108.

² C110.

Communauté d'agglomération de 400 000 habitants, Rennes Métropole connaît la troisième plus forte croissance démographique de France depuis 2000. La création d'un nouveau morceau de ville sur un site de 600 hectares situé à l'intérieur de la rocade rennaise doit permettre de répondre à cet enjeu.

Le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes couvre plusieurs domaines complémentaires de la ville durable, pour un montant global (investissements et ingénierie) de 1,6 millions d'euros :

- **la conception urbaine** : aménagement durable et environnement, bâtiments exemplaires, îlots démonstrateurs et à énergie positive,
- **les ressources et les énergies** : gestion des ressources et recyclage des matériaux, production d'énergie renouvelable et de récupération, réseaux intelligents
- **les mobilités** : services à la mobilité et information voyageurs, voiture en ville – électromobilité, autopartage, stationnement mutualisé.

Pour Nathalie Kosciusko-Morizet et Benoist Apparu, « les villes regrouperont 80% de la population mondiale en 2050.

Figure 56 : Communiqué de Presse, L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes. 5 octobre 2011, p2.

La démarche de « durabilité » serait donc un moyen opportun pour les services impliqués à tous les niveaux, i.e. du local au national, de prendre de la distance par rapport à leurs méthodes de travail habituelles, ainsi que par rapport à leur organisation hiérarchique. Pour autant, les indicateurs de suivi entre les intentions initiales et les actions d'aménagement sur le terrain semblent avoir été très peu formalisés, voire à peine envisagés selon notre interlocuteur. Il serait pour lui compliqué de mesurer avec objectivité et distance le décalage potentiel entre les intentions de départ, et les réalisations sur le terrain ensuite.

Et alors, cette labellisation tombait-elle finalement à point nommé pour les territoires?

3) ViaSilva 2040: une labellisation valorisante pour un régime urbain stable depuis l'ère Fréville

Quand Rennes Métropole reçoit le label national ÉcoCité de l'Etat en 2009, il s'agit de la reconnaissance officielle du caractère innovant de la démarche entamée par les pouvoirs locaux. Mais cette démarche avait débuté bien avant sur la ZAC des Champs-Blancs - ZAC d'intérêt communautaire créée en 2001 et incluse désormais au projet - qui est située à proximité du campus universitaire de Beaulieu et de la technopole Rennes Atalante. La ZAC connaîtra d'ailleurs dès 2013 une réelle métamorphose avec l'implantation de plusieurs

immeubles de bureaux emblématiques, dont celui de Cap Gemini, Technicolor ou encore le siège de l'Institut de recherche technologique B-Com¹. Le label Ecocité - en plus du financement significatif qu'il promet - apporte une reconnaissance symbolique à l'action volontariste du régime urbain rennais en matière d'aménagement, initié depuis déjà des décennies.

¹ DEBONTRIDE, Xavier, *Écocité : où en est le projet Via Silva ?* In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. juin 2015.

Le projet porte sur les 650 hectares du dernier grand site non urbanisé à l'intérieur du périphérique rennais. Il est constitué de surfaces agricoles et d'habitat diffus, situés tout près de la forêt de Rennes. Il couvre également la technopole Rennes Atalante sur Beaulieu et Saint-Sulpice, un site d'intérêt stratégique pour l'agglomération. Trois secteurs de loisirs naturels encadrent le site : à l'ouest, la base de loisirs des Gayeulles; au sud-est, la vallée de la Vilaine; et au nord, la forêt de Rennes sur la commune de Liffré.

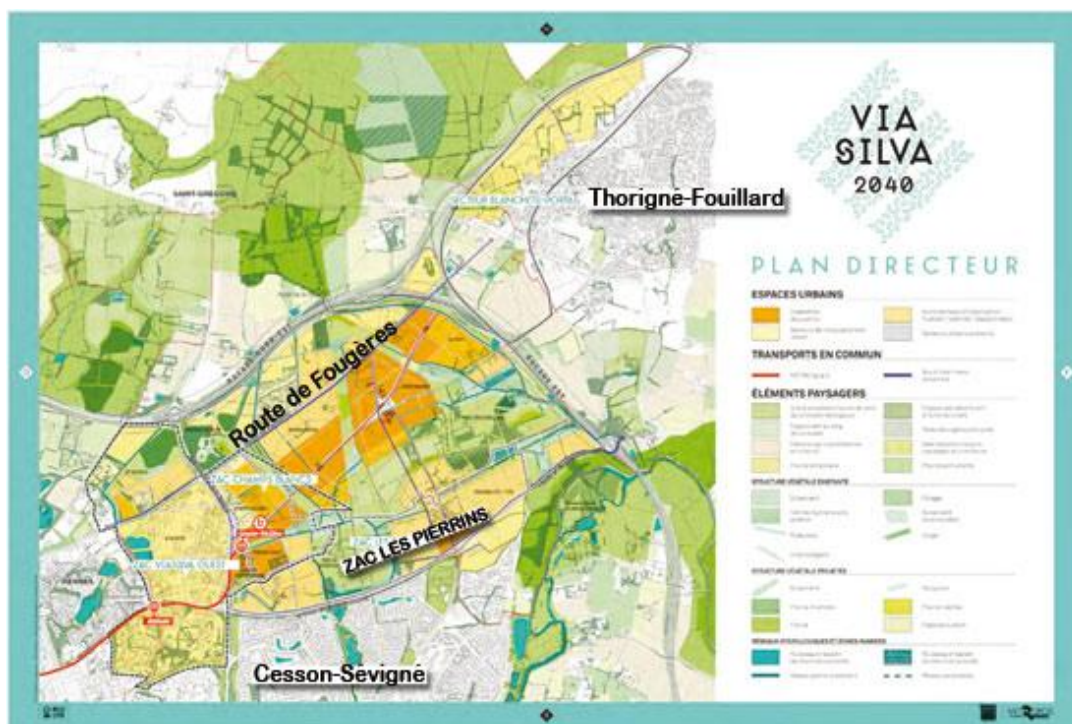


Figure 57 : ViaSilva 2040 Plan directeur, Source: Rennes Métropole, 2013.

ViaSilva 2040 ¹ reprend les lignes directrices du projet de l'urbaniste Christian Devillers, qui a été retenu en 2010 grâce au fort soutien de Michel Bihan, le maire cessonnois d'alors. Les îlots d'écoquartiers à venir doivent être construits en s'appuyant sur les paysages et les réseaux existants (chemins ruraux, vallée de la Vilaine...) ou les grandes centralités comme la ligne b du métro². En revanche, l'ambition de 40 000 résidents et 40 000 emplois annoncée à la candidature en 2008, est assez vite revue à la baisse avec l'objectif

¹ Via Silva est une toponymie d'inspiration latine - avec via : la voie, et silva : la forêt (de Rennes toute proche au nord-est). Elle est créée par le maire socialiste de Cesson-Sévigné de 2008 à 2014, Michel Bihan.

² Cette ligne B du métro serait inscrite elle-même sur l'axe de l'ancienne voie romaine qui quittait la ville en direction de la forêt de Rennes

« seulement » de 40 000 habitants¹ et 25 000 emplois à l'horizon 2040. L'occupation du site est prévue sur 70 % environ des quelques 650 hectares, le reste étant des parcs.

On soulignera aussi qu'une partie de ViaSilva porte sur la zone de Thorigné-Fouillard, mais elle est assez réduite, et définie assez tôt comme urbanisable « à long terme ». Nous la montrons dans le schéma ci-dessous néanmoins pour information, puisqu'elle fait partie du projet ViaSilva et que le maire de cette commune, Jean-Jacques Bernard, y sera très impliqué - et administrateur de la SPLA créée en 2013 - même si c'est plutôt du fait de sa fonction d'élu communautaire:

Cette étude comporte **deux phases** (carte ci-dessous) : la première définit un schéma d'ensemble sur le secteur nord-ouest (zone en jaune), la deuxième phase se concentrant sur l'aménagement plus précis des premiers macro-îlots à dominante d'activités sur le secteur du portail (zone hachurée en rouge).

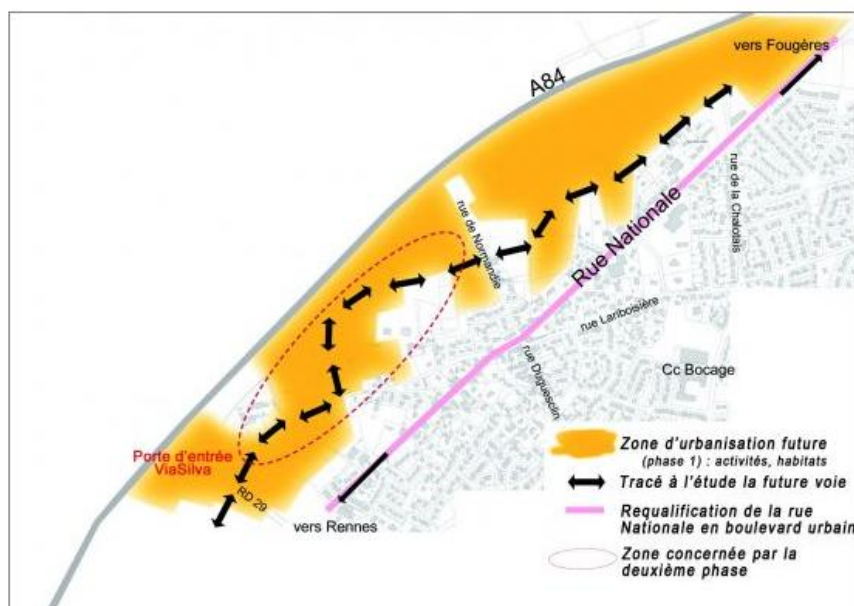


Figure 58 : La Zone Blanchets/Portail, sur : THORIGNÉ-FOUILLARD, Ville de, 2019. ViaSilva 2040. In : ville-thorigne-fouillard.fr [en ligne]. 2019.

Pourtant, la question portée au PLU 2007² de la commune de Thorigné-Fouillard sur cette zone « Portail-Blanchets » interroge la *vocation d'habitat* car la zone subit de véritables nuisances sonores à cause de l'A84, et elle soulève aussi la pertinence de sa *vocation d'activités* du fait d'une desserte difficile et d'un effet vitrine inexistant alors depuis

¹ On insistera sur l'ambition de 40 000 nouveaux résidents pour une commune de seulement 15 000 habitants en 2008 qui supporte 90% du foncier du projet urbain.

² Cf. PAAD du PLU 2007 de Thorigné-Fouillard p 12/26.

l'autoroute. Ce bout du projet ViaSilva promet donc un probable casse-tête pour les urbanistes, mais elle n'est pas vraiment en 2009 d'actualité, puisque prévue à long terme.

L'écocité: un projet compatible avec un urbanisme volontariste dans un écosystème pérenne

Parmi toutes les approches théoriques qui cherchent à comprendre le pouvoir local, celle partant des régimes urbains semble particulièrement pertinente pour analyser les rapports de pouvoir inhérents aux enjeux métropolitains. Le politiste américain Clarence Stone¹ notamment a développé une analyse tout à fait novatrice sur le régime politique à Atlanta de 1946 à 1988. Il analyse comment une coalition d'acteurs politiques, économiques et sociaux se construit progressivement et leur permet de piloter le développement de la ville ensemble, car ils ont les ressources nécessaires mais aussi complémentaires pour cela. Il existerait ainsi un lien fort entre une élite économique ayant des savoir-faire en matière juridique et une puissance financière - on pense ici aux promoteurs ou aux constructeurs rennais par exemple - et les milieux politiques qui ont la légitimité de l'élection, et les moyens techniques ou l'expertise de leurs services administratifs qui sont importants à Rennes Métropole².

Ces « régimes urbains » seraient par conséquent des alliances durables entre des acteurs qui partagent une même vision du futur de leur ville, et qui entretiennent régulièrement des relations formelles et informelles, tout en contrôlant les institutions. La notion de « ville archipel » par exemple, qui est reprise abondamment dans les discours des élus³ tout comme dans des documents aussi importants que le SCOT⁴, constitue une sorte d'idéaltype⁵ à la Weber représentant une image commune pour les acteurs locaux du territoire qu'ils projettent de développer et construire. L'analyser en détail est un moyen de connaissance d'une vision

¹ STONE Clarence N, *Regime Politics: Governing Atlanta 1946-1988*. University Press of Kansas. Lawrence, 1989. 314 p.

² L'effectif de Rennes Métropole serait d'environ 1200 personnes en 2018.

³ Cf. CHAPUIS, Jean-Yves, Rennes, la ville archipel. In : *Le Moniteur* [en ligne]. 22 novembre 2013.

⁴ Cf. SCOT 2015, RP2 p 61 disponible sur PAYS DE RENNES, 2015. SCOT du Pays de Rennes-Rapport de présentation. In : *paysderennes.fr* [en ligne]. 29 mai 2015

⁵ PAUGAM Serge, Tableau croisé, in Paugam Serge (dir.), *Les 100 mots de la sociologie*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que Sais-Je ? », 2010, 128 p.

particulière de l'aménagement et du logement à Rennes; mais c'est également, comme le souligne le sociologue allemand, une forme d'utopie¹.

Qui plus est, l'angle d'approche par les régimes urbains considère le pouvoir comme étant une production sociale plutôt qu'un processus de contrôle social. Contrairement aux débats entre pluralistes et élitistes - qui se concentrent essentiellement autour de la question du « Qui gouverne? » - les chercheurs focalisant sur les régimes urbains s'interrogent plutôt sur les moyens que les pouvoirs locaux mettent en place pour améliorer leur capacité d'action. Les instruments étudiés par des politistes comme Le Galès ou Lascoumes² en France sont donc tout à fait utiles pour apporter des clés de compréhension par rapport aux choix réalisés par les pouvoirs publics au prisme des régimes urbains. Autrement dit, l'approche par les régimes urbains et les réseaux de politique publique va de pair avec celle par les instruments d'action publique, comme on le verra par la suite. Nous sommes donc ici dans une configuration où le pouvoir est conçu comme un moyen d'agir plutôt qu'un instrument de domination entre différents niveaux de gouvernement³.

En outre, la plupart des auteurs s'entendent pour situer l'approche des régimes urbains à l'intérieur du courant de la nouvelle économie politique urbaine, et ils ont des liens directs avec les thèses des « growth machines », ou du « city limits » notamment de Peterson⁴ qui souligne la capacité d'action de régimes urbains vis-à-vis du pouvoir fédéral américain. Ainsi, dans son ouvrage éponyme, le politiste explique que les pouvoirs métropolitains sont certes contraints par les lois et institutions fédérales, mais qu'ils ont en conséquence tendance à vouloir miser sur le développement économique de leur territoire, plutôt que sur d'autres choix davantage envisageables au niveau des politiques publiques au niveau national (le social par exemple).

A partir du prisme des régimes urbains, les pouvoirs locaux sont analysés comme ayant finalement une certaine autonomie, malgré les contraintes réelles induites par l'Etat fédéré ou

¹ WEBER Max, *Essais sur la théorie de la science*, Paris, Pocket, [1904-1917], 1992, p. 181.

² LASCOUMES Pierre et LE GALES Patrick (dir.), 2004, op. cit.

³ STOKER Gerry, *Urban governance in Britain*, *Sociologie du travail*, Vol n°2, 1995, p 301-315 ; ou: STOKER Gerry, *Understanding central-local government relations: a reply to Martin Loughlin*, *Public Policy and Administration*, Vol n°11/3, 1996; ou encore: LOUGHLIN Martin, *Understanding Central-Local Government Relations*, *Public Policy and Administration*, Vol 11, n°2, 1996, p 48-65.

⁴ PETERSON Paul E., *City Limits*, Chicago, University of Chicago Press, 1981, 284 p.

fédéral, et malgré certaines résistances provenant de la capacité financière du milieu des affaires. Les acteurs et les institutions sont par conséquent impliqués dans une toile de relations multiples et extrêmement complexes. Dans ce contexte, l'État peut difficilement être un agent d'autorité et de contrôle: il est plutôt un mobilisateur et un coordonnateur de ressources. En conséquence, la capacité à gouverner pour les élus locaux ne vient pas uniquement de leur légitimité tirée des urnes, mais davantage de leur capacité à créer, et ensuite développer une coalition de partenariats entre différents acteurs publics et privés, notamment à l'aide de ressources qui doivent être cohérentes avec son agenda politique¹.

Et c'est par conséquent via un leadership politique affirmé, et une créativité propice à renouveler des alliances, que le pouvoir urbain peut envisager de lancer des projets d'envergure, tels que des projets d'écocité comme ViaSilva, La Courrouze ou Nordhavnen.

A ce propos, un de nos interlocuteurs privés l'affirme clairement, comme d'autres acteurs publics avant lui d'ailleurs: « *C'est une ville (Rennes) dans laquelle les élus et la structure, j'dirais, d'organisation de la fabrication de la ville et de l'espace urbain sont très engagés dans la maîtrise du développement urbain, et dans la pensée (...) urbaine. Je dirais que c'est des gens quand même qui sont... depuis longtemps, engagés dans ces questions-là, et qui sont à la fois des questions urbaines et sociales.... Voilà, c'est une ville avec des gens précieux dans la manière dont ils travaillent. Je ne citerai pas telle ou telle personne, mais d'une manière globale, il y a une culture urbaine à Rennes qui... (est pensée...) en termes stratégiques²* ». On peut donc avancer ici qu'il existe bel et bien un véritable régime urbain rennais, dont l'originalité proviendrait (par rapport aux théories précédemment évoquées) d'une volonté affirmée de développer la croissance économique du territoire, tout en laissant la part belle aussi au logement social, et ce, au delà des seuils réglementaires imposés par la loi³.

¹ STONE Clarence N., *Urban Regimes and the Capacity to Govern: A Political Economy Approach*, *Journal of Urban Affairs*, Volume 15, 1993, p. 1-28.

² C111.

³ Loi SRU n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains. Le seuil de déclenchement de ces obligations de logements sociaux par commune (de plus de 3 500 habitants (et 1 500 en Ile de France) situées dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants) et par année a été initialement fixé à 20 % puis porté à 25 % avec l'adoption de la loi du 18 janvier 2013.

Un acteur privé ajoute, du reste: « *Depuis longtemps, le développement de la ville est maîtrisé, la notion de métropole urbaine pour eux, c'est une notion qui est assez ancienne, y a un bailleur social qui est le bras droit... qui permet de construire des logements sociaux. Ils construisent beaucoup plus de logements sociaux que la loi ne l'impose (...) Ce sont des gens qui (...) ne sont pas dans l'esbroufe d'une manière générale (...) Ils sont attachés à leur (...) mission d'acteur public (...) Ils sont structurés, les services de la ville notamment...Y a une vraie direction de l'aménagement urbain, y a un architecte-conseil (...)* Depuis très longtemps, y a des architectes-conseils qui se sont succédés pour apporter un regard (...) *Quoi qu'on en pense, on peut critiquer telle ou telle option de projet, mais globalement (...), c'est une métropole qui a une culture de la ville, ce qui n'est pas si fréquent que ça en France¹ ».* Le décor est ainsi planté par ce professionnel de la fabrique urbaine qui travaille sur tout le territoire national. Mais revenons tout d'abord à la métropole où émerge ce projet ViaSilva, afin de mieux comprendre le contexte dans lequel il se développe.

ViaSilva: un projet audacieux dans une métropole déclarée innovante ... depuis Pompidou en 1965

La ville de Rennes est la capitale administrative de la Région Bretagne actuellement. Elle se trouve à 350 km à l'ouest de Paris, que l'on rejoint rapidement par l'autoroute depuis 1980², et par le TGV depuis 1989³.

La ville centre est située au confluent de deux petites rivières - l'Ille et la Vilaine - qui ont donné leur nom au département. Rennes en est la préfecture et est parfois appelée la « cité des Riedons⁴ » en référence à l'époque romaine. Elle faisait, en effet, partie de la province de

¹ C112.

² Il s'agit de prendre l'A81, surnommée *l'Armoricaine* et mise en service depuis 1980; puis l'A11.

³ La LGV Bretagne-Pays de la Loire (ou ligne nouvelle 10, LN10) a été mise en service le 2 juillet 2017, et relie Paris à Rennes en 1h30.

La mise en service de la LGV Atlantique datait auparavant de 1989. Elle se trouve sur la ligne Paris-Brest, i.e. la ligne de la gare Paris-Montparnasse à la gare de Brest, qui est une des principales lignes radiales du réseau ferroviaire français. Celle-ci fut ouverte en 1840 de Paris à Versailles, puis jusqu'à Rennes en mai 1857, et enfin jusqu'à Brest en 1865.

⁴ Les actuelles régions de Bretagne et des Pays de la Loire coïncident pour l'essentiel avec la partie occidentale de la province de Lyonnaise, telle qu'elle fut définie vers 16-13 av. J.-C par l'empereur Auguste et son administration. Les Riedones/ Redones/ parfois francisés en Riedons sont un peuple
Anne-Marie Thirion – « *La gouvernance locale des écocités* » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 243

Lyonnaise et avait pour nom celui de « Confluence » en référence aux deux rivières qui s'y croisent. Le nom gallo-romain est précisément celui de *Condate Riedonum*¹. Le foyer de peuplement humain est situé exactement à l'emplacement de la ville de Rennes, comme indiqué par l'archéologue nantais Marial Monteil² sur la carte ci-dessous qui révèle le réseau urbain des cités à l'ouest de la province de Lyonnaise vers la fin de l'1er siècle apr. J.-C.

D'une longue tradition parlementaire³ bien avant la Révolution, la ville de Rennes a un statut ambigu après, car elle est à la fois une capitale régionale mais aussi l'instrument du pouvoir central où les représentants du Roi autrefois, puis ensuite ceux de la République, ont établi une place forte. En tant que ville d'Ancien Régime, Rennes possède au XIX^e siècle un Parlement, puis une Université qui se développe en partie grâce aux élus de Nantes (sa rivale) qui refusent alors l'université dans leur ville.

Sans ressources particulières et sans une bourgeoisie très nombreuse et entreprenante, la ville est au XIX^e siècle essentiellement un centre administratif dominé par l'Armée, l'Eglise, puis peu à peu les Chemins de Fer. Cela explique que les trois institutions aient été pendant longtemps les principaux propriétaires fonciers de la ville. Rennes est encore aujourd'hui davantage une capitale régionale administrative et universitaire qu'un centre économique régional important comme Nantes.

celte dont le territoire se situe dans l'actuel département d'Ille-et-Vilaine qu'ils partageaient avec les Coriosolites à l'Ouest.

¹ *Condate* est un toponyme d'origine gauloise désignant une confluence. Le nom était utilisé à l'époque gauloise, mais de nombreuses autres villes ont porté ce nom de *Condate* associé à un autre (Millau est par exemple appelé *Condatomagus*, car composé de *condate* et *magos* pour « marché du confluent »).

² MONTEIL Martial, *Les agglomérations de la province de Lyonnaise Troisième (Bretagne et Pays de la Loire : entre abandon, perduraction et nouvelles créations (III^e-VI^e S. apr. J.-C.)), Gallia*, n°74-1, 2017, p 15-37.

³ MEYER, Jean, *Histoire de Rennes*. Toulouse : Privat, 1984, 492 p.

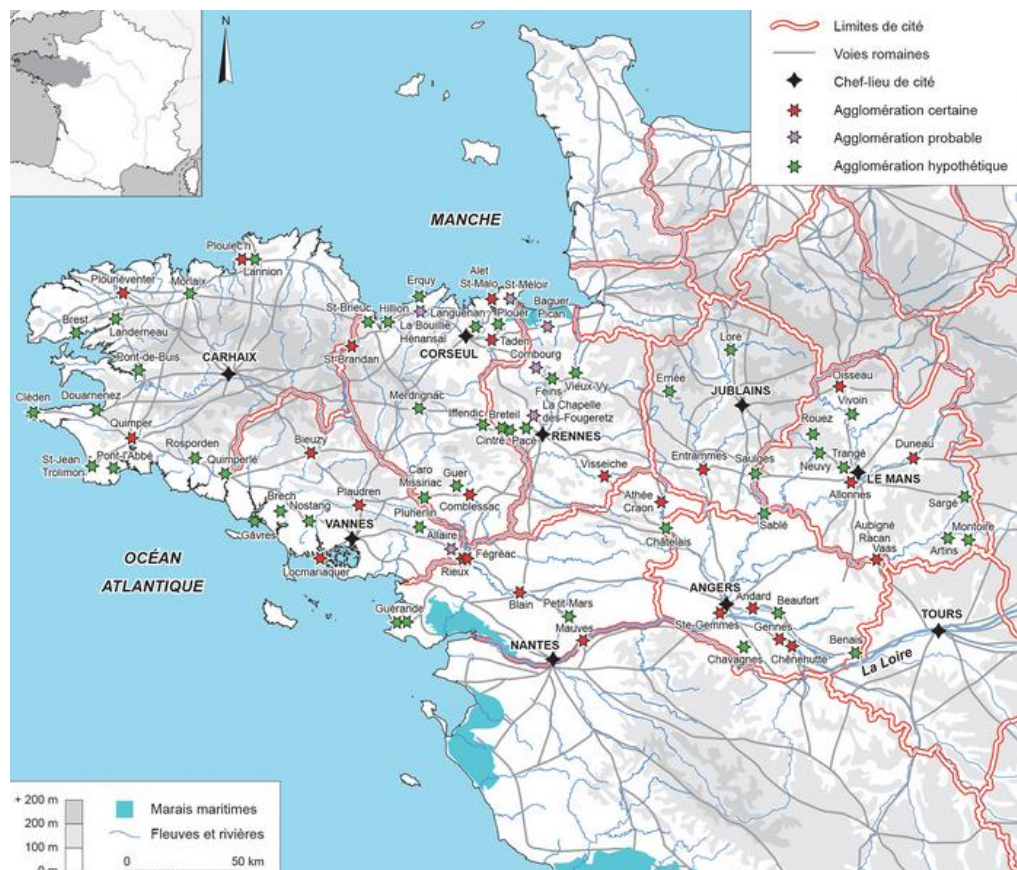


Figure 59 : Rennes/ Confluence dans la province de Lyonnaise vers la fin du 1er siècle apr. J.-C., in MONTEIL, Martial, 2017, op. cit.

C'est seulement en 1831 que le premier établissement industriel est créé, L'Arsenal, qui emploie plusieurs centaines de personnes, et où se trouve l'écoquartier de La Courrouze que nous étudierons par la suite. L'imprimerie Oberthur est également un des fleurons industriels du XIXe siècle. Elle est fondée par un Alsacien en 1842, quand la brasserie Graff est créée en 1870 par un réfugié d'Alsace après la guerre contre l'Allemagne. On peut aussi évoquer comme tissu économique originel les mines de plomb de Pont-Péan (une commune située à 20 km au sud de Rennes), qui sont découvertes au XVIIIème siècle et qui connaissent leur période faste entre 1851 et 1898. Mais l'arrêt de l'exploitation survient en 1904 suite à l'inondation de la mine¹.

¹ La mine ferme alors brutalement, et un millier d'ouvriers sont licenciés. Du XVIII^e siècle au XX^e siècle, la mine de Pont-Péan aura fourni près de 200 000 tonnes de métal, dont les 9/10 en plomb, le reste étant en zinc, en soufre etc. L'élu communautaire principal sur le dossier Via Silva et La Courrouze est en 2019 encore Jean-Luc Gaudin, le maire de Pont-Péan.

Cette absence d'une bourgeoisie industrielle ancienne, et la présence de l'université depuis longtemps, sont des éléments explicatifs aussi de la sociologie des élites politiques et de leur façon de concevoir la ville. Cet élément peut éclairer une certaine vision de l'urbanisme déjà évoquée, avec une approche prospective bien réelle. Celle-ci se nourrit des nombreuses études urbanistiques réalisées par les services métropolitains de prospective, comme ce fut le cas très en amont pour le projet d'écocité ViaSilva à l'étude.

C'est véritablement après la Seconde guerre mondiale que Rennes et sa périphérie connaissent une croissance économique et démographique sans précédent. L'expansion économique de Rennes et de son agglomération pendant les Trente Glorieuses s'explique principalement par deux facteurs clés:

1. l'émigration bretonne vers les villes, suite à la modernisation de l'agriculture avec la seconde révolution agricole bretonne et la grande période des remembrements dans les années 1950-60¹; ainsi que
2. des investissements publics massifs².

L'implantation de la première usine Citroën en 1953 à la « barre Thomas » par exemple, sur un terrain aménagé par la CCI près de la route de Lorient, marque un tournant économique pour la ville, puisque le nombre d'emplois double sur la zone urbaine. L'implantation d'une deuxième usine de montage automobile à La Janais³ en 1961 sur la commune de Chartres de Bretagne⁴ permettra d'employer plus de 6000 ouvriers au cours des années soixante, issus d'une population agricole faiblement qualifiée provenant principalement du pays de Redon. Ces campagnes représentent alors une aire de sous-emploi et de pauvreté, et donc un champ d'influence privilégié pour l'usine. On remarquera que le remembrement⁵ déjà évoqué et

¹ FLATRES Pierre, L'évolution des bocages : La région de Bretagne, *Norois*, Poitiers, n° 103, 1979, p. 303-320.

² LE GALES Patrick, *Politique urbaine et développement local, une comparaison franco-britannique*, Paris, L'Harmattan, 1993, 318 p.

³ Cf la vidéo sur ina.fr : GUGUEN, Jean-Pol, 1969. L'Ami 8, une voiture bretonne. In : *Bretagne actualités*, 12 septembre 1969.

⁴ Chartres de Bretagne est une commune située à 7km au sud-ouest de Rennes.

⁵ Il s'agit d'un processus de déplacement des fossés, alignement des parcelles et chemins, aplanissement des talus, arrachage de haies.

concomitant à l'implantation de Citroën aurait favorisé celle-ci, et accéléré le processus de captation de nouveaux habitants par la ville-centre¹.

Une autre date marquante pour la ville - et le territoire plus généralement - est le 4 juillet 1965, quand le gouvernement de Georges Pompidou annonce la labellisation de dix « métropoles de recherche », parmi lesquelles figure Rennes, notamment pour ses activités d'électronique, les mathématiques, ou la biologie animale et végétale.

C'est un tournant pour Rennes, car il s'agit là d'un signe majeur envoyé par l'Etat de:

- 1) sa reconnaissance de la capitale régionale comme un pôle de recherche d'envergure nationale;
- 2) l'émergence de la notion alors toute symbolique de « métropole », et enfin
- 3) de perspectives d'investissements conséquents via cette *labellisation* inscrite dans le cadre de la préparation du Ve Plan (1966-1969).

Tandis que 45 ans après, la labellisation écocité de ViaSilva a le même objectif, à savoir de (re)lancer le pôle technologique et de recherche rennais, la labellisation de 1965 comme « métropole de recherche » apparaît à un moment où l'État cherche à organiser la répartition de la recherche dans plusieurs grandes villes de France, ainsi qu'à mettre en place une politique volontariste d'aménagement du territoire², initiée depuis la préparation du Ve Plan en 1964. C'est l'arrivée alors du CNRS à Rennes. Mais les acteurs locaux vont devoir à partir de 1965 se montrer à la hauteur par leurs projets, leurs résultats, leur attractivité, afin de se maintenir dans la durée à ce niveau d'excellence dans la Recherche.

Si nous nous arrêtons sur cette période-là, c'est pour souligner le lien étroit entre les projets urbains et le contexte économique du moment. Ainsi, quand « ViaSilva 2040 » est

¹ La loi Pisani de réorientation agricole (1962) entraîne la création des Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Etablissement rural (SAFER), disposant d'un droit de préemption sur l'achat des terres agricoles, afin de favoriser l'agrandissement des exploitations susceptibles d'être compétitives. La superficie moyenne des exploitations françaises passe de 14 hectares en 1955 à 20 hectares en 1970.

² Le volontarisme étatique en matière d'aménagement du territoire se concrétise par la création en 1963 du Comité National de l'Aménagement du Territoire (CNAT) et de la Datar, son bras armé.

Inutile de rappeler ici que la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) est une ancienne administration française chargée de 1963 à 2014, de préparer les orientations et mettre en œuvre la politique nationale d'aménagement et de développement dans les territoires.

lancé, il semble répondre à une inquiétude des acteurs publics face à la fermeture pour un mois de l'usine Citroën de la Janais¹ sur la commune de Bruz, qui fut ce formidable pourvoyeur d'emplois pendant des décennies pour tout le bassin rennais.

Autrement dit, l'annonce d'une extension urbaine à vocation durable près de la technopole Atalante de Beaulieu au nord-est de la métropole, est en partie une réponse volontariste des pouvoirs publics à un contexte d'incertitude économique. Il s'agit aussi d'entériner pour les élus un changement de modèle économique au niveau de l'agglomération qui avait pu, jusque dans les années 2000, être basé sur des sites industriels gros pourvoyeurs d'emplois comme l'arsenal, dont Giat Industries ferme justement les portes en 2000.

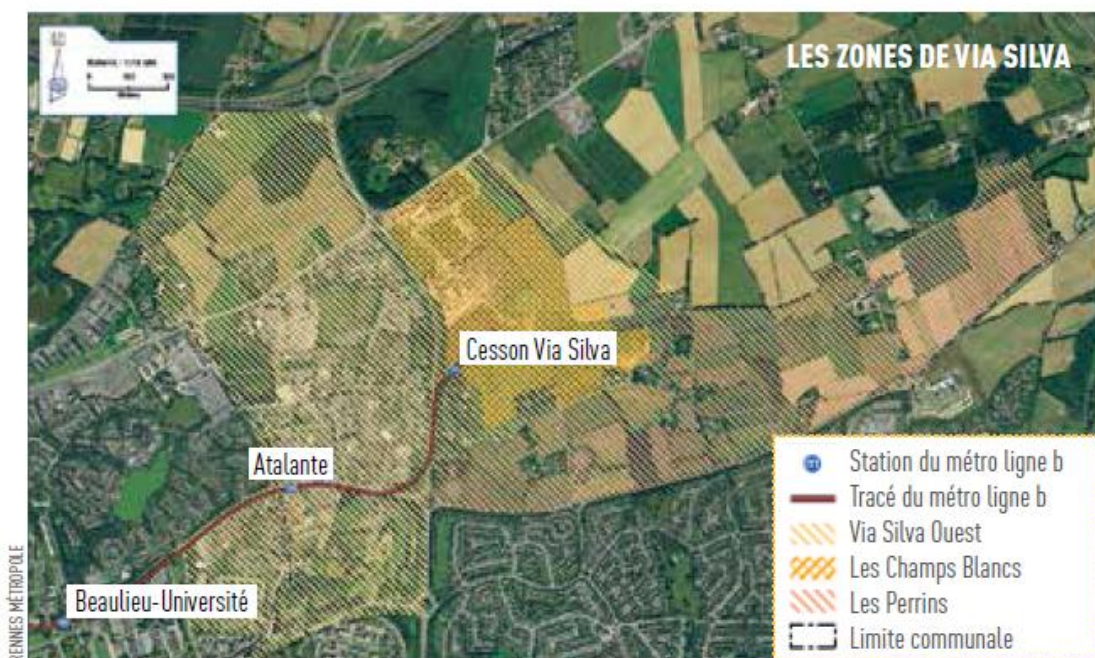


Figure 60 : Les zones de ViaSilva, in DEBONTRIDE, Xavier, 2015, *op. cit.*

Il s'agit par conséquent ici avec le projet « ViaSilva 2040 » (ainsi nommé en 2008) de recréer une dynamique économique autour des TIC², et non plus autour de l'automobile seulement, en proposant une extension urbaine à des entreprises florissantes (comme Cap

¹ Cf. la vidéo sur ina.fr : PINAULT, Eric, 2008. Fermeture pour un mois du site PSA Peugeot Citroën à Rennes. In : *20 heures*, France2, 31 octobre 2008.

² TIC est l'acronyme de Technologies de l'Information et de la Communication.

Gemini¹ ou Technicolor² par exemple), ainsi qu'à des salariés qui doivent pouvoir se loger à proximité. L'arrivée de Citroën à Rennes illustre bien dans les années 1950-60, par ailleurs, le mouvement de déconcentration industrielle et administrative impulsé par l'Etat.

En l'absence d'un passé industriel fort - et donc d'une véritable tradition syndicale - Rennes a également attiré de nombreuses sociétés nationales et multinationales comme ITT (téléphones), SGS ATES (semi-conducteurs), SPLI (textiles, disparu depuis) qui ont largement élargi la base économique de la ville de Rennes. La déconcentration administrative des années 1960 a aussi permis l'implantation d'Écoles d'ingénieurs (Sup Elec., l'INSA) ainsi que des centres de recherche publics (le CELAR pour le ministère de la Défense à Bruz ou « CCETT » pour Centre de recherche des télécoms). Dans le cadre de la planification régionale initiée alors au niveau de l'Etat, de hauts fonctionnaires parisiens ont attribué à la Bretagne une vocation électronique, permettant ainsi la déconcentration d'activités dans ce domaine à Rennes et à Lannion.

Du reste, certains entrepreneurs locaux ont connu une véritable réussite professionnelle à partir du territoire comme François Pinault qui - à partir du négoce de bois³ - fonde un empire avec les sociétés Artémis, puis Kering⁴ en 2013; ou la Sofrel¹ dans l'électronique. On

¹ Cap Gemini est une entreprise de services du numérique (ESN), qu'on appelait auparavant "société de services en ingénierie informatique" (ou SS2I). Cette société créée par Serge Kampf (1934-2016) en 1967 à Grenoble sous le nom de *Sogeti*, est le n°6 mondial du secteur en 2016. Cf. CAPGEMINI FRANCE : Consulting, Technology, Digital Transformation Services. In : *Capgemini France* [en ligne]. 2019.

² La société Technicolor, autrefois appelée Thomson ou "Thomson Multi", est une entreprise française spécialisée dans la conception et la fabrication de systèmes de vidéo et d'image numérique destinés aux professionnels des médias, tels que les producteurs de films et les chaînes de télévision, mais aussi les opérateurs de réseaux et autres distributeurs de contenu. Cf. Page d'accueil. In : *technicolor.com* [en ligne]. 2019.

³ François Pinault (qui est né en 1936 aux Champs-Géraux, près de Dinan dans les Côtes d'Armor) fonde en 1963 à Rennes une entreprise autour du négoce de bois et des matériaux de construction, qui deviendra le Groupe Kering ensuite.

Il s'est positionné sur le secteur de la distribution à partir des années 1990 en achetant des enseignes comme Conforama, le Printemps, la Redoute ou la Fnac (sous la dénomination sociale PPR). Dès les années 2000, il se tourne vers les enseignes du luxe avec l'acquisition de Gucci, Yves Saint-Laurent, Boucheron, ou Balenciaga. En 2015, est publié le premier "Compte de Résultat Environnemental" au niveau de l'ensemble du Groupe, un "*outil pionnier en matière de reporting environnemental*", ce qui montre bien la nécessité désormais pour les entreprises d'afficher leur engagement pour la durabilité. Le fils, François-Henri Pinault, diplômé d'HEC, est PDG du groupe depuis 2005.

⁴ Cf. KERING, Notre gouvernance. In : *kering.com* [en ligne]. 2019.

peut citer également d'autres figures emblématiques du milieu des affaires rennais telles que Christian Roulleau², PDG et fondateur du groupe SAMSIC³ avec Gérard Jicquel, qui fait d'ailleurs partie du célèbre Club des Trente⁴. Ces acteurs privés à la réussite économique remarquable (et remarquable) participent ainsi à des réseaux influents. Ceux-ci ont, à travers leur association, toujours cherché à influencer de grands projets d'infrastructure pour la région, notamment l'arrivée du TGV à Rennes et Nantes, même s'ils ont récemment perdu la bataille de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes abandonné, malgré les promesses du candidat Macron en 2017. Pour autant, comme le souligne Romain Pasquier, le fait de « combattre le jacobinisme tout en voulant recréer une entité à l'expansion sans cesse tournée vers l'Est est étrangement paradoxal⁵ ».

Le projet urbain étudié semble donc avoir pour vocation de relancer cette ambition d'un développement économique métropolitain à travers un pôle de compétitivité fort, quarante ans après l'impulsion de l'Etat dans les années 1960. La métropole, à travers cette notion de

¹ Basée à Vern-sur-seiche, les équipes de recherche et développement de Lacroix Sofrel conçoivent des systèmes intelligents de gestion à distance des installations d'eau et d'énergie. Les clients sont les géants du secteur (Veolia, Suez, la Saur...). Créée en 1996, la société emploie 170 salariés en 2018. Cf. LACROIX SOFREL, 2019. Technologies connectées pour un environnement intelligent. In : lacroix-sofrel.fr [en ligne]. 2019.

² Cf. PÉREZ, René, Christian Roulleau, le Breton qui pèse deux milliards. In : *Bretagne Bretons* [en ligne]. 22 septembre 2016 ; ou : NOHRA, Samuel, Voici le monsieur propre aux 45 000 salariés. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 16 juin 2007.

³ Le groupe intervient dans l'intérim, la sécurité et la surveillance, le service à la personne et le multi-techniques (électricité, chauffage et climatisation, logistique etc.). Mr. Roulleau et Jicquel ont ainsi créé 230 sociétés en Europe depuis 1986, réalisé 80 acquisitions et dépassent les 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires avec 83 000 collaborateurs en 2017. L'homme d'affaires Roulleau utilise, lui aussi, allègrement la thématique du développement durable pour présenter son groupe, qui gère notamment l'entretien à l'Élysée ou la surveillance de la tour Eiffel.

⁴ Créé en 1991 par Louis Le Duff, le Club de 30 compte depuis les années 1990 des individus aussi connus qu'Yves Rocher, François Pinault ou Vincent Bolloré.

Parmi les 54 membres actuels, sont répertoriés des entrepreneurs plus discrets tels que Charles Doux (numéro 1 européen du poulet), Daniel Roullier (numéro 1 européen de la fertilisation), Jean-Pierre Le Roch (créateur d'Intermarché et de l'Institut de Locarn), Jean-Marc Roué (Président de Brittany Ferries), Robert Lascar (textiles de la marque Eurodif)⁴; ou encore les frères Guillemot⁴ (pour les jeux vidéo Ubisoft créés en 1986), ainsi que le représentant actuel du Club des Trente: Bruno Hug de Larauze (d'Idéa Groupe).

⁵ Cf. article DEVALLAN, Hervé, Le Club des 30 lève le voile. In : *Bretagne Actuelle* [en ligne]. 27 juin 2018.

développement durable, aspire à faire naître la *ville nouvelle*, rendue « intelligente »¹ par les TIC notamment.

Ce secteur des TIC est d'ailleurs toujours largement valorisé à Rennes avec des événements comme les « Oscars de l'Ille-et-Vilaine² ». Ils décernent des prix en janvier 2019³ par exemple à des entreprises comme CAIlabs⁴ (Telecom), Convivio (Restauration collective), N2C⁵ (Réparation et revente de machines-outils) ou encore la start-up LEEVE⁶ (une application mobile gratuite de rencontres linguistiques de proximité). LEEVE a, du reste, bénéficié largement du soutien de la fondation YAO⁷ de Mario Piromalli⁸. Ces événements comme les Oscars d'Ille-et-Vilaine, sont, en tout cas, autant d'occasions pour les acteurs publics et privés de se rencontrer à travers des échanges informels, et d'échanger autour de nouveaux talents identifiés pour incarner le rayonnement économique futur du territoire, dans un contexte de « transition énergétique et numérique » répétée dans tous les discours.

¹ C'est la notion de "smart city" qui utilise toutes les possibilités des TIC: gestion des flux de voitures, éclairage public modulable, bornes wifi partout, etc.

² Ces Oscars du 35 sont des trophées économiques ont été créés en 1986 par la Jeune chambre économique et le Crédit agricole d'Ille-et-Vilaine, qui ont été rejoints ensuite par le Département d'Ille-et-Vilaine et l'Ordre des experts-comptables de Bretagne; puis par d'autres partenaires comme *Ouest-France*, *TV Rennes*, ou encore la CCI d'Ille-et-Vilaine.

³ Cf. SIMON, Pascal, *Économie*. Ces pépites d'entreprises font rayonner l'Ille-et-Vilaine. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 31 janvier 2019.

⁴ Cf. GUERNY, Stanislas du, CAIlabs utilise la lumière pour augmenter la capacité des fibres optiques. In : *Les Echos* [en ligne]. 13 mai 2018.

⁵ Cf. N2C est spécialisé dans l'achat, réparation, mise en sécurité et vente de machines outils liées au travail du métal. In : *machine-outil-n2c.fr* [en ligne]. 2019.

⁶ Cf. NOHRA, Samuel, Rennes. LEEVE, l'application qui abolit les frontières entre étudiants. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 1 octobre 2017, ou GICQUEL, Jérôme, Rennes: Des rencontres linguistiques en un clic avec l'application LEEVE. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 17 novembre 2017, ou LEEVE, Échange Linguistique | Rencontre | Pratique langues étrangères. In : *leeve.fr* [en ligne]. 2019.

⁷ Cf. YAO, Fonds de dotation pour la jeunesse de Bretagne. In : *yao.bzh* [en ligne]. 2019.

⁸ Mario Piromalli est entrepreneur dans le secteur de la restauration (l'un des premiers franchisés McDonald's de France) et également membre de l'UE35, élu à la CCI et enfin Président du GIE Colombia (centre commercial à Rennes) depuis 2008. Ce paragon de la "success story" à la Bretonne a créé ce fonds de dotation pour la jeunesse de Bretagne (i.e. des jeunes entre 18 et 30 ans) afin de promouvoir les talents à son tour

Enfin, la métropole a développé au fil des années un pôle d'excellence en matière de cybersécurité¹, comme en témoigne la présence de nombreuses entreprises bretonnes spécialisées dans la sécurité des systèmes numériques au Forum international de la cybersécurité tenu en janvier 2019 à Lille², avec des acteurs privés aussi connus que Thalès ou Airbus CyberSecurity France. Ceux-ci reconnaissent, au demeurant, que la présence d'un ministre breton à la Défense (puis aux Affaires étrangères) aura favorisé leur développement sur le territoire.

Car ViaSilva surgit aussi dans un contexte de remise en cause du modèle économique lié à l'industrie agro-alimentaire bretonne, qui était apparu pendant les Trente Glorieuses. Près de Rennes, des groupements de producteurs et de coopératives comme Bridel³ ont, à titre d'exemple, acquis un poids économique significatif. Dès les années soixante, la modernisation de l'agriculture bretonne a entraîné le développement de ce type de coopératives et la naissance d'une industrie performante. Mais celle-ci semble depuis les années 2000 arrivée à bout de souffle avec les faibles niveaux de rentabilité qu'elle dégage, et les pollutions des sols et des rivières qu'elle engendre, comme en témoignent les rappels à l'ordre réguliers de l'Union européenne⁴.

Les entretiens que nous avons menés, tout comme la revue de littérature variée, ont en définitive mis en lumière une réelle capacité stratégique des pouvoirs publics à refaire la ville

¹ La cybersécurité recouvre l'ensemble des mesures de sécurité susceptibles d'être prises pour que se défende contre des attaques dans le cyberspace: utilisations criminelles d'internet (cybercriminalité), y compris à des fins terroristes, propagation de fausses informations ou manipulations à grande échelle, espionnage à visée politique ou économique, attaques contre les infrastructures critiques (transport, énergie, communication...) à des fins de sabotage, etc.

² Cf. PLANCHON, Ronan, Innovation. Comment la Bretagne est devenue une place forte de la cybersécurité. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 22 janvier 2019.

³ Tandis que la beurrerie initiale avait été créée en 1846 par Jean-Louis Bridel, Bridel est aujourd'hui une marque commerciale de produits laitiers : lait, fromages, beurre, crème. Elle appartient actuellement au groupe agro-industriel Lactalis fondé par le grand-père André Besnier, et désormais dirigé par Emmanuel Besnier.

Cf. LACTALIS INTERNATIONAL, BRIDEL, des produits laitiers pour toute la famille. In : *lactalis-international.com* [en ligne]. 2019.

⁴ Cf. les arrêts de la CJCE du 8/3/2001, du 13/6/2013 et du 4/9/2014 ou voir sur: PEIGNÉ, Thierry, Pollution aux nitrates: la cour de justice européenne condamne une nouvelle fois la France. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 4 septembre 2014.

sur elle-même et à saisir les opportunités offertes par l'Etat. Il s'agit de mener une politique de développement économique local volontariste grâce au leadership de certains élus; et grâce à l'organisation structurée des services administratifs de Rennes Métropole, qui travaillent en partenariat avec les acteurs privés depuis les années 1980.

Le modèle de régime urbain rennais serait donc finalement caractérisé par les éléments suivants:

- Un secteur public local dynamique organisé autour de la mairie de Rennes et de la métropole¹ (appelé avant le district depuis 1970, puis la communauté d'agglomération depuis 2000, jusque la loi NOTRe de 2015 créant les métropoles);
- Un secteur public fort et stable à Rennes, la capitale régionale;
- Des institutions locales qui jouent un rôle d'acteurs locaux dans la durée, comme le journal régional Ouest-France, le Cercle sportif et associatif Paul Bert², les Universités de Rennes 1 et 2, ou le campus de Ker Lann à Bruz; ou encore l'OSCR (fédération du tissu associatif rennais);
- Une identité régionale forte;
- Une capacité d'action collective éprouvée depuis les années 1970 avec la mise en place de stratégies collectives concertées;

¹ En France, une métropole est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre créé par la loi de réforme des collectivités territoriales de Déc. 2010, et dont le statut est remanié par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) de jan. 2014 et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) d'août 2015. La métropole est la forme la plus intégrée d'intercommunalité. Elle concerne des territoires de plus de 400 000 habitants qui sont soit situés dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants, soit chefs-lieux de régions, soit au centre d'une zone d'emploi de plus de 400 000 habitants.

² Le Cercle Paul Bert (CPB) est une association loi de 1901 qui propose des nombreuses activités sportives, culturelles et de loisir sur Rennes. Elle regroupe plus de 12 000 adhérents à travers 110 activités. L'association se revendique comme étant la plus grande association associée à la Ligue de l'enseignement. Le CPB a une longue tradition laïque, et malgré les nombreux sportifs évoluant à haut niveau, l'association a toujours refusé le professionnalisme, ses adhérents devant être amateurs. Créée vers 1890, l'association devient un véritable patronage laïc en 1909 grâce au soutien du maire Jean Janvier qui met à disposition des locaux.

Paul Bert (1833-1886) était un médecin, physiologiste et homme politique français radical, qui a été choisi comme figure tutélaire, car il était un républicain et un éducateur attaché à l'enseignement primaire, ainsi qu'un farouche opposant alors à l'église catholique.
Cf. CERCLE PAUL BERT, Accueil. In : cerclepaulbert.asso.fr [en ligne]. 2019.

- Un projet d'aménagement développé depuis 1953, et s'appuyant sur le dynamisme du secteur tertiaire, et surtout des entreprises de haute technologie et de la recherche: ce projet a ainsi une vocation autant économique que sociale;
- Une relative homogénéité sociale pour une ville dominée par les classes moyennes du secteur public, l'absence de classe ouvrière, l'absence de bourgeoisie forte ou de grands conflits sociaux, et un niveau relativement élevé d'éducation et de diplômés;
- Une tradition politique modérée qui exclue les extrêmes¹, et une forte capacité à obtenir le soutien d'organismes de l'Etat pour les projets locaux.

Ce régime urbain s'est développé, précisons-le du reste, sous l'impulsion d'élus au leadership politique reconnu - messieurs Fréville et Hervé - qui ont été reconduits pendant de nombreuses années à la tête de leur municipalité (respectivement 24 ans et 31 ans).

Un modèle de logement et d'aménagement visionnaire depuis 1953, mais qui atteint ses limites?

Deux universitaires vont ainsi être aux commandes de la municipalité rennaise de 1953 à 2008, et ils vont révolutionner l'aspect de la ville centre, ainsi que sa périphérie sur cinquante ans. Il s'agit d'abord d'Henri Fréville² (1905-1987) qui va impulser la reconstruction de Rennes avec l'aide de l'Etat dès 1953, via notamment l'acquisition d'environ 1 600 hectares de foncier par la municipalité, et la construction des premiers grands ensembles aux portes de la ville; avec entre autres les quartiers de Cleunay, Maurepas, Villejean et le Blosne.

¹ Cf. LH, Présidentielle 2017 : Rennes, grande ville où l'on a le moins voté pour Marine Le Pen après Paris. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 24 avril 2017.

² Artésien d'origine, Henri Fréville est affecté en 1932 au Lycée Chateaubriand à Rennes, où il enseigne comme professeur agrégé d'histoire. Docteur ès Lettres à partir de 1952, il a été maître de conférence puis professeur d'Histoire moderne à la Faculté des Lettres de Rennes (devenue en 1969 Université Rennes 2) de 1949 à 1971. Elu Maire de Rennes de 1953 à 1977 (étiquette MRP, soit centre droit), Henri Fréville a présidé le Conseil Général d'Ille et Vilaine de 1966 à 1976; député de 1958 à 1968 et Sénateur d'Ille et Vilaine de 1971 à 1977, il a été vice-président de l'association des Maires de France.

Il est suivi par un autre élu majeur qui accède à la mairie de Rennes en 1977, le socialiste Edmond Hervé¹. Celui-ci continue avec ses équipes la politique de réserves foncières initiée par Henri Fréville, même s'il met la priorité encore plus sur la mixité sociale dans la ville, une ligne directrice qui sera un fil conducteur pour la notion de développement durable une décennie plus tard dans le rapport Brundtland. Chaque opération immobilière de logement doit ainsi comprendre 25% de logements sociaux dès les années 1990 (avec une réalité effective même en hyper-centre, près du prestigieux parc du Thabor, notamment), anticipant de fait la loi SRU de 2000.

Un acteur public nous précise d'ailleurs: « *La ville dynamique et attractive est un formidable moyen d'exclusion sociale... C'est pas exactement les convictions politiques qu'on porte depuis maintenant près de quarante ans dans cette ville. On veut une ville qui soit accueillante pour tous, qui corresponde à tous les niveaux de vie, à toutes les bourses des rennaises et des rennais.(...) La ville pour tous, c'est notre graal. C'est une manière de construire un projet social où chacun s'y retrouve² ».*

Réélu maire en 1983, Hervé s'appuie sur les nouvelles lois de décentralisation qui dotent les maires de compétences en matière d'urbanisme. Président du District de Rennes - qui est devenu la communauté d'agglomération de Rennes Métropole en 2000, puis ensuite la métropole en 2015 - il poursuit une politique urbaine proactive qui privilégie cette mixité sociale, mais aussi un soutien à la culture.

Edmond Hervé promeut ainsi l'écologie et les mobilités douces via des plateaux piétonniers en centre ville, ou le développement des transports en commun, notamment avec le métro automatique de type VAL. Il valorise avec les autres élus une politique locale de la recherche, en mettant l'accent sur le développement de projets urbains liés aux nouvelles technologies, dont la technopole Rennes Atalante, près de ViaSilva, est le reflet.

¹ Edmond Hervé est né en 1942 à La Bouillie (Côtes-d'Armor) et a été maître de conférences en droit administratif et en droit constitutionnel. Il est élu maire socialiste de Rennes de 1977 à 2008, député de la 2e circonscription d'Ille-et-Vilaine de 1986 à 2002, ministre délégué chargé de l'Énergie de 1981 à 1983, ministre de la Santé de 1983 à 1986, et Sénateur de 2008 à 2014. Son cousin (et homonyme) est désormais maire de la Bouillie, sa commune natale située près de Matignon (22).

² C113.

L'ère Hervé est par conséquent surtout marquée par la promotion du logement (et social si possible), mais aussi par la construction du métro (entamée en 1989 malgré les préférences initiales de nombreux élus pour le tramway), la mise en œuvre d'un centre-ville piéton, ainsi que le développement d'autres pôles comme le centre culturel des Champs libres¹, qui rééquilibre la basse ville au sud de la Vilaine avec le nord (plus valorisé à l'origine); en crée ainsi un autre pôle attractif dans la ville, notamment pour la jeunesse.

Un acteur privé nous déclare en entretien: « *Sur les transports urbains, ils étaient quand même assez en avance. Edmond Hervé, là-dessus, il a été visionnaire (...). C'est un homme politique de grande stature, vraiment (...). Il est formidable ce métro (...). Il y a une continuité et une certaine culture de la ville qui fait que ça repose pas seulement sur le fait qu'il y a un élu qui arrive, mais sur le fait qu'il y a une organisation des décisions et des services (...). La qualité d'un projet, c'est bien sûr des décisions politiques, mais c'est aussi qu'il y a une organisation, du suivi et de la fabrique du projet au quotidien qui est solide² ».*

En ce qui concerne l'attribution des logements sociaux, Rennes Métropole fait aussi figure de pôle innovant (repris même au niveau national en 2013³), puisque son système testé depuis près de deux décennies désormais, permet d'assurer la transparence des sélections, l'équité entre les familles, et la possibilité d'appel en cas de mécontentement.

Avec un guichet unique pour le logement social depuis 1954 (à savoir sous l'ère Fréville), un système de scoring attribuant des points aux candidats est mis en place à Rennes depuis la fin des années 1990 selon une grille prenant en compte les revenus, le statut professionnel, la situation familiale et la nature de la demande notamment. Quand dans d'autres agglomérations, l'octroi d'un logement social s'apparente parfois à une loterie géante ou le résultat d'un réseautage habile, le modèle rennais présente un système qui assure la rapidité des réponses et la satisfaction de beaucoup de demandes. Ainsi en 2012, 75 % des

¹ Les Champs libres ont ouvert au public le 28 mars 2006. Désignés sous le code de « Nouvel équipement culturel » (NEC) lors de leur construction, les Champs libres ont été dessinés par l'architecte Christian de Portzamparc qui voulait que les différentes entités du bâtiment soient immédiatement identifiables de l'extérieur.

² C114.

³ Cf. L'OBS, Attribution de logements sociaux: le modèle rennais fait école. In : *nouvelobs.com* [en ligne]. 21 mai 2013.

ménages ayant obtenu un logement attendaient depuis moins d'un an. Et la même année, Rennes Métropole a attribué environ 5 600 baux sociaux pour 13 000 demandes, soit un ratio moyen de 1 logement pour 2,3 demandes, contre 1 pour 5 au plan national.

C'est, par ailleurs, avec le soutien de l'Agence d'urbanisme¹ que la municipalité vote, par ailleurs, en 1983 un schéma directeur d'aménagement urbain tout à fait novateur, qui prévoit notamment une ceinture verte autour de Rennes, tout en renforçant l'autonomie des centres-bourgs autour de la ville-centre. Charge à eux d'étoffer ensuite leur offre d'équipements collectifs ainsi que les activités commerciales, sportives et de loisirs pour les résidents. C'est ainsi que naît l'idée de la ville archipel², qui devient alors presque un slogan politique.

Cette notion de ville archipel englobe ainsi un territoire plus vaste que le seul centre urbain en s'étirant jusqu'aux communes environnantes. Elle se veut la réponse, selon ses partisans, à l'évolution des modes de vie (allongement de la vie, familles nucléaires plus réduites, émergence des familles monoparentales...) et de déplacement. Les villages limitrophes sont ainsi reliés à Rennes par la voiture mais aussi par le système de bus métropolitain évoqué à l'instant. Cette configuration originale où des champs sont maintenus directement autour du pôle urbain permet à la fois le maintien d'une agriculture locale en première couronne et l'accession à la propriété pour les ménages jeunes et/ou modestes, ou qui souhaite résider à la campagne.

Un acteur privé souligne néanmoins: « *JYC était très porteur de ce message en disant « on fait une métropole archipel »... euh.. se pose le problème des déplacements ...parce qu'on peut dire qu'on a mis des lignes de bus entre les différentes communes autour de Rennes, mais y a quand même des gens qui pour des raisons professionnelles ont besoin d'avoir une voiture...les artisans ont des chantiers, ils se déplacent...(...) Ce qui serait bien, c'est que le métro sorte à terme d'intra-rocade et se prolonge sur certaines communes³ ».*

¹ Créée en 1972 par l'État et le District de Rennes (devenu en 2000 Communauté d'agglomération de Rennes Métropole et en 2015 la Métropole), l'Audiar ou 'Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise est une association de droit privé qui remplit des missions de service public.

² Chapuis Jean-Yves, Rennes : La Ville archipel et son corollaire : La Ville des proximités, *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, vol. 52, no. 4, 2008, p. 37-43.

³ C115.

La notion de ville archipel est, en tout cas, sans cesse en évolution selon le sociologue Jean Viard, et elle interroge les questions tant d'agriculture, de développement durable, d'énergie, que les nouvelles formes urbaines, l'économie, ou encore l'éducation¹. Un acteur public nous confie néanmoins: « *Elle (cette notion) a vécu un certain nombre d'années... Maintenant, c'est vrai que les élus ici n'en parlent plus. Y a eu un changement assez fort (depuis 2014...)...C'est JYC qui avait inventé ce concept. Je pense qu'il a effectivement été peut-être parlant pour les communes de l'agglomération; ça a pu être rassurant. Enfin moi, je pense que c'est davantage un slogan qu'autre chose. C'est un modèle de développement aussi, mais qui questionne... parce que la ville archipel, c'est beaucoup de petites communes qui sont quand même distantes de la ville centre, et pour lesquelles les connections en transport en commun sont difficiles à mettre en place (...)* moi, de ce que j'entends de certains collègues, le réseau de bus, il existe, certes, mais il a ses limites quand même... il n'a pas une intensité suffisante (...) C'est l'inverse du modèle de Copenhague le long des axes de transport² ».

La question des mobilités et des choix politiques sur les infrastructures arrive peut-être néanmoins désormais à ses limites au niveau de l'agglomération, du fait des congestions récurrentes autour de la rocade ou de l'étalement urbain constaté. Et le travail de terrain montre des points de vue parfois très divergents entre les acteurs (publics et/ou privés) vis-à-vis des décisions des élus clés.

Un acteur privé précise d'ailleurs: « *Quand vous partez de Quimper, vous prenez la 4 voies sud et vous arrivez à Rennes et vous traversez une zone industrielle pour vous connecter à l'axe de Paris (...)* Quand vous avez je sais pas combien de milliers de véhicules qui sont là à touche-touche, à émettre des gaz à effet de serre... Quand on parle de cohérence, de volonté affichée de faire du développement durable, on parlait de qualité de l'air etc. Là, j'estime qu'il y a un vrai sujet, là (sur la route de Lorient³...) C'est ces grands points durs qui demandent des investissements et de la volonté politique (...) ça biaise depuis des années mais ça reste

¹ CHAPUIS Jean-Yves et Jean VIARD, *Rennes, la ville archipel*, 2013, Editions de l'Aube, 170p.

² C116.

³ Il s'agit de la N24.

comme ça¹ ». La volonté politique (au niveau local et national) semble absente (impuissante désormais dans un système d'endettement fort de l'Etat?) pour régler certains problèmes d'infrastructures. Par conséquent, l'arbitrage entre les collectivités territoriales est un des éléments-clés à considérer dans le cadre d'un Etat qui se met à distance.

Pour conclure sur cette expression de ville archipel, un acteur public résume: « On a un discours en disant 'toutes les communes vont pouvoir se développer'. Voilà... C'est pas un choix d'aménagement, c'est un choix plutôt de « consensus » (...) Et donc aujourd'hui de toute façon, toutes les communes de la métropole se développent, ou presque, donc voilà, on peut dire que le concept de ville archipel, il se fait parce que le développement se fait partout. Mais c'est pas transposable forcément ailleurs, et je pense que même dans d'autres secteurs, il vaudrait mieux veiller à ce qu'on ait certains secteurs pour lesquels l'aménagement et le développement soient renforcés parce qu'il y a présence par exemple de la ligne ferroviaire; et que certains territoires, d'une certaine manière, on leur dise, ben, votre développement c'est déjà de rester au niveau actuel. Y a pas forcément besoin d'avoir plus partout (...) Y a une gare, c'est un quartier qu'il faut développer parce qu'il y a la gare. Mais aujourd'hui on développe partout, y compris dans des zones inaccessibles d'un point de vue des transports en commun (...) Et après effectivement, ça aboutit au maintien d'une ceinture verte... Mais franchement quand on est par exemple sur la RN12, qu'on quitte Villejean et qu'on a des échangeurs pour arriver à Ikéa, si c'est ça la ceinture verte...(...) En terme de mobilités, ça coûte très cher l'archipel² ».

Ce modèle hérité des villes anglaises - on le verra sur l'étude de La Courrouze - fait encore des émules car il donne l'impression inédite de nature aux abords de la ville, contrairement aux banlieues de beaucoup d'autres grandes agglomérations. Mais il est aussi critiqué par un nombre croissant d'habitants, car il a engendré un fort étalement urbain³,

¹ C117.

² C118.

³ La superficie des grandes aires urbaines a augmenté de 40% en dix ans en France, et 95% de la population française vit désormais "sous influence" des villes, selon l'Insee en 2011. Les progressions les plus fortes sont celles de Lyon, Bordeaux, Nantes et Rennes qui s'étendent de plus de 50% (contre 20% pour Paris et Marseille).

Cf. TENDIL, Michel, Les grandes aires urbaines couvrent désormais la moitié du territoire. In : *Banque des Territoires* [en ligne].

l'usage quasi obligé de la voiture, et une congestion régulière et de plus en plus dense de la rocade¹.

En définitive, cette rhétorique de la « ville archipel » fait curieusement référence aux problématiques de *continuité territoriale*² que connaissent les territoires d'Outre-mer avec la cherté des transports³, et du coût de la vie en général, du fait des distances à parcourir. Elle pose ici la question de la continuité de la ville centre avec ses pôles secondaires notamment; même si ce problème de continuité territoriale n'est évidemment pas du tout dans les mêmes proportions que les Outre-mer. Cette logique appelle un effort supplémentaire de financement de la part de la collectivité dans le raisonnement très politique de « resserrer les liens de la communauté » (nationale pour les Outre-mer⁴, et locale pour la métropole rennaise), mais elle a un coût financier et humain qui ne saurait être ignoré.

H - La carrière inégale d'un projet politique rythmé par les échéances électorales

Alors sa candidature est présentée en 2008 et sa labellisation nationale est effective fin 2009 - avec le soutien du plus haut niveau de l'Etat - le projet d'écocité ViaSilva va voir sa portée revue à la baisse. Il est désormais annoncé l'objectif de 40 000 habitants et 25 000

¹ Il s'agit du périphérique local, soit la première ceinture routière de la ville centre.

² La continuité territoriale est un principe de service public qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même État, en compensant les handicaps liés à leur éloignement, un enclavement ou un accès difficile.

Les régions ultrapériphériques de l'Union européenne et les pays et territoires d'outre-mer des États membres de l'Union européenne peuvent bénéficier de ces dispositions. Ce principe très général est mentionné à l'article 2 du Traité instituant la Communauté économique européenne (TCEE ou TFUE ou traité de Rome de 1957). Le principe de continuité territoriale est défini dès les années 1970 pour désenclaver la Corse. Le principe est élargi aux départements d'outre-mer par la loi programme pour l'Outre-mer no 2003-660 du 21 juillet 2003 (DOM); et pour la Polynésie française par l'ordonnance du 5 octobre 2007 (COM). Cette continuité territoriale est assurée sous forme de dotations financières, notamment en fonction de l'éloignement géographique, de la desserte ou l'accessibilité.

³ Cf. JOURDAN, Virginie, ROYER, Anne et JOLY, Julien, Le STAR se serre la ceinture. In : Le Mensuel de Rennes. octobre 2015. n° 73, p. 26-32.

⁴ RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ, Colette, Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises. In : *Études caribéennes* [en ligne]. 1 décembre 2005. n°3.

emplois à la même échéance 2040 en 2010, même si les déplacements collectifs, les modes doux ou la mixité fonctionnelle sont toujours mis en avant, dans un environnement naturel présenté comme « préservé »¹.

Car ViaSilva accumule très vite les difficultés puisque son lancement coïncide avec le début de la crise financière et économique de 2008. Et il prend très vite une tournure politique, notamment à Cesson-Sévigné où la campagne des élections municipales de 2014 se concentre principalement sur l'opposition autour de cet aménagement, surtout autour de la question des densités et des lignes THT. Pourtant, le projet date de longtemps dans les cartons de la prospective rennais, et il a vocation à amortir en intra-rocade la poussée démographique prévue dans les années futures sur tout le bassin rennais.

1) La labellisation de ViaSilva: une fenêtre d'opportunité saisie par les communes et Rennes Métropole

Le projet rennais d'écocité « ViaSilva 2040 » est, en effet, le fruit d'une réflexion engagée dès le début des années 2000 sur le secteur intra-rocade Nord-est par les services de l'intercommunalité face à une prospective qui annonce un afflux massif de population dans l'agglomération pour les années à venir.

Un projet urbain stratégique à l'échelle du bassin de vie pour l'attractivité rennais

Si la commune de Cesson-Sévigné est identifiée, du reste, par le SCoT² parmi les cinq communes du cœur de métropole³ - donc comme une commune où la densification doit se faire en priorité - le document stratégique du bassin de vie considère également que ViaSilva - qui est principalement basé sur Cesson-Sévigné - est un projet urbain *stratégique pour tout le territoire*, au même titre qu'Euro-Rennes ou celui de développement autour de l'aéroport, au Sud-ouest de la ville centre.

¹ Debontride, 2015, op. cit.

² Il s'agit du SCoT 2007, puis du SCoT 2015 (notamment son PADD).

³ Les autres communes sont Rennes, Saint-Jacques de la lande, Saint-Grégoire et Chantepie.

Situation générale de la commune



de Métropole tel qu'identifié au Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Rennes.
La superficie de la commune est de 3.215 hectares dont :

Cesson-Sévigné est l'une des 43 communes de la Métropole de Rennes.

Située au cœur du bassin rennais, elle est traversée d'est en ouest par la Vilaine sur une distance d'environ 11 km et présente une altitude variant de 80 m. NGF pour le point le plus haut à 30 m. NGF pour le plus bas.

Elle est limitrophe des communes d'Acigné, de Noyal-sur-Vilaine et de Thorigné-Fouillard à l'est, de Betton au nord, de Rennes à l'ouest et enfin de Chantepie et Domloup au sud.

Située pour majeure partie à l'intérieur de la rocade de Rennes, elle est également l'une des cinq communes (avec Rennes, Chantepie, Saint-Jacques de la Lande et Saint-Grégoire) du Cœur

Figure 61 : Cesson-Sévigné, Situation générale de la commune, Source: Rapport d'enquête publique Juillet 2017 - Déclaration de projet ZAC « Atalante-Via Silva » (p 3/22)

ViaSilva est, en effet, un projet durable considéré comme tout à fait singulier puisqu'il consiste à créer des logements résidentiels, mais *surtout* à développer une zone tertiaire importante en complément de la Technopole Atalante Beaulieu existant déjà, mais qui est désormais trop petite. La ZAC « Atalante Champs Blancs » en l'occurrence a déjà commencé à être construite - son dossier de création datant en réalité de 2001- mais elle sera intégrée au projet d'écocité ViaSilva, et présentée opportunément comme un pôle d'attractivité en devenir pour toutes les entreprises performantes du territoire. La labellisation représente donc véritablement une « fenêtre d'opportunité » saisie par les pouvoirs locaux, au sens où l'entend John Kingdon¹.

C'est à peu près la même logique que celle déployée 20 ou 40 ans auparavant quand Rennes avait enregistré un nouvel essor économique, notamment avec l'expérimentation du

¹ John W. Kingdon développe son modèle de la fenêtre d'opportunité (policy window) dans un ouvrage paru en 1984, et nommé "Agendas, Alternatives and Public Policies", qu'il décrit comme un moment permettant de faire passer des mesures qui n'auraient sinon aucune chance d'exister. Son point de départ est le modèle de la poubelle (ou garbage can model) développé en 1972 Michael D. Cohen, James J. March et Johan P. Olsen qui déconstruisent le modèle classique de la rationalité et analysent le fonctionnement des organisations, les préférences des acteurs (souvent incertaines), et les décisions souvent aléatoires, voire chaotiques.

Minitel en 1981, rendue possible grâce au potentiel universitaire et suite à la labellisation du pôle de recherche en 1965 par l'Etat. Cette création permet alors à Rennes de conforter son positionnement sur le créneau de la recherche et du développement dans le secteur des hautes technologies. En 1984, à l'initiative de l'équipe municipale, la technopole Rennes-Atalante s'était d'ailleurs installée dans le quartier Beaulieu: le projet ViaSilva 2040 a pour mission de la redynamiser (et l'étendre) en 2008.

Cette technopole regroupe, rappelons-le, les deux universités de Rennes 1 et 2, plusieurs grandes écoles scientifiques et d'ingénieurs, des laboratoires et de grandes entreprises nationales et privées comme France Télécom, Thomson, Transpac, Canon, Alcatel, Cegetel, ou Mitsubishi. Ces compétences croisées ont permis la création des technologies sans fil, de la télévision numérique, ou encore la téléphonie mobile.

Depuis sa mise en place, la technopole a permis de créer près de 15 000 emplois privés dans près de 300 entreprises. Un acteur public nous explique:

« Vous êtes dans un territoire où dès les années 1980, on est déjà dans une collectivité où on se dote de compétences majeures; (...) Ici on a toujours eu une tradition assez forte, une culture d'ingénieurs propre à la collectivité (...) et peut-être un positionnement de l'Etat plus en retrait que dans d'autres territoires (...) On avait cette tradition d'avoir une forte autonomie dans le champs de l'aménagement. Ce modèle rennais est construit par des ingénieurs de la ville et nous a permis d'avancer dans des préoccupations qui étaient propres à notre territoire (...) ça se voit dans le choix du métro: c'est à dire que si on avait laissé ça à l'Etat de donner les solutions pour le transport et les mobilités dans notre territoire, je pense qu'on n'aurait jamais eu de métro, pour de bonnes raisons, sur le territoire de la ville de Rennes ... Parce que, voilà, quand vous interrogez l'Etat, il y a quand même un renvoi au central; et qui dit renvoyer à l'administration centrale parisienne dit priorisation des projets, priorisation des budgets. Une question du métro à Rennes vu de Paris devait être juste ... lunaire¹ ».

Ce volontarisme politique sur la question du développement économique du territoire, déjà évoquée précédemment avec des auteurs comme Peterson, existe toujours sur la métropole rennaise. Il s'agit, en effet, d'attirer désormais les géants des TIC comme Google,

¹ C119.

ou des start-ups dans les domaines de la cybersécurité, de l'intelligence artificielle, de la e-santé, ou de la maison connectée; notamment grâce à la présence des grandes écoles d'ingénieurs présentes à Beaulieu comme l'INSA, l'INRIA, ou encore Supélec.

A l'occasion de l'inauguration de l'atelier numérique de Google à Rennes en juin 2018 d'ailleurs, Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole, déclare à ce propos: « Entre Rennes et le numérique, c'est une longue histoire. Nous avons un écosystème extrêmement puissant et dynamique qui a su combiner et faire travailler ensemble les grands opérateurs historiques de télécoms, comme les start-up aujourd'hui et tous ceux qui s'attachent à la digitalisation des entreprises traditionnelles »¹.

La communication institutionnelle de Rennes Métropole sur la *French Tech rennaise* est à cet égard tout à fait proactive. Elle met en avant, dès que possible, les nouvelles entreprises porteuses de développement économique futur. Il est fait ici référence à des entreprises régulièrement mentionnées dans la presse locale comme Mediaveille qui travaille sur les stratégies web des organisations, Blacknut qui a développé une plateforme de cloud gaming, Synergiz qui crée des solutions collaboratives et interactives; ou encore Cocoonr, une agence immobilière dédiée à la location de courte durée; ou enfin Wi6Labs qui développe et opère des réseaux privés pour l'industrie, la smart city et l'agriculture.

Ces nouvelles entreprises doivent grandir sur le site de ViaSilva, d'où l'importance pour les pouvoirs publics de promouvoir et valoriser ce projet, par le biais des thématiques du développement durable et de l'innovation technologique. Le développement économique de la métropole suppose en tout cas une forte interdépendance des sphères politiques et économiques - au fondement de l'approche des régimes urbains déjà évoquée - et les pouvoirs locaux souhaitent provoquer avec l'aide de l'Etat une démarche vertueuse d'attractivité.

¹ Cf. COUPIN, Baptiste, Rennes, nouvelle reine de la tech ? In : *Le Journal des Entreprises* [en ligne]. 23 juillet 2018.

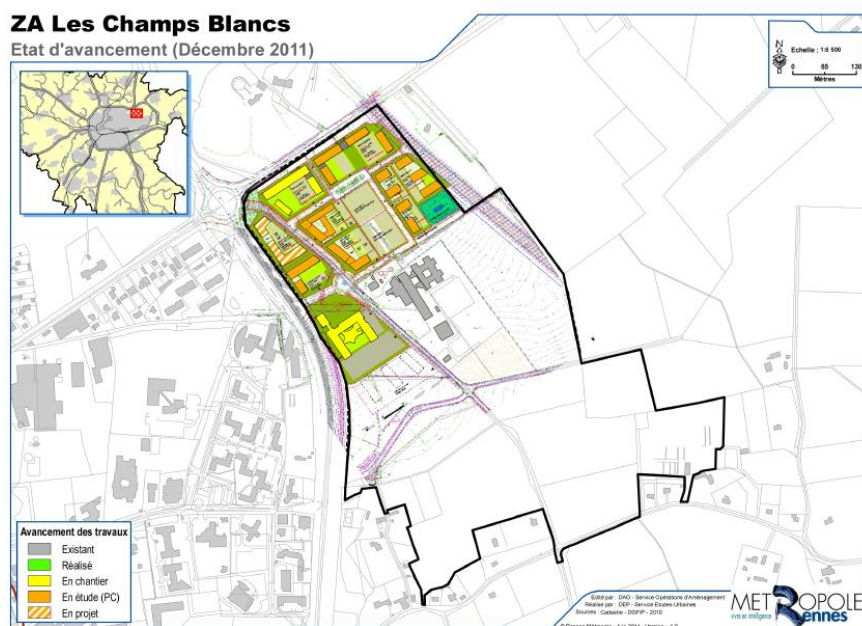


Figure 62 : ZA Les Champs Blancs (devenue Atalante Via Silva en 2017), Source: Rennes Métropole 2011.

Cette combinaison d'une vision stratégique de long-terme concentrée sur le développement économique d'un territoire, d'un fort leadership politique porté par les deux universitaires déjà mentionnés, ou encore par le maire cessonnois Roger Belliard sont également des éléments-clé.

Un leadership des maires nécessaire dans une coalition dominante mais restreinte

Roger Belliard (1925-2007) dirige avec volontarisme la commune de Cesson-Sévigné de 1971 à 2000, qui représente (pour rappel) 90 % du foncier du projet ViaSilva. Cet élu de droite, directeur général de la coopérative agricole de Rennes, élu à cinq reprises « sans avoir besoin de faire campagne », avait en effet fait de Cesson la commune la plus riche de l'agglomération rennaise, et assuré de bonnes conditions d'accueil aux entreprises qui souhaitaient s'implanter sur la commune.

Son premier adjoint dira de Roger Belliard: « Il avait pris les rênes de la commune lorsqu'elle ne comptait que 3 000 habitants. Il était fier d'avoir vu son nombre d'habitants multiplié par cinq en trente ans, d'avoir une commune qui comptait *autant d'emplois que*

*d'habitants*¹ ». Ce sera d'ailleurs *le slogan* qu'utilisera l'un de ses successeurs, Michel Bihan qui est le maire de Cesson-Sévigné de 2008 à 2014, et qui porte le projet d'écocité dès le départ avec les services de Rennes Métropole.

Avec la même rhétorique que l'édile bâtisseur de Cesson dix ans auparavant, l'ancien journaliste à Ouest-France promeut ainsi, avec le projet d'écocité, l'idée d'un développement résidentiel et tertiaire équilibré - c'est le principe de la mixité fonctionnelle inhérente à la durabilité - au moment de l'appel à candidature. Son objectif clairement affiché au début est ainsi d'accueillir *40 000 habitants et 40 000 emplois à ViaSilva à l'horizon 2040*², le même d'ailleurs que le projet Nordhavnen à Copenhague.

Le modèle de développement urbain est néanmoins très différent entre la vision de Roger Belliard (qui prônait la « ville jardin » comme le maire Plouhinec élu en 2014), et celui de Daniel Delaveau (le maire de Rennes en 2008) ou Michel Bihan qui veulent « la ville pour tous ». L'époque est différente également, puisque la capitale régionale attire toujours plus d'habitants.



Figure 63 : Prolongement de la ligne THT 225 000 Volts sous la mandature Belliard, in : CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de et RENNES MÉTROPOLE, 2017. Enquête Publique., *op. cit.*

¹ Cf. OUEST-FRANCE, Décès de Roger Belliard, ancien maire de Cesson. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 9 mai 2007.

² Cf. URBA-RENNES, Projet Viasilva. In : *urba-rennes.fr* [en ligne]. 2019.

La conception de l'aménagement pour le maire Belliard était, en effet, basée sur un développement de lotissements résidentiels à faible densité urbaine, une autonomie par rapport à la ville-centre, et des investissements importants, mais choisis au niveau communal comme l'enfouissement de la ligne THT au sud de la D96 à Cesson-Sévigné qui a lieu dans les années 1980, et fera l'objet d'une attention renouvelée après les élections de 2014¹:

En outre, l'ambition politique forte en matière environnementale pour le territoire est délibérément affichée par les élus dès l'appel à candidature pour la démarche « Ecocité » lancée par l'Etat en 2008, puisqu'il s'agirait du « plus grand projet » lancé alors en France: « C'est un projet majeur, à l'échelle du territoire métropolitain et même de la région, de par son ambition, sa dimension prospective...² », résume en 2013 Daniel Delaveau, alors maire de Rennes et président de Rennes Métropole³.

Selon plusieurs personnes interrogées, le maire socialiste de Cesson-Sévigné au moment de la labellisation Ecocité de ViaSilva en 2008, à savoir Michel Bihan, fait également preuve de beaucoup de volontarisme politique alors sur le projet. C'est d'ailleurs lui qui le relance véritablement, alors qu'il était à l'état de prospective du côté de l'intercommunalité. Du reste, c'est lui qui choisit le nom *ViaSilva* - en référence à la voie romaine qui existait sur la forêt de Rennes au Nord-Est du projet - et qui aurait imposé l'urbaniste De Villers à Rennes Métropole. Il s'investit donc sur la symbolique du projet et sur la vision d'ensemble qui sera élaborée sur ViaSilva d'un point de vue urbanistique.

Un acteur public nous explique en effet: « *La métropole, c'est nous aussi. Y a pas la métropole d'un côté, et Cesson d'un côté (...) Sur l'étendue de ce territoire (environ 630 hectares), nous ne serions pas capables tout seuls de réaliser cet aménagement d'un point de vue financier. Nous ne pourrions pas le faire sans la métropole (...) Et sinon en terme de (...) décideurs... (...) de personnes vraiment qui ont un leadership sur le projet, je ferais référence à Mr De Villers, l'urbaniste (...) à qui on a fait appel. Bien sûr, lui, il fait des propositions (...) mais il a quand même un rôle de conseil non négligeable.... Et là, c'est monsieur le maire de Cesson qui a fortement insisté pour que ce soit lui qui soit choisi (...) et c'était pas celui*

¹ Cf. OUEST-FRANCE, 15 décembre 2015, op. cit.

² MARCHAL, Boris, *Via Silva 2040 : une agence pour gérer le projet*. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 8 février 2013.

³ Daniel Delaveau sera maire de Rennes et président de Rennes Métropole de 2008 à 2014.

qui (après l'appel à projet) était retenu par les élus métropolitains forcément. Et Mr. le maire a peut-être perçu la plus-value de cet urbaniste qui était plus visionnaire que les autres. Donc on peut dire, en ce sens-là, que le maire de Cesson a été écouté et entendu »¹.

Ce que le terrain révèle aussi à travers les entretiens, c'est que certains acteurs publics - les élus proches du maire, les responsables des services techniques phares - décideraient plus que d'autres². Et certains acteurs privés ont plus de poids dans un régime urbain du fait de leur puissance économique que d'autres, et leur évidente capacité à créer de l'emploi³.

Qu'il s'agisse de la ville centre ou de l'intercommunalité, les postes clés seraient pour les élus, en effet, ceux dédiés à l'urbanisme, aux finances, et à la communication. Dès lors, si ces élus-là s'intéressent moins à un projet urbain comme ViaSilva ou La Courrouze sur une mandature, celui-ci sera probablement ensuite moins mis en avant. Par ailleurs, le décryptage des réseaux du parti socialiste⁴ (puisqu'il domine encore largement à Rennes) montre que les conditions d'accès à la « notabilité socialiste » varient beaucoup selon le contexte, et résultent autant du milieu familial que d'une culture partisane.

Enfin, tandis que le niveau national évoque régulièrement depuis 2017 la fin du cumul des mandats, ce cumul pour les élus locaux est toujours très réel, notamment pour quelques acteurs-clés⁵ de l'action publique locale. Leur portage politique sur un projet, et leur capacité à

¹ C120.

² Des cartographies des réseaux de politique publique sur les métropoles ou les régions seraient d'ailleurs créées (en forme de graphique réticulaire) par des cabinets de conseil et vendues aux différents acteurs privés. Pour la métropole rennaise, la carte (confidentielle) à laquelle nous avons eu accès, identifie ainsi toutes les personnes influentes rayonnant autour de la maire de Rennes actuelle: son nouveau conjoint qui est conseiller municipal, Sébastien Sémeril le 1er adjoint, ou encore Marc Hervé, fils de l'ancien maire de Rennes.

³ On pense ici à l'employeur de poids que représente Samsic géré par Christian Roulleau, ou Le Duff, ou encore le journal Ouest-France dirigé par la famille Hutin.

⁴ SAWICKI Frédéric, *Les réseaux du parti socialiste. Sociologie d'un milieu partisan*, Paris, Belin, "Socio-histoires", 2017, 335p.

⁵ Pour ne citer que les plus proches, Sébastien Sémeril, par exemple est 1er adjoint à la maire de Rennes (comme délégué à l'urbanisme et au développement durable), mais aussi Conseiller métropolitain à Rennes Métropole (Vice-président jusque 2014), Conseiller régional de Bretagne (et Président de la Commission aménagement du territoire) depuis 2015, ainsi qu'administrateur de 7 sociétés, dont la SEM Citedia Services (dont il est Président du Conseil d'administration depuis fin 2016), et la SEM Rennes City Media (Edition de chaînes thématiques, dont TV Rennes). De même dans l'opposition, celui qui brigue la présidence de Rennes Métropole pour 2020, Pierre Breteau, est Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 268

activer des leviers divers par leurs « casquettes » différentes, feront souvent la différence dans l'avancement du projet urbain en question.

Mais les équipements décidés par l'Etat déterminent aussi la bonne marche et l'achèvement d'un projet urbain, et à vocation durable comme ici. Qu'en est-il des équipements structurants pour ViaSilva?

Un projet structurant pour le territoire par ses équipements nouveaux

Le projet ViaSilva prévoit la construction d'un nouveau morceau de ville, avec une conception intégrant les fonctions résidentielles, de travail et de loisirs. Ce nouveau bout de ville à vocation multifonctionnelle aspire à une forte connexion avec la technopole, mais aussi avec l'université, et naturellement aussi avec les deux stations de métro de la nouvelle ligne B. Il est prévu également un parc d'agglomération comme équipement à ciel ouvert et structurant.

Enfin, des déplacements pensés autour des transports en commun doivent laisser en théorie la priorité aux modes doux autant que possible (vélo, marche) et s'articuler facilement grâce à une forte inter-modalité pensée en amont, ainsi qu'une grande accessibilité pour tous, notamment du fait de la proximité de la rocade. Une étude d'un schéma « mobilité 2040 » doit intégrer la recherche de solutions innovantes, en corrélation avec la réalisation de la seconde ligne de métro.

Comme l'explique un des acteurs-clés du projet de métro ligne B: « *Le positionnement de la station terminus est venu assez facilement sous le sens, parce qu'elle est à un point central entre ce qui existe aujourd'hui et le développement futur de ce secteur (...) ce qu'est devenu ViaSilva est postérieur au choix d'implantation de la station, c'est à dire que l'un a entraîné l'autre (...) Le plan-guide intègre un prolongement de la ligne de métro: le ViaSilva d'aujourd'hui ne peut pas se faire sans le prolongement du métro, puisqu'en terme de fonctionnement et de mobilités et d'accessibilité, le métro est indispensable¹* ». La ligne du

maire de Saint-Grégoire⁵ depuis 2008, 16e Vice-président de Rennes Métropole (en charge de la commission Finances, personnel et administration générale) depuis 2014; mais aussi Conseiller Régional depuis 2015, et enfin Président de l'association des Maires d'Ille-et-Vilaine depuis 2018.

¹ C121.

métro et la dizaine d'arrêts de bus prévus avec la livraison de la station doivent donc constituer des pôles d'échanges forts, mais aussi des points de centralité accessibles pour tous.

Ce projet d'écocité ViaSilva s'inscrit dans une réflexion plus globale des élus et des services administratifs métropolitains sur l'accueil des populations nouvelles dans un contexte de croissance démographique massive (et sans trêve) sur l'aire urbaine avec environ 7 000 habitants supplémentaires par an sur les années passées, et pour les décennies à venir.

Car en 18 ans (depuis 1990), le département du 35 a augmenté de 200 000 habitants et se rapproche du million, soit presque le tiers de la population régionale:

Ille-et-Vilaine : la population des communes au 1^{er} janvier 2008

Au 1^{er} janvier 2008, l'Ille-et-Vilaine compte plus de 967 000 habitants. Depuis 1999, la population a augmenté de 100 000 habitants. Sur la période 1999-2008, le taux de croissance annuel moyen s'établit à 1,2 %, ce qui marque une nouvelle accélération par rapport aux années 1990.

Mais toutes les communes ne progressent pas au même rythme. Dans le prolongement des tendances passées, les couronnes périurbaines demeurent les plus dynamiques, tandis que les villes-centres des pôles urbains stagnent (Rennes) ou perdent des habitants (Saint-Malo, Fougères). Cependant, l'aire urbaine de Rennes capte les deux tiers de l'accroissement du département. Quant à l'espace rural, il bénéficie désormais d'une vigueur démographique légèrement supérieure à la moyenne départementale.

	Population 1990	Population 1999	Population 2008	Évolution annuelle moyenne (en %)	
				1990-1999	1999-2008
Côtes-d'Armor	538 395	542 373	581 570	0,1	0,8
Finistère	838 687	852 418	890 509	0,2	0,5
Ille-et-Vilaine	798 718	867 533	967 588	0,9	1,2
Morbihan	619 838	643 873	710 034	0,4	1,1
Bretagne	2 795 638	2 906 197	3 149 701	0,4	0,9
France métropolitaine	56 615 155	58 518 395	62 134 963	0,4	0,7

Source : Insee, recensements de la population

Figure 64 : Ille-et-Vilaine : la population des communes au 1^{er} janvier 2008, Source: INSEE Bretagne janvier 2011 - Bulletin n°9.

L'INSEE prévoit, du reste, une hausse tendancielle de la démographie sur le département de l'Ille-et-Vilaine - actuellement le plus urbanisé en Bretagne comme souligné dans le graphe ci-dessus - avec une projection à 1,25 millions d'habitants d'ici 2040, car la métropole bretonne et son aire urbaine attirent 70% des nouveaux arrivants du département¹. D'ailleurs, Rennes Métropole occupe en 2013 le 12^{ème} rang des EPCI français; et la communauté d'agglomération enregistre, entre 1999 et 2010, la 4^{ème} plus forte croissance démographique des EPCI de plus de 250 000 habitants derrière les communautés de

¹ Le recensement de l'INSEE évalue à environ 1 million¹ d'habitants la population du département en 2009

Toulouse, Montpellier, et Aix-en-Provence¹. Donc il faut, pour les pouvoirs publics, gérer les mobilités croissantes d'une population toujours plus nombreuse.

Mais derrière tous ces chiffres de l'INSEE qui montrent une forte attractivité du département d'Ille-et-Vilaine, et surtout de la métropole, les pouvoirs locaux doivent apporter une réponse à la périurbanisation et à la répartition du territoire en fonctions de l'âge et du pouvoir d'achat. Car le véritable bémol à cette croissance continue de la population est l'accroissement d'une ségrégation spatiale, qui a été pointée par le Programme local pour l'habitat (PLH) de Rennes Métropole en 2005. En dix ans, la flambée des prix de l'immobilier a repoussé peu à peu les jeunes ménages actifs ayant des revenus modestes en dehors de la proche périphérie. Le phénomène de périurbanisation est très marqué sur les deux dernières décennies; et apparent sur le graphique ci-dessous:

Évolution de la population des communes entre 1999 et 2008

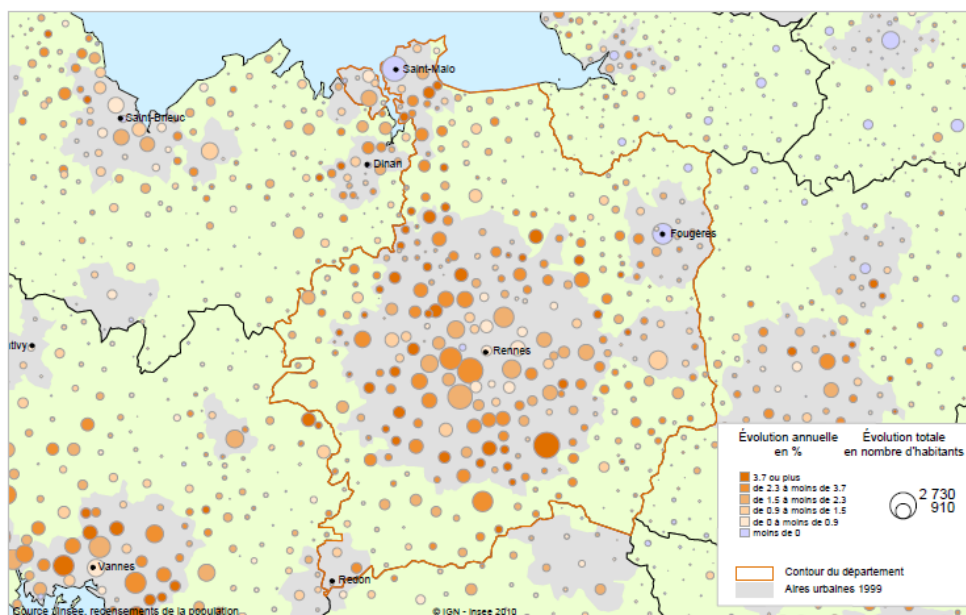


Figure 65 : Evolution de la population des communes en Bretagne entre 1999 et 2008, Source: INSEE Bretagne janvier 2011 - Bulletin n°9

En outre, la « périurbanisation contrainte » semble concerner particulièrement les familles avec enfants qui ne peuvent plus se loger en cœur de métropole pour une double raison: 1/ la cherté des loyers ou des prix à la vente à Rennes et ses 4 communes

¹ AUDIAR, Rennes Métropole « Chiffres Clés » 2013. In : *audiar.org* [en ligne]. décembre 2013.

périphériques; mais aussi 2/ en raison peut-être d'une offre trop homogène du bâti dans la ville centre. Avec l'arrivée des enfants dans un ménage, il est aisé de comprendre que ceux-ci aspirent peut-être à la propriété d'une petite maison avec pelouse. C'est ce qui explique la construction de lotissements nombreux avec des parcelles réduites (200m²) et petites maisons dans toutes les communes périphériques¹:

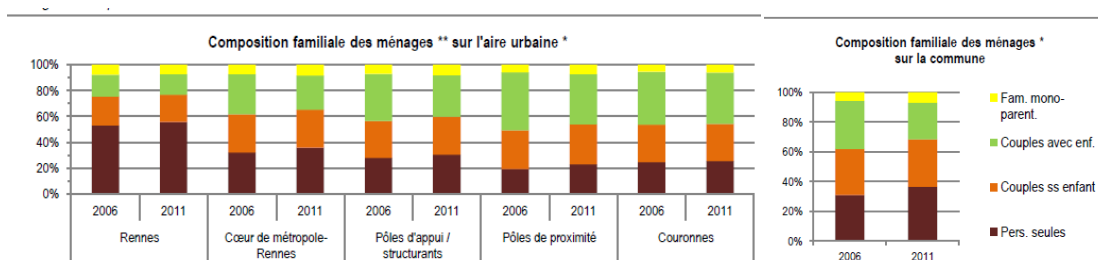


Figure 66 : Composition familiale des ménages « sur l'aire urbaine » et sur la commune à Cesson-Sévigné, Source: Rapport AUDIAR Mars 2015 sur Cesson-Sévigné

A travers son PLH, Rennes Métropole s'est donc fixé comme objectifs d'augmenter la construction de logements intermédiaires, et de logements collectifs sociaux sur son territoire, dont une partie pourrait être absorbée par l'écocité ViaSilva. Le pouvoir métropolitain annonce ce projet urbain à vocation durable comme une opération à la fois stratégique pour son développement économique, reproductible sur d'autres quartiers, mais aussi comme une opération intégrée à d'autres projets urbains majeurs prévus à court ou moyen terme sur l'agglomération (notamment la deuxième ligne de métro), et à vocation multi-scalaire.

En effet, outre sa vocation d'amortisseur de la poussée démographique en vertu de son statut de dernière grande réserve foncière d'urbanisation en cœur d'agglomération, ViaSilva 2040 doit conforter la position de capitale régionale pour Rennes Métropole, en permettant le développement d'un des principaux sites stratégiques de l'agglomération près de la Technopole Rennes Atalante. Il en va du dynamisme du territoire dans un contexte de fermeture programmée du site de production industrielle automobile de Citroën à La Janais, qui fut pendant longtemps un grand pourvoyeur d'emploi sur le bassin rennais, ainsi qu'une

¹ Il est d'ailleurs toujours intéressant de se renseigner sur l'endroit où les élus décideurs habitent, et la forme du bâti qu'ils ont choisie. C'est parfois assez révélateur de décalage entre les discours et la réalité.

production agricole et agro-alimentaire sur le département, dont le modèle économique est remis en cause depuis ces dernières années, comme évoqué auparavant.

Il est à noter, en outre, que les équipements structurants de la ligne B du métro conditionnent l'avancement du projet ViaSilva depuis la labellisation par l'Etat. Des associations ont notamment contesté les travaux à Rennes pour demander l'enfouissement de la ligne B autour de la zone des Longs-Champs au Nord-est de Rennes, et ils ont finalement eu gain de cause¹. Les habitants de Cesson-Sévigné demanderont donc à leur maire en 2011 la raison pour laquelle l'enfouissement du métro n'a pas été prévu sur cette zone de champs qu'est encore ViaSilva, et pourquoi le métro s'arrête finalement aux portes de l'écocité au moment effectif de la construction de la ligne B.

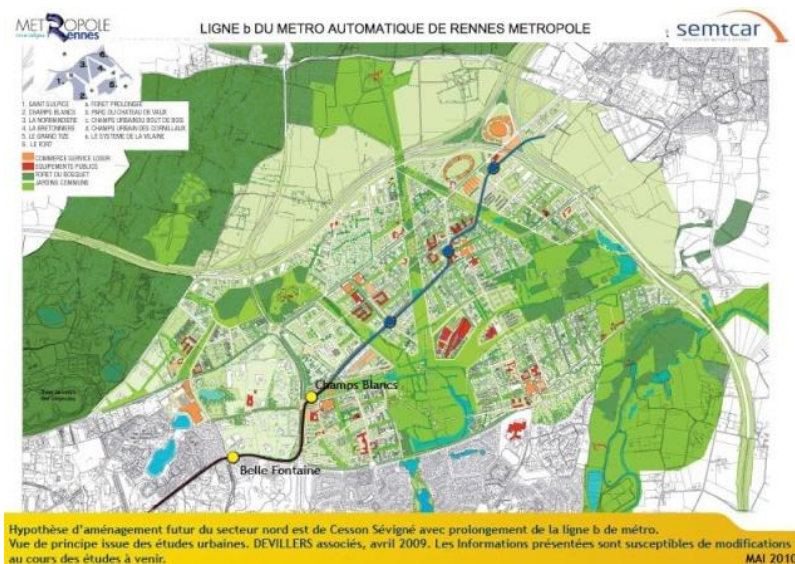


Figure 67 : Hypothèse d'aménagement futur du secteur nord est de Cesson-sévigné avec prolongement de la ligne B de métro, Source: Rennes Métropole, Semtcar.

C'est ainsi une des différences majeures avec le projet Nordhavnen à Copenhague, on le verra ensuite. Là-bas, le métro est vu comme un élément structurant autour duquel les bâtiments sont construits après, et non l'inverse. Donc l'idée d'arrêter une ligne aux portes

¹ L'un des associatifs ayant mené cette opposition à une ligne aérienne de la ligne B du métro dans son quartier (résidentiel) aura d'ailleurs été interrogé par nos soins. Il est ensuite "embauché" sur la liste de la maire socialiste Nathalie Appéré. Il sera donc élu municipal de Rennes jusque 2020 au moins, ce qui montre bien la captation opportune par certains élus des talents associatifs identifiés, même dans un contexte d'affrontement.

d'une écocité serait totalement incongrue pour nos voisins du nord. La justification du non prolongement du métro jusque Thorigné ou Acigné pour l'heure serait, selon un représentant de la SEMTCAR, le coût additionnel qui n'était pas budgété, et la difficulté qu'il y a à investir pour des lignes peu rentabilisées immédiatement.

L'opération ViaSilva est aussi présentée comme un projet-phare en matière d'innovation sur la ville durable, et doit renforcer la vocation de Rennes Métropole à être identifiée comme un « territoire-laboratoire » de projets originaux sur des thématiques comme les mobilités douces, la gestion économe des ressources (eau, déchets, énergie), l'intermodalité (entre la nouvelle ligne B du métro et les lignes de bus par exemple), la mixité fonctionnelle (entre bureaux et habitat), mais aussi la mixité générationnelle et sociale; ou encore la mutabilité de certains espaces (ceux dédiés au stationnement par exemple) au profit d'autres fonctions.

Il est d'ailleurs utile de noter que la candidature de Rennes Métropole pour l'appel à projet « Ecocités » à l'automne 2008 est concomitante à la fin des études de faisabilité technique et financière du projet de ligne B du métro. Pour rappel, de juin 2001 à 2004, le Conseil de Rennes Métropole lance une étude de faisabilité d'extension du réseau de Transport Collectif en Site Propre (TCSP): il compare l'option métro avec celle du tramway, puis choisit un fuseau, un mode de transport, et les modalités de concertation. Dès décembre 2006, les études de faisabilité sont lancées: Rennes Métropole choisit la SemtcAR comme mandataire pour la réalisation du projet après mise en concurrence, et arrête le tracé définitif en avril 2009.

Notre hypothèse est donc ici que la candidature de Rennes Métropole à l'appel à projet « Ecocités » de l'Etat en novembre 2008 a été une autre formidable opportunité saisie par les élus de Cesson-Sévigné, de Rennes et de Rennes Métropole pour capter judicieusement des financements liés au métro dans le cadre du programme étatique « Ville durable » et « Investissements d'avenir » liés au Grenelle Environnement. En outre, ce fut aussi une opportunité nouvelle de construire la ville de Cesson-Sévigné différemment, puisque pour la première fois depuis des décennies, les socialistes détiennent le pouvoir municipal tant à Cesson qu'à Rennes ou au niveau métropolitain. Ainsi, les projets « Ecocité » et « Métro ligne b » sont synchrones et ils se renforcent mutuellement dans un contexte de légitimation politique nécessaire.

Qui plus est, ce choix du métro relève d'un portage politique fort et assumé, comme ce fut le cas pour la première ligne lancée à la fin des années 1990. Un acteur public nous rappelle à cet effet: « *On a été pendant longtemps le plus petit territoire au monde à avoir un métro. Je pense que rien que d'énoncer ça vu de Paris, ils ont du se dire que c'était peut-être pas la priorité, qu'on n'aurait jamais la capacité à le faire... Mais on a eu la capacité à le faire parce que les lois Defferre sont arrivées en 1982 et ont permis très vite dès les années 1980 au district de Rennes et à la ville de Rennes de réfléchir à la manière dont on se meut dans le district. Ensuite on voit dans nos propres études (...) qu'il va y avoir congestion dans le centre ville de Rennes; et donc on développe une réflexion de la collectivité¹ ».*

La candidature à la démarche Ecocité démontre qu'il y a eu donc une véritable capacité des élus locaux à utiliser l'effet de levier du métro pour envisager une extension urbaine inédite sur un territoire intra-rocade, même s'il est situé sur une commune ayant depuis des décennies une conception de l'aménagement un peu différente par rapport à la ville-centre et à la communauté d'agglomération.

Un autre acteur public nous déclare: « *Sur des quartiers comme ça (Rennes Atalante qui fait partie de ViaSilva) où en fait, c'est Rennes qui s'étend sur Cesson, pour moi, l'approche intercommunale est déjà obligatoire; mais à terme, il faut se poser la question du maintien des différentes communes... Quand on a du développement qui est aussi lié, à quoi ça sert de jouer l'un en face de l'autre, et des fois même l'un contre l'autre? (...) L'identité de Cesson, quand on y arrive comme ça, on a l'impression que c'est construit contre Rennes (...) C'est qu'en gros, je suis la ville de bourgeois, tranquille, ma 'ville jardin'... en gros regardez, avec la vilaine, les beaux espaces, alors que Rennes, regardez, on voit les tours de Maurepas: c'est ça la ville, c'est pas beau (....) Et donc quand on a des projets comme ViaSilva, normalement ça devrait être fait pour rapprocher les deux communes (...) Après, les communes, elles peuvent décider aussi de faire une commune nouvelle Rennes-Cesson: ça se pourrait si les élus le voulaient...² »*

¹ C122.

² C123.

On note par conséquent ici que le pilotage politique et la gouvernance pour l'aménagement de territoires répartis sur différentes communes est un élément fondamental à ne pas sous-estimer. En tout cas, quand la candidature pour la démarche écocité a été lancée, la vision des élus socialistes sur Rennes et Cesson-Sévigné est la même, aussi que celle de l'intercommunalité.

2) Les vertiges d'un projet analysé à l'aune de l'approche séquentielle

Les « policy sciences » se développent dans les années 1950 à partir d'une représentation de l'Etat en action élaborée dans une perspective opérationnelle: cela explique donc naturellement que se développe une analyse des politiques publiques à travers leurs séquences: il faut les rationaliser pour optimiser cette action étatique. La première version du modèle séquentiel est élaborée par Lasswell¹, même si d'autres modèles seront développés par la suite par ses disciples comme Brewer², qui identifie six séquences successives (et non sept); ou par des politistes comme Jones³ qui les sépare en cinq étapes: il part ainsi de l'*identification* d'un problème, pour observer ensuite le *développement* d'un programme d'action censé résoudre ce problème public, puis observe sa *mise en œuvre*, suivie de son *évaluation*, et enfin son *achèvement*.

James Anderson⁴ peaufine cette approche séquentielle souvent attribuée (à tort) à Jones, en usant d'une terminologie qui est désormais partagée par nombre de politistes. Anderson recense ainsi 1/ la *mise à l'agenda* (ou « policy agenda »), puis 2/ le processus *d'élaboration de solutions* pertinentes (« policy formulation »), suivi en 3/ d'un *programme* d'action (« policy adoption »), qui fait lui-même l'objet en 4/ d'une *mise en œuvre* (« policy

¹ LASSWELL Harold D, *The Decision Process: Seven Categories of Functional Analysis*, College Park, Maryland: University of Maryland Press, 1956.

² BREWER, Garry D., *The Policy Sciences Emerge: To Nurture and Structure a Discipline*, *Policy Sciences*, 1974, Vol. 5, No. 3 (September): 239-244

³ JONES, Charles O, *An introduction to the study of public policy*. 3rd ed. Belmont, Calif.: Wadsworth, 1984, 276p.

⁴ ANDERSON James E., *Public policy-making*. London: Thomas Nelson & Sons Ltd., 1975, 178p.

implementation ») puis en 5/ d'une *évaluation*. Il abandonne ainsi l'idée d'achèvement évoquée par ses prédécesseurs.

Bien que notre travail ne porte ni sur l'analyse d'une politique publique, ni sur l'action au seul niveau de l'Etat, nous avons pourtant pris le risque d'analyser la carrière du projet urbain ViaSilva (2040) à l'aune du modèle séquentiel pour en souligner les soubresauts de timing, et de gouvernance. Du reste, nous avons pleinement conscience de toutes les critiques formulées depuis longtemps à l'égard du modèle séquentiel: 1/ séquences difficiles à identifier, 2/ non-décision récurrente, 3/ mise en œuvre souvent incertaine, 4/ évaluation (a posteriori ou en cours) souvent lacunaire (voire quasi inexistante en France), 4/ absence d'un décideur unique, 5/ importance des choix passés, et 6/ enfin, occultation de la dimension symbolique d'une politique ou d'un projet etc.

C'est néanmoins, de notre point de vue, un angle tout à fait intéressant pour approcher ce terrain de recherche, même si ce n'est évidemment pas le seul qu'on abordera. Car nous partageons pleinement l'idée d'une dimension aléatoire, parfois un peu « bricolée » en cours de projet, voire incontrôlée pour certaines politiques publiques¹: certains projets urbains échappent in fine à ceux qui les ont initiés. L'idée ici est donc principalement d'identifier les étapes décisives, leur impulsion, et la raison des changements ensuite.

On rappellera aussi que cette approche séquentielle n'est pas tombée en désuétude chez tous les politistes, mais fait l'objet de travaux² toujours nombreux aux Etats-Unis notamment, et qu'elle mérite en conséquence qu'on s'y attarde un instant.

Une mise à l'agenda des ZAC depuis 2001, bien avant le Grenelle Environnement

Si l'on reprend les étapes identifiées par Anderson, on note que la mise à l'agenda de l'aménagement des ZAC des Champs blancs et des Pierrins est bien antérieure à la démarche

¹ HASSENTEUFEL Patrick, *Sociologie politique : l'action publique*, Armand Colin, coll. « U Sociologie », 2008, 294 p (p37).

² DeLeon Peter & WEIBLE Christopher M., Policy Process Research for Democracy: A Commentary on Lasswell's Vision, *International Journal of Policy Studies*, Vol.1, No.2, 2010.

du Grenelle Environnement, ce qui n'est pas neutre en soi, car la mécanique sur la conception du projet a été déjà enclenchée *avant* ce Grenelle environnement: elle subira par conséquent des formes de sentier de dépendance¹ à partir de décisions sans doute prises au niveau des services techniques de l'intercommunalité. L'approche en matière de densités va d'ailleurs substantiellement évoluer entre l'avant et l'après « démarche Ecocité », puis encore à nouveau après les élections municipales de 2014.

En réalité, c'est dès le début des années 2000 que la Ville de Cesson-Sévigné organise un groupe de travail afin de mener une réflexion sur l'organisation urbaine future du secteur Nord de la commune. Cette mise à l'agenda répond à leur anticipation d'une arrivée significative de nouvelles populations sur la ville. Et de fait, Cesson-Sévigné voit sa population décoller significativement puisqu'elle compte 15 200 habitants en 2009² - ce qui en fait la sixième commune d'Ille-et-Vilaine - puis 15 400 en 2011; et enfin 17 400 habitants en 2016³, dont 26% de personnes de +60 ans.

Évolution et structure de la population en 2016
Commune de Cesson-Sévigné (35051)

POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2016	%	2011	%
Ensemble	17 371	100,0	15 413	100,0
0 à 14 ans	2 530	14,6	2 249	14,6
15 à 29 ans	4 241	24,4	3 584	23,3
30 à 44 ans	2 637	15,2	2 336	15,2
45 à 59 ans	3 408	19,6	3 444	22,3
60 à 74 ans	2 848	16,4	2 444	15,9
75 ans ou plus	1 707	9,8	1 356	8,8

Sources : Insee, RP2011 et RP2016, exploitations principales, géographie au 01/01/2019.

Figure 68 : Evolution et structure de la population en 2016 (Cesson-Sévigné), in : INSEE, Dossier complet – Commune de Cesson-Sévigné (35051).

¹ PALIER Bruno, Path dependence (Dépendance au chemin emprunté), *Dictionnaire des politiques publiques. 3e édition actualisée et augmentée*. Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2010, p. 411-419.

² Cf. CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, 2013. Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne Commune de Cesson-Sévigné - Exercices 2003 et suivants, p 6/68.

³ Cf. INSEE, Dossier complet – Commune de Cesson-Sévigné (35051). In : INSEE [en ligne]. 2019.

Car la commune est reconnue pour ses nombreuses activités économiques et ses nombreux équipements sur un territoire de plus de 32km². Elle comprend, du reste, une population travaillant principalement dans le tertiaire (88%) avec des catégories socioprofessionnelles supérieures (près d'un tiers de cadres et de professions intellectuelles supérieures). En 2008, 5 407 des 7580 foyers fiscaux étaient imposables à l'IRPP¹ selon la chambre régionale des comptes, soit plus de 71%. En outre, 2/3 des logements étaient occupés par leur propriétaire en 2009. Enfin, Le taux de couverture de l'emploi était de 3,24 en 2009 à Cesson-Sévigné, soit le plus élevé de l'agglomération, la moyenne de l'agglomération s'établissant à 1,34².

Par conséquent, Cesson-Sévigné est dans les années 2000 une commune de CSP+³ et avec un nombre significatif de retraités⁴. Il y a donc une différence (effective ou à réaliser) dans la gestion de la mixité sociale et générationnelle - des éléments de la durabilité - entre les deux communes de Rennes et Cesson-Sévigné, voire Thorigné-Fouillard dans une moindre mesure. A partir de ces éléments sociologiques, un certain nombre d'hypothèses sont passées en revue par le groupe de travail: le processus d'élaboration de *solutions* pertinentes ou « policy formulation » est alors enclenché. Les chiffres confirment d'ailleurs ces éléments recueillis en entretien sur la réalité d'une mixité sociale limitée à Cesson-Sévigné, qui est constatée par la nouvelle équipe municipale (socialiste) en 2008 quand elle prend les commandes de la ville.

Un des élus-clés de cette équipe municipale cessonnaise de 2008-2014 nous déclare d'ailleurs: « *Jusqu'à présent, on se développait surtout par lotissement (...) Et avant le XXe siècle, y a avait pas de lotissements.... On voit bien que le lotissement, il a ses faiblesses et*

¹ L'IRPP (ou Impôt sur le Revenu des Personnes Physiques) n'existe plus dans les textes en France depuis la loi de finances pour 1971 qui l'a remplacé par une nouvelle dénomination - l'impôt sur le revenu (IR) - toujours en vigueur en 2018. Toutefois, le terme d'IRPP reste ancré dans le langage courant pour désigner l'impôt sur le revenu, y compris parmi certains parlementaires et professionnels de la gestion de patrimoine ou des comptes publics.

² Cf. CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, 2013, op. cit., p6.

³ Nous entendons "CSP+" comme les catégories sociaux-professionnelles supérieures de cadres, professions libérales etc.

⁴ A Cesson-Sévigné, où se trouve le projet Via Silva, le taux de chômage est de 6,7% (deux fois moins qu'à Saint-Jacques, ou SJ). Les employés représentent 10% (contre 23% à SJ) de la population et les ouvriers 5% (13% à SJ) quand les CSP+ représentent près de 20% (9% à SJ) de la population et les retraités 28% en 2016, soit près du tiers de la population.

que... il est générationnel... i.e. que pendant 10 ans, il va vivre parce qu'il y a les enfants, hein, de 8 à 18 ans (...), et une fois que les enfants vont tous partir faire leurs études ailleurs (...), tout d'un coup, on se retrouve avec des lotissements où il y a plus un seul enfant, y a que des personnes relativement âgées, et qui vivent tous au même rythme et tout ça... Or ce qui fait la force de la ville, c'est la diversité... de l'âge, des fonctions etc. »¹. Le projet ViaSilva est donc pour la nouvelle équipe élue en 2008, un moyen d'éviter la fermeture de classes en primaire, ainsi que de renouveler le tissu social ou générationnel de la commune.

Car l'équipe autour de Michel Bihan s'inquiète, en effet, en 2008 du vieillissement de la population cessonnaise et du risque de devoir fermer des classes si de nouveaux logements n'étaient pas construits. Les chiffres montrent d'ailleurs le vieillissement de la population sur la commune dans le tableau suivant de l'AUDIAR²:

Évolution des effectifs scolaires à la rentrée (source Rectorat - Audiar)

Effectifs 1er degré	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cesson-Sévigné	1 304	1 278	1 262	1 291	1 254	1 280	1 288	1 313
Coeur de métropole-Rennes	3 688	3 777	3 848	4 005	3 999	4 222	4 311	4 435
Pôles d'appui / structurants	7 269	7 335	7 255	7 242	7 267	7 407	7 395	7 481
Pôles de proximité	11 362	11 365	11 358	11 309	11 504	11 703	11 847	12 052
Ensemble périphérie	22 319	22 477	22 461	22 556	22 770	23 332	23 553	23 968
Rennes	15 712	15 845	15 900	16 321	16 690	16 968	17 345	17 546
Total Rennes Métropole	38 031	38 322	38 361	38 877	39 460	40 300	40 898	41 514

La population de Cesson présente une structure plus âgée que celle du coeur de métropole: les plus de 60 ans y constituent 25 %, contre 20 % dans le coeur de métropole, et la part des moins de 15 ans y est de 15% au lieu de 18 %.

Compte tenu de la reprise des livraisons de logements depuis 2006, la courbe d'évolution des bases de la TH de Cesson est très comparable à celle de l'ensemble des communes périphériques de Rennes Métropole, en étant un peu inférieure à celle-ci.

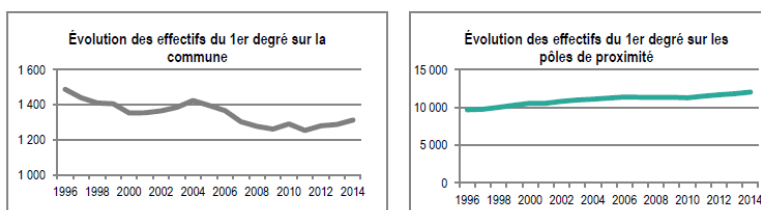


Figure 69 : Evolution des effectifs scolaires à la rentrée (Cesson-sévigné), Source: AUDIAR mars 2015 sur Cesson-Sévigné.

¹ C124.

² L'AUDIAR ou Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise est une association créée en 1972, qui se veut un outil d'aide à la décision pour le développement local, l'aménagement ou la planification du territoire métropolitain. L'agence est présidée en 2019 par Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole, et elle est composée des collectivités locales (Rennes Métropole, communes du Pays de Rennes, Département, Région Bretagne), de l'Etat, des Universités, de la CCI, du CODESPAR etc.

Sur le plan séquentiel, la phase suivante de « policy formulation » se dessine pourtant avant le Grenelle, quand une zone opérationnelle d'environ 100 ha - soit environ 3% de la superficie de la commune et 1/6e du projet ViaSilva - est délimitée par la municipalité en 2003. Cette zone va constituer la « ZAC des Pierrins » qui est située le long de la route d'Acigné, et qui sera gérée au début en régie municipale par la ville de Cesson-Sévigné. Le planning de la ZAC des Pierrins¹ va évoluer de la façon suivante.... même si les travaux sont loin d'être achevés en 2019, soit dix ans après la labellisation par l'Etat:

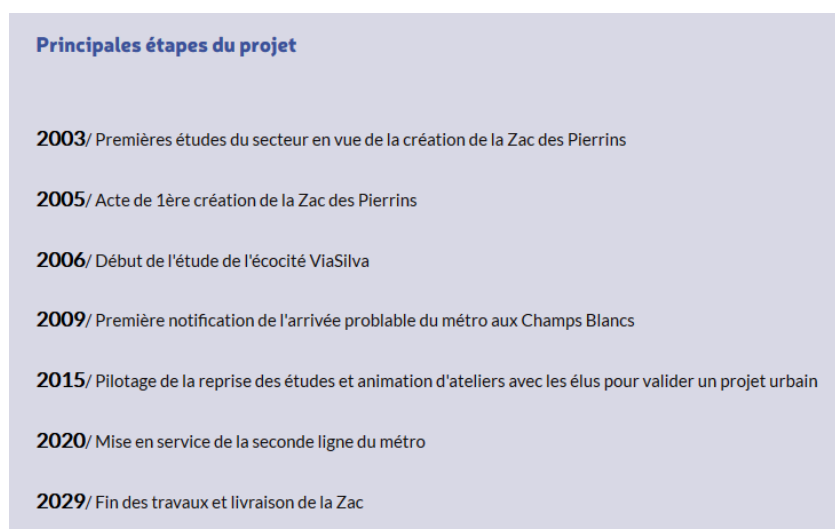


Figure 70 : Principales étapes du projet , Source: Rennes Métropole - ZAC Pierrins.

La mise à l'agenda de l'aménagement de la zone des Champs Blancs se fait, quant à elle, à l'initiative de Rennes Métropole, dans le cadre de sa compétence « Développement Économique ». L'objectif est alors d'accueillir des activités liées aux hautes technologies de l'information surtout, sur environ 46 ha, à l'image de ce qui existe déjà sur Atalante-Beaulieu, qui est arrivée à saturation en matière d'offre foncière. De par sa vocation technopolitaine, Rennes Métropole considère que cette ZAC se développera de manière non-concurrentielle par rapport aux autres pôles d'activité de l'agglomération.

La création d'une Zone d'Aménagement Concerté a lieu donc 4 ans avant les Pierrins, soit le 12/07/2001, sur la bande Est du boulevard des Alliés, et 8 ans avant l'appel Ecocité

¹ Cf. TERRITOIRES RENNES, Cesson-Sévigné, Les Pierrins. In : *territoires-rennes.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.territoires-rennes.fr/fr/projets/cesson-sevigne-pierrins>.

organisé par l'Etat. D'après le PLU¹, cette ZAC a vocation à accueillir des constructions pour des entreprises du tertiaire, des services, des établissements d'enseignement et de formation, de la restauration et de l'hôtellerie, des équipements publics, de l'habitat collectif en lien avec les établissements d'enseignement.

Elle ne se distingue donc pas particulièrement par une mixité fonctionnelle inédite (comme le prône la durabilité), bien au contraire. Pour autant, les signataires du PLU de Cesson-Sévigné soulignent leur volonté d'une bonne « gestion des accès à la rocade » par voiture ou transport en commun, et rappellent qu'il faut « faciliter la lisibilité des déplacements » par un réseau viaire hiérarchisé. La programmation est donc la suivante:

Planning prévisionnel de l'opération ZAC Champs Blancs:

2001-2002 : Création et réalisation de la ZAC

2006 : Reprise des études d'une 1^o phase d'aménagement

2008 : Début de la commercialisation

2010 – 2011 : travaux VRD et constructions

2012 : livraison des premiers programmes tertiaires ; réalisation des travaux de VRD de la 2e tranche.

2013 : transfert de la Zac des Champs Blancs vers la SPLA ViaSilva.

(Source: Rennes Métropole)

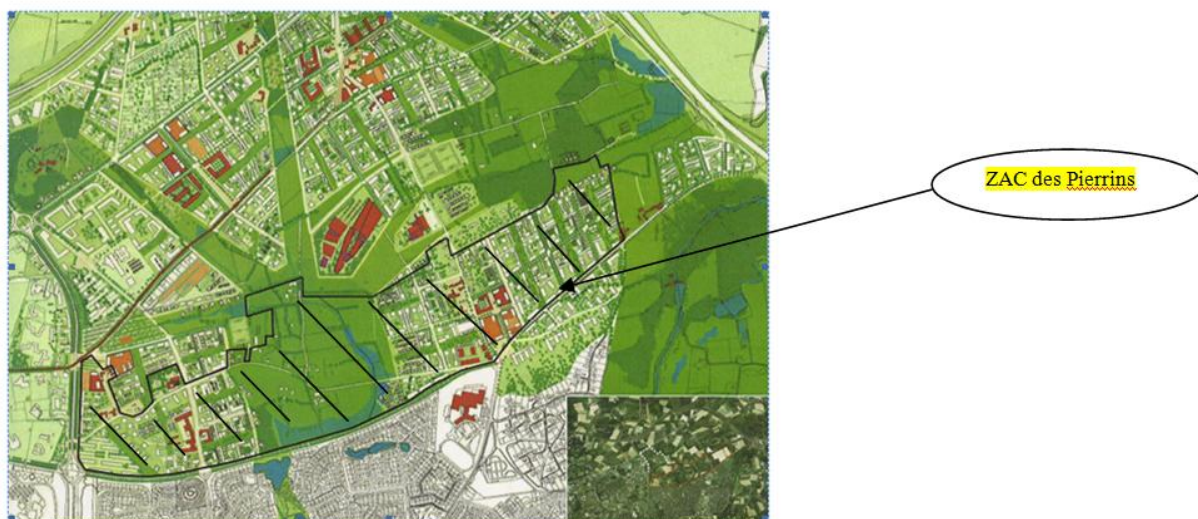
Une programmation de ViaSilva grâce à la présidentielle 2007 et aux municipales 2008

En bref, les deux ZAC existent donc bien par elles-mêmes avant le projet ViaSilva, même si la municipalité de droite à Cesson-Sévigné ne souhaite pas, avant 2008, financer des études liées à un potentiel projet métropolitain plus global, appelé « Quadrant Nord-est ». Ce sont donc la présidentielle de 2007 et les élections municipales de 2008 qui vont marquer un changement de cap majeur pour l'aménagement urbain de ces deux ZAC situées au départ sur la seule commune de Cesson-Sévigné.

¹ Cf. CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) - OAP. In : *Ville de Cesson-Sévigné* [en ligne].

Car aux municipales de 2008, la commune qui avait été dirigée par des maires divers droite depuis 1971¹ passe à gauche² de façon assez inattendue, à la faveur d'une triangulaire au premier tour entre les différentes droites. La liste UMP³ conduite par Hervé Le Jeune et celle DVD conduite par Michel Lebreton sont au coude à coude autour de 28% (soit un total de plus de 56%) quand la liste PS conduite par Michel Bihan dépasse légèrement les 43%. Celle-ci gagne finalement à une très courte majorité au deuxième tour, soit à 50,66%⁴ sur un peu plus de 8000 votes exprimés (et une abstention légèrement supérieure à 30%). Le projet d'écocité ViaSilva doit donc sa naissance - outre la campagne présidentielle de 2007 déviée par des associatifs comme Hulot vers des questions environnementales - à une mésentente improbable entre des candidats de droite, et au vote inattendu d'environ 4000 habitants.

A partir de là, la conception de l'aménagement urbain pour les ZAC des Pierrins et Champs Blancs va changer de façon significative, notamment sur les densités, mais sur une base électorale très fragile due à la sociologie de la population.



¹ Avec les maires DVD Roger Belliard de 1971 à 2000, puis Joseph Roze de 2000 à 2008

² Avec le maire socialiste Michel Bihan de 2008 à 2014

³ UMP pour Union pour un mouvement populaire et DVD pour divers droite

⁴ Cf. L'EXPRESS, Résultats municipales 2008 Cesson-Sévigné (35510). In : *lexpress.fr* [en ligne]. 2008.

Figure 71 : La ZAC des Pierrins au sein du projet SINE, in : 2017. Enquête Publique, op. cit.

Pour la ZAC des Pierrins, l'idée de Michel Bihan et de l'urbaniste de Villers est de créer une nouvelle centralité au sein de la ville archipel, tout en confortant les pôles de compétitivités et la technopole voisine Atalante-Beaulieu. Ce programme global d'aménagement modifie donc profondément le programme initial de la ZAC des Pierrins, quant à la densification du site et la considération des problématiques environnementales. La ZAC Champs Blancs, elle, doit être plus vaste, et rajoutée d'une nouvelle partie « ViaSilva Ouest ».

ZAC Les Champs Blancs – Année 2011



Présentation générale	
CARACTERISTIQUES	
ZAC COMMUNAUTAIRE Surface : 46 ha Mode de réalisation : Concession à Territoires et Développement	
SITUATION	
Commune : CESSON SEVIGNE	Quartier :
Situation : Nord Ouest de la commune, à l'est du boulevard des Alliés et du site "Atalante Beaulieu"	
AVANCEMENT DES PROCEDURES	
Approbation du dossier de création : Délibération n°01.302 du 12.07.2001 Mode de réalisation : Concession à Territoires et Développement Approbation du dossier de réalisation : Délibération n°C 02.123 du 25.04.2002 Type de Participation : Néant Outil foncier : DUP du 13.11.2006 (prorogée en 2011)	
Horizon de clôture de la ZAC : 2014, préalablement à la création de la ZAC Via Silva Ouest	
OBJECTIFS	
<i>Accueil de programmes de bureaux et d'établissements de formation, en lien avec la technopole "Rennes Atalante". Cette zone est intégrée à la future écozone ViaSilva 2040 et en décline les orientations dans les projets et programmes en cours d'études.</i>	

Figure 72 : ZAC les champs Blancs – Année 2011, Source: Rennes Métropole

En conséquence, la réalisation d'une nouvelle étude d'impact et d'une étude d'assainissement est jugée nécessaire. Du reste, pour le montage de l'étude d'impact, il est précisé au prestataire qu'il devra tenir compte des dernières réglementations en vigueur sur les zones humides par exemple, et des évolutions du projet global du SINE¹. C'est ainsi qu'apparaît une première étude d'impact d'un cabinet d'ingénierie validée par les services techniques de Cesson-Sévigné en décembre 2012, et qui sera suivie de plusieurs autres études les années d'après.

¹ Cf. CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Appel d'offre: Étude d'impact et étude d'assainissement du dossier de création de la ZAC des Pierrins. juin 2010.



Figure 73 : ZAC des Pierrins – Actualisation de l'étude d'impact, Source : ville de Cesson

Certains acteurs privés de l'ingénierie ont ainsi une activité assurée sur plusieurs années, au fil des rebondissements de ce projet à vocation durable.

Le projet des ZAC Champs Blancs et des Pierrins prend, par conséquent, une tournure différente à partir de 2010, avec un pilotage assuré de façon proactive par le maire de Cesson-Sévigné - principale commune concernée par ViaSilva 2040 - les services techniques de Rennes Métropole, et un suivi des services du ministère de l'environnement. Le projet est également étendu vers l'Ouest sur des terrains privés rennais¹ devant être reconstruits pour du résidentiel. Mais ViaSilva 2040 est surtout retravaillé au niveau des ZAC préexistantes, notamment sur les densités, la place de la nature en ville, ou les mobilités puisque la labellisation est fortement liée au projet d'infrastructures avec la 2e ligne de métro rennais (ligne B).

Trois nouvelles ZAC sont donc déployées: Champs Blancs, les Pierrins et la nouvelle ZAC ViaSilva-Ouest sur Rennes, comme indiqué ci-dessous:

¹ Cela concernerait des parcelles de l'opérateur Orange.

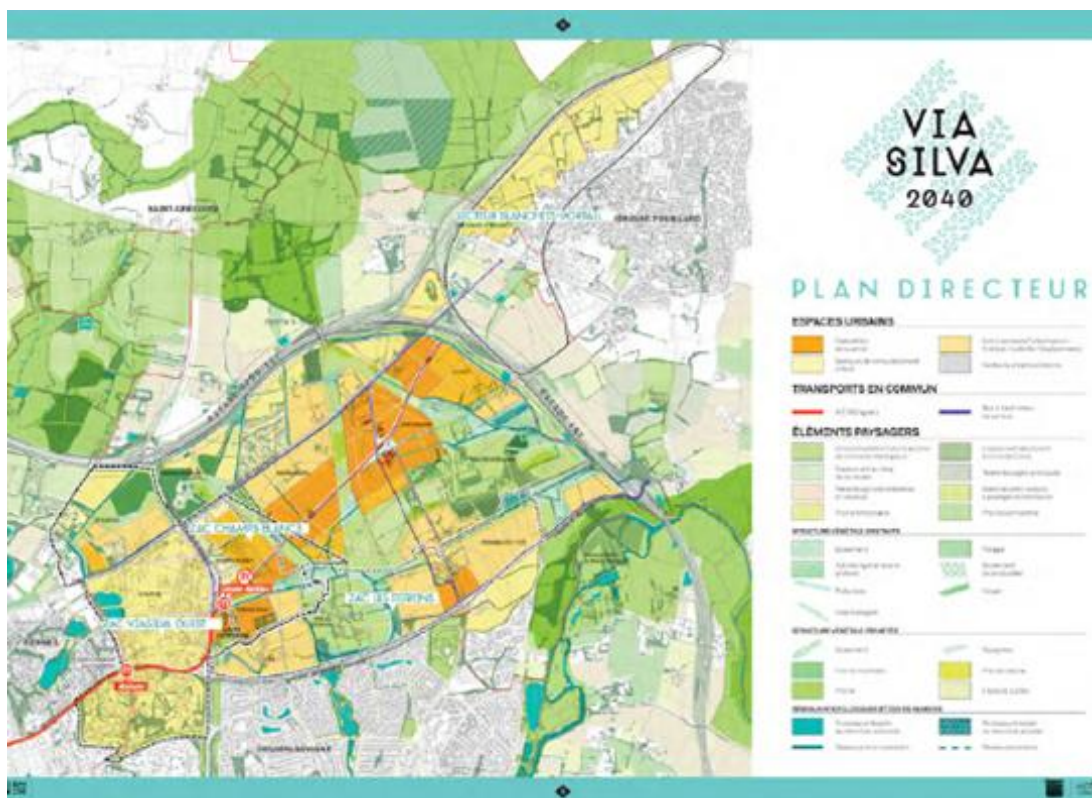


Figure 74 : ViaSilva 2040 Plan directeur, Source: Rennes Métropole, 2013.

Finalement, Champs Blancs et ViaSilva Ouest seront ensuite regroupés sur une même ZAC (plutôt à vocation tertiaire) nommée « Atalante-ViaSilva ». On notera toutefois en lisant les éléments ci-dessus que le *slogan* (l'ambition?) des « 40 000 habitants et 40 000 emplois d'ici 2040 » a été revu(e) à la baisse, puisque l'objectif n'est plus *que* de 25 000 emplois... mais avec autant d'habitants (et donc autant de logements) prévus.

LES AXES FONDATEURS DU PROJET

- ◆ **La mobilité** : les objectifs de parts modales (auto/transports en commun/modes doux) sont analogues à ce que l'on constate aujourd'hui en centre ville de Rennes.
- ◆ **Une densité élevée et une mixité fonctionnelle** de chaque secteur, pour organiser une proximité favorable à « la ville à courte distance » : 15 minutes à pied et 10 minutes à vélo pour tous les besoins courants de la vie quotidienne.
- ◆ **Le tracé de la ligne b du métro** comme ligne majeure d'installation de l'urbanisation.
- ◆ **La géographie des lieux comme guide pour définir le plan directeur** (topographie, hydrographie, zones humides, corridors écologiques, liens avec la forêt...). Il s'agit de combiner haute densité urbaine et accessibilité des grands espaces naturels.
- ◆ **La prise en compte du renouvellement urbain de la technopole de Rennes Atalante Beaulieu** créée dans les années 80.

L'urbanisation de ViaSilva est programmée par phases conjointes et/ou successives en s'appuyant sur les grands espaces structurants de la trame verte du projet global. Chaque phase fait l'objet d'opérations d'aménagement (Zac) sous maîtrise d'ouvrage, soit communautaire (Zac des Champs-Blancs et Zac ViaSilva Ouest en cours d'étude), soit communale (Zac des Pierrins à Cesson-Sévigné, secteur Blanchet-Portail en cours d'étude à Thorigné-Fouillard).

LES CHIFFRES-CLÉS

- 40 000 habitants,
- 25 000 emplois à l'HORIZON 2040.
- Une occupation du site de l'ordre de 70 % SUR 650 HECTARES.
- Une programmation diversifiée, avec des quartiers mixtes soit à dominante d'habitat, soit d'activités.

L'ORGANISATION DE LA SPLA VIASILVA

PRINCIPES	STATUTS DE VIASILVA
Une collectivité doit être majoritaire	➢ Rennes Métropole
Constitution d'un capital social	➢ 800 000 €
Répartition du capital social	➢ Rennes Métropole : 468 000 € (58,5 %) ➢ Cesson-Sévigné : 212 000 € (26,5 %) ➢ Thorigné-Fouillard : 60 000 € (7,5 %) ➢ Rennes : 60 000 € (7,5 %)
Sièges d'administrateurs (% identiques au capital social)	➢ Rennes Métropole : 8 ➢ Cesson-Sévigné : 4 ➢ Thorigné-Fouillard : 1 ➢ Rennes : 1 Total : 14 administrateurs
Président directeur général	Michel Bihan, conseiller communautaire de Rennes Métropole
Directeur général délégué projet	Christian Le Petit
Directeur général délégué structure	René Bondiguel

Figure 75 : L'organisation de la SPLA ViaSilva, Source : Dossier de Presse Via Silva – Rennes Métropole – Février 2013

Par ailleurs, c'est Daniel Delaveau, alors maire de Rennes et président de Rennes Métropole, qui présentera le 8 février 2013 aux médias la Société publique locale d'aménagement (SPLA) ViaSilva nouvellement créée, et chargée de piloter l'aménagement de cette zone située à l'est de l'agglomération. Les citoyens s'en étonnent puisque ViaSilva 2040 s'étend pour environ 570 hectares sur les communes de Cesson-Sévigné et de Thorigné-Fouillard sur le total des 650 hectares environ. Le président de l'intercommunalité y vante l'ambition inédite (sur) et l'ampleur du projet puisqu'il couvre également la Technopole Rennes Atalante sur Beaulieu ainsi que Saint-Sulpice, site d'intérêt stratégique pour l'agglomération. Il précise également que l'urbanisation de ViaSilva sera réalisée par phases (conjointes et/ou successives), au travers d'opérations d'aménagement (ZAC). Ces ZAC seront sous maîtrise d'ouvrage soit:

- communautaire (ZAC des Champs-Blancs et ZAC ViaSilva Ouest en cours d'étude);
- soit communale (ZAC des Pierrins à Cesson-Sévigné, secteur Portail à Thorigné-Fouillard).

Enfin, il est précisé que la SPLA s'appuiera sur les moyens du Groupement d'intérêt économique (GIE) Territoires, créé en juillet 2010 entre la Société d'économie mixte (Sem) Territoires & Développement et la SPLA Territoires Publics, afin d'optimiser son fonctionnement. En bref, la commune de Cesson-Sévigné apporte la plus grande superficie foncière, mais le financement est intercommunal puisque Cesson-Sévigné n'aura que 26% du capital de cet outil d'aménagement qu'est la SPLA ViaSilva. Et la commune n'aura que 4 administrateurs sur 14 en tout, la majorité étant des élus communautaires extérieurs à Cesson-Sévigné¹. Ces élus sont listés ici :

LES 14 ADMINISTRATEURS DE LA SPLA VIASILVA

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE RENNES MÉTROPOLE

- > Daniel Delaveau
- > Michel Bihan
- > Emmanuel Couet
- > Gwenaelle Hamon
- > Michel Gautier
- > Jean-Jacques Bernard
- > Jean-Luc Gaudin
- > Grégoire Le Blond

COMMUNE DE CESSON-SÉVIGNÉ

- > Claude Gérard
- > Claudine David
- > Daniel Monnier
- > Sylvie Marie-Scipion

COMMUNE DE RENNES

- > Frédéric Bourcier

COMMUNE DE THORIGNÉ-FOUILLARD

- > Jean-Marc Guillet

VIASILVA, UN LABORATOIRE URBAIN POUR LA VILLE DE DEMAIN

ViaSilva est une opération exemplaire d'aménagement menée sur les communes de Cesson-Sévigné, Rennes et Thorigné-Fouillard, dans le cœur de la métropole rennaise. Elle a reçu le label **Écocité** en novembre 2009. Dans le cadre de ce projet, la réflexion urbaine est innovante, croisant l'urbanisme avec les transports et la mobilité durable, la trame verte et bleue avec la gestion des eaux, et prend en compte les enjeux énergétiques de manière optimale (performance énergétique des bâtiments, par exemple).

650 HA. ENTRE TECHNOPOLE ET FORÊT

Le projet porte sur les 650 ha du dernier grand site non urbanisé à l'intérieur de la rocade. Il est constitué de surfaces agricoles et d'habitats diffus, situés tout près de la forêt de Rennes. Il couvre également la technopole Rennes Atalante sur Beaulieu et Saint-Sulpice, un site d'intérêt stratégique pour l'agglomération. Trois secteurs de loisirs naturels encadrent le site : à l'ouest, la base de loisirs des Gayoullies, au sud-est la vallée de la Vilaine, au nord la forêt de Rennes sur la commune de Liffré.

DES ÉCO-QUARTIERS POUR L'ÉCOCITÉ

ViaSilva, toponymie d'inspiration latine (via : la voie, silva : la forêt), reprend les idées-forces du projet de l'urbaniste Christian Devillers, retenu en 2010. Les éco-quartiers qui seront construits s'appuieront sur les paysages et les réseaux existants (chemins ruraux, vallée de la Vilaine...); les grandes centralités du futur quartier suivront le tracé de la ligne 3 du métro (inscrite elle-même sur l'axe de l'ancienne voie romaine qui quittait la ville en direction de la forêt de Rennes).

UNE DÉMARCHE PROSPECTIVE

Le projet ViaSilva se décline sous la forme d'une démarche prospective menée à 30 ans : il s'agit d'élaborer un plan directeur et un schéma de mobilité en tenant compte des opérations d'aménagement en cours et des actions transversales menées à l'échelle de l'agglomération. L'ambition commune est importante : 40 000 habitants et 25 000 emplois à l'horizon 2040.

Figure 76 : Les 14 administrateurs de la SPLA ViaSilva, Source : Dossier de Presse Via Silva – Rennes Métropole – Février 2013

A l'impression pour certains Cessonnais d'une main-mise de l'intercommunalité sur leurs deux projets de ZAC déjà anciens, et une désapprobation sur la SPLA² qui comprendrait trop peu d'élus cessonnais pour eux, s'ajoute l'impression de ne pas avoir été du tout consultés. La concertation va, en effet, véritablement débiter en 2012 avec des réunions publiques

¹ Ces élus sont 5 en tout si l'on inclut le maire Michel Bihan qui est ici élu communautaire, soit 36%.

² Cf. OUEST-FRANCE, Création d'une société d'aménagement ViaSilva. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 31 octobre 2012.

organisées par l'équipe municipale majoritaire à Cesson-Sévigné. Dès lors, un certain nombre de blogs de riverains ou associatifs apparaissent, et les propos sont de plus en plus vindicatifs à l'endroit du maire socialiste et de son équipe au fil des mois qui s'écoulent... et qui se rapprochent des élections municipales de 2014.

La défiance s'installe alors vis-à-vis de l'édile dès 2012¹, d'autant que la population défend en majorité ce modèle pavillonnaire cessonais, quand ViaSilva promeut un urbanisme d'immeubles (même s'il s'agit de petits collectifs) et la densité:

¹ Cf. OUEST-FRANCE, Conseil municipal de Cesson-Sévigné. Séance houleuse autour du plan d'urbanisme. In : rennes.maville.com [en ligne]. 24 octobre 2012.

Cadastre

Département : ILLE ET VILAINE	DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES	Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant: RENNES (Fois Topographique et Gestion Cadastrale) Accueil 2, boulevard Magenta 35023 35023 RENNES CEDEX 9 M. 02 99 29 37 55 -Au 02 99 29 37 55 pfp.350.rennes@dgfip.finances.gouv.fr
Commune : CESSON-SEVIGNÉ	EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL	Cet extrait de plan vous est délivré par : cadastre.gouv.fr
Section : ZV Feuille : 000 ZV 01		
Echelle d'origine : 1/2000 Echelle d'édition : 1/4000		
Date d'émission : 07/03/2015 (Niveau horizon de Paris)		
Coordonnées en projection : RGF93CC68 ©2014 Ministère des Finances et des Comptes publiques		

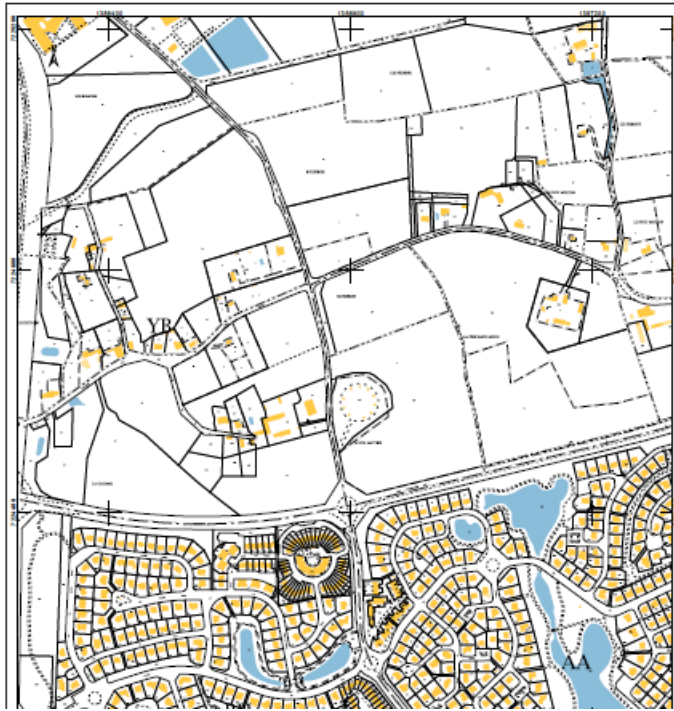


Figure 77 : La ZAC des Pierrins comme zone de champs au nord de la D96 et au sud, les lotissements, in Rapport INRAAP, 2016, op. cit.

Nous avons choisi de présenter un des blogs ci-dessous d'un des associatifs/riverains du projet. S'il est particulièrement virulent (voire cru), il est en définitive assez emblématique de la colère sourde qui monte progressivement chez certains habitants interrogés:

http://www.rennes.mairie.com/actu/actu...2_actu.htm

(clic droit/ouvrir le lien ...)

Manu35510 (Cesson-Sévigné) le vendredi 26 octobre 2012

Le Conseil Municipal offre sur un plateau d'argent la gestion de l'habitat cessonnois à Territoires La Densification de la rue de Rennes voter par l'ancien maire M. Roze et réalisée récemment nous a engendré beaucoup de Bétonnage, peu d'espaces verts et beaucoup de problèmes de parkings pour les habitants de ces quartiers qui se garent ou ils peuvent. Problèmes qu'il faudra résoudre...

Pour la ZAC des Pierrins Michel Bihan et ses technocrates nous rayent de la carte les 1050 pavillons prévus de longue date, Plus de 2000 cessonnois ou futurs cessonnois étaient sur la liste d'attente depuis 10 ans pour acquérir un terrain.

Le Métro qui traversera des zones vierges sera aérien jusqu'à Thorigné-Fouillard et deviendra le plus long viaduc de France.(il faudra bien enjambrer les fossés existants)..

Il coûtera 1 Milliards 300 millions d'euros lourds jusqu'aux Champs Blancs (au dernières estimations qu'il faudra payé un jour!!!!)

Ils ont choisit Siemens parce qu'Alstom c'est trop frenchy.

Les 120 VéloStars à 20 000 € le vélo qui arrivent à Viasilva il faudra les payer un jour!

Ces vélos se sont l'équivalent des caddy de nos grandes surfaces pourquoi ne pas les gérer de la même façon?

(20 000 € le biclar, le prix d'une Harley et haut de gamme svp)

[Cette Eco THT, qérée par Rennes Métropole nous n'en voulons pas!](#)

[Monsieur Roger Belliard pour les lotissements de Dézerseul à réussit à enterrer cette même ligne THT 2* 400 000 volts que l'on nous présente comme corridor écologique...](#)

[On nous prends vraiment pour des illuminés...](#)

A noter que pour le lotissement de la Monniais et pour l'ensemble des Hauts de Bray Roger Belliard avait aussi fait enterrer la ligne THT. Cordialement.

Le forum du cessonnois, forum apolitique <http://cesson-sevigne.superforum.fr/>



Figure 78 : post sur [cesson-sevigne.superforum](http://cesson-sevigne.superforum.fr/) le 17/11/2012 (fermé après 2014), mais dont nous avons rencontré l'auteur (encore en colère) : In : pss-archi.eu [en ligne].

Pourtant, un des élus municipaux de la majorité nous explique à propos des critiques récurrentes liées au projet ViaSilva: « Pour moi, ça ne peut être qu'une joute politique parce que, quand on est dans l'opposition, donc notamment à Cesson, hein... Bon, on a gagné de très peu, hein... donc on avait une configuration politique où l'opposition a peut-être été aussi surprise de perdre, parce qu'elle-même s'était désorganisée. Donc quand on est dans l'opposition, on se raccroche à des choses, hein.... et là, c'est la valeur de la peur (...) le fantasme de la destruction du paysage, donc c'est facile de surfer là-dessus. C'est la peur (...) Dans les sites auxquels vous faites référence, est écrit qu'on rase 1500 pavillons¹: ça vient de nulle part. C'est complètement une aberration, hein: on est dans le fantasme, dans la rumeur. On a eu des tracts qui ont été déposés chez des gens, des habitants en disant voilà.... ici, là, sur votre étang, ils vont construire. Et les grands-mères ont eu peur, nous ont appelés, (y) ont cru: ça fait mal, voyez! Donc (...) y a toujours, dans tout projet, des gens qui sont pour le changement, pour le progrès, et puis des gens qui le sont moins. Donc là aujourd'hui, on est dans cette configuration. Alors... est-ce que ça veut dire, face à ça que donc - vous avez

¹ Le chiffre du blog ci-dessus évoque plutôt 1050 pavillons prévus et qui ne seront pas construits.

participé au débat hier - (...) on n'est pas dans la concertation? Non! On était complètement dans la concertation. Sauf que, c'est pas non plus la concertation que de se reposer que sur 2 ou 3 personnes qui sont les rôleurs! Pourquoi ils auront plus raison que les autres? Pourquoi la personne qui défend que son jardin (...) qui représente, même pas, peut-être 1/10e de pourcentage de la population de l'agglomération aurait plus raison sur le développement, voyez? Donc on est quand même dans ce genre de jeu (...) donc les réticences, elles existeront toujours (...) Quand vous lisez Romain Rolland¹ qui explique la construction du métro à Paris, les gens râlent, les gens sont pas contents! Aujourd'hui, quand vous demandez à Paris: qui est pas content du métro? Personne! »².

Cette analyse d'un élu est très intéressante car elle souligne plusieurs points-clés, en l'occurrence sur la situation créée dans une commune suite à un projet qui se veut innovant et améliorant la qualité de vie en ville:

- La difficulté pour l'acteur public de jauger ce qui relève du phénomène NIMBY - que nous étudierons plus en détail sur le projet La Courrouze d'ailleurs, et qui souffre souvent d'un aimable mépris, mais révèle bien plus de problèmes à notre humble avis sur la fabrique urbaine qu'il n'y paraît - et ce qui relève de l'avis partagé, quand un citoyen intervient en réunion publique;
- La complexité à organiser des consultations assez tôt en amont d'un projet urbain durable - elles seront organisées en 2011³ par l'équipe socialiste de Cesson-Sévigné - par rapport à l'agenda imposé par les autres pouvoirs publics qui notamment financent (l'Etat, la CDC, les autres collectivités), et
- Le paradoxe consistant à organiser des consultations concernant un projet stratégique pour l'agglomération entière, mais affectant parfois négativement seulement certains riverains d'une petite commune en particulier;
- La violence de la vie partisane, où parfois tous les coups sont permis (en tout cas utilisés); mais aussi plus généralement:

¹ Romain Rolland (1866-1944) est un écrivain français, lauréat du prix Nobel de littérature en 1915.

² C125.

³ Une réunion de concertation sur la ZAC des Pierrins aurait eu lieu notamment le jeudi 14 juillet 2011 selon Ouest-France, dans la perspective d'annoncer de futures expropriations possibles.

- L'implication véritable des citoyens cessonçais qui sont plutôt plus riches, plus éduqués et plus âgés qu'ailleurs sur l'agglomération. On remarque à cet égard que le rejet à Cesson-Sévigné du projet initial *ViaSilva 2040* aura été à la hauteur de l'indifférence sur le sujet des hauteurs, des densités et merlons de sols pollués, ou encore des pollutions diverses des sols sur le projet La Courrouze étudié ensuite;
- et le tout cachant, de notre point de vue, le poids réel des services techniques (municipaux et/ou communautaires) dans la décision sur un tel projet. Ils semblent parfois piloter bien davantage que les élus ou les citoyens, du fait de la complexité des dossiers et du filtrage effectué en amont; mais ils opèrent en sous-marin et sans ostentation, comme ils le reconnaissent implicitement quand on les interroge.

La question du *portage effectif* de tels projets innovants par les acteurs techniques plutôt que par les acteurs politiques clés - au niveau communal ou intercommunal - peut être questionné en effet. Un acteur particulièrement impliqué sur le projet nous révèle ainsi :

« Au niveau national tel qu'on le voit nous, y a un portage assez fort par CLP¹ qui a fortement contribué avec ET (des services techniques de Rennes Métropole) à mettre en place le dossier, puis ensuite à porter aussi le discours. Il a beaucoup travaillé avec DeV., et il reste notre contact privilégié. C'est plutôt lui qu'on cible comme chef d'orchestre au niveau technique.... mais un peu plus aussi, je pense (...) On cible des gens qui sont bien positionnés dans la hiérarchie des services techniques, et qui donc ont une relation privilégiée avec les élus (...) donc on a une réactivité forte entre la décision politique et la décision technique.... Mais D. était aussi très impliqué, et le maire de Cesson aussi (...) Ce projet est un projet très ambitieux qui est censé démontrer les manières de faire de la métropole² ».

On verra par la suite que le modèle rennais a peut-être sensiblement évolué avec le changement générationnel des directeurs techniques à la métropole et des élus aux élections

¹ Christian Lepetit a été le directeur général de l'aménagement urbain à Rennes Métropole.

Cf. BERREZAI, Olivier, Christian Lepetit, une carrière d'urbaniste. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 23 juin 2013.

² C109.

municipales de 2014. Cela pose par conséquent la question du décalage entre le temps de la mandature politique et celui de l'aménagement urbain.

Par ailleurs, quels que furent les commentaires avant 2014, la consultation des citoyens est en réalité effectivement organisée via les « cafés ViaSilva » dès 2012 à Cesson-Sévigné¹ ou à Thorigné-Fouillard², même si on peut se demander si elle n'aurait pas dû avoir lieu *avant* que le projet ViaSilva ne soit dessiné par l'urbaniste De Villers, ni même avant qu'il ne soit présenté pour la démarche Ecocité à L'Etat en 2008.



Figure 79 : Vues de pylônes près de l'Avenue des Champs Blancs, (Photographies de l'auteur).

Car ces compte-rendu révèlent une concertation dominée « par l'inquiétude », ou encore un projet présenté comme métropolitain mais avec un intérêt exclusivement cessonais. Ils pointent enfin des contraintes structurelles fortes avec les lignes THT³ qui, selon les habitants,

¹ Cf. les compte-rendu (CR) de l'association *Echocité* (d'Arnaud Génois et Mathieu Menuge) faits sur la réunion publique du mardi 25 juin 2013 dans l'amphithéâtre du Carré Sévigné. Il y est fait une synthèse des 5 "Cafés ViaSilva" qui ont mobilisé depuis décembre 2012 citoyens et professionnels.

Cf. aussi le registre le CR du 15/7/2013 sur la concertation qui était à disposition de la population dans la mairie annexe de la ville de Cesson-Sévigné et à l'accueil de l'Hôtel de Rennes Métropole ou

Cf. nos CR des réunions du 25/6/13, 21/11/13, ou 26/11/2013 qui sont souvent très débattues et avec une atmosphère assez tendue.

² Il est fait ici notamment référence à un CR notant l'intervention de Jean Hëntjens, économiste et urbaniste qui dirige Urbatopie, parmi des considérations diverses liées notamment à la déchetterie de Thorigné-Fouillard.

³ Interrogé lors d'une réunion publique en 2011 sur le non-enfouissement des lignes THT), compte tenu de la proximité des habitations, le maire aurait répondu que les effets en radiations électromagnétiques

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 294

auraient obligé les urbanistes à imaginer ce « corridor vert » afin de les masquer près de la ZAC des Pierrins; et surtout afin de respecter le périmètre réglementaire d'implantation des habitations et équipements vis-à-vis des lignes à très haute tension. De réelles inquiétudes se font sentir au demeurant dans ces « cahiers de doléance », concernant les dangers de cette ligne pour la santé des futurs habitants, notamment les plus fragiles.

C'est donc finalement le vote qui détermine si une politique ou un projet récolte l'adhésion de la population, même si le vote est déterminé *aussi* par la sociologie d'une commune (catégorie sociale et âge). A Cesson-Sévigné en 2014 en tout cas, alors que la campagne électorale avait principalement tourné autour du projet ViaSilva, les résultats sont sans appel. Le maire sortant et son équipe sont battus avec presque 61% pour l'équipe adverse au 2e tour, comme indiqué dans le graphe ci-dessous:

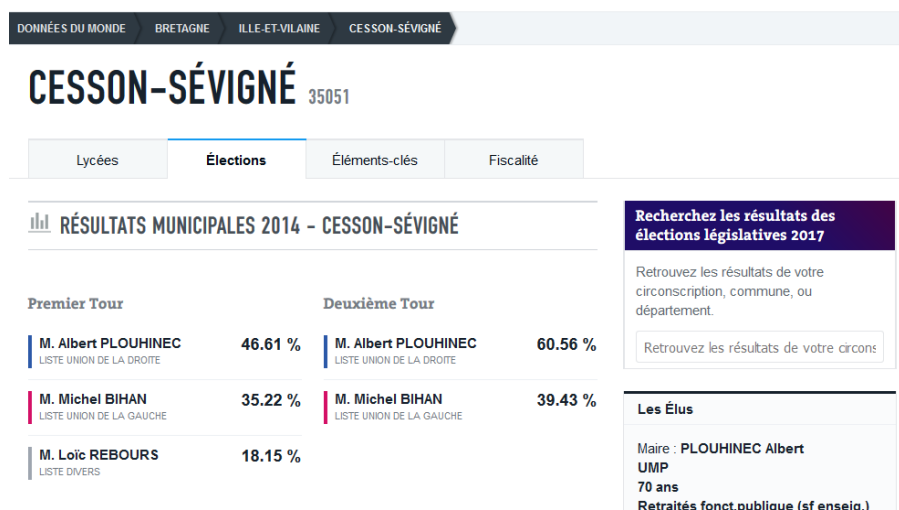


Figure 80 : Cesson-Sévigné, résultat des élections municipales 2014, lemonde.fr.

C'est donc 8 points de moins au 1^{er} tour pour l'équipe de la majorité sortante à Cesson-Sévigné qu'en 2008, et 10 points de moins au 2^e tour par rapport aux élections municipales précédentes. Le résultat semble sans appel.

étaient les mêmes pour une ligne enterrée. Et d'ajouter: « Mais ERDF serait d'accord pour faire une déviation. L'idée étant de masquer sans enterrer, par soucis d'économie, par exemple avec un corridor écologique. »

Alors, qu'en est-il du projet « ViaSilva 2040 » après l'élection de l'équipe du « colonel » Plouhinec (alors retraité de l'industrie) à la mairie de Cesson-Sévigné, et le renouvellement générationnel massif à la Communauté d'agglomération en 2014?

Après les élections municipales et communautaires de 2014, nouvelles densités et nouvelle communication sur le projet

Alors qu'il y avait eu une *pause* de 6 mois dans la prise de décision sur le projet ViaSilva *avant* les municipales de 2014, on observe au moins 6 mois de *non-décision* encore *après* les élections, le temps que les équipes municipales et communautaires d'élus - voire que les nouveaux directeurs des services techniques - prennent leur marque, et apprennent à se connaître. Ce serait une des caractéristiques de la fabrique urbaine à la française selon un professionnel interrogé qui souhaite rester anonyme bien entendu. Selon lui en France, « tout s'arrêterait » pendant presque un an au moment des élections municipales en matière de décisions clés sur les projets, quels qu'ils soient: i.e. « durables » ou pas, « stratégiques » ou pas au niveau d'un bassin de vie.

Que devient donc le projet *ViaSilva 2040* après le raz de marée du printemps 2014?

Il est tout d'abord rebaptisé *ViaSilva* (tout court), sans doute pour lui donner une nouvelle naissance avec l'équipe municipale de droite fraîchement élue; et peut-être aussi pour ne plus s'embarrasser de délais qui n'ont pas vraiment été tenus. Et fait assez étrange, deux élus de la nouvelle équipe municipale sont nommés en relation apparente avec ce projet: l'une au « Développement durable et solidarité internationale » (Thioro Corlay), et l'autre au projet « ViaSilva » (Denis Schneider¹). Et aucun n'est un adjoint au maire. On peut alors poser une question avec malice: Est-ce à dire que le projet ViaSilva n'est finalement pas si durable, et qu'il n'a pas non plus tant d'importance?

Les élus communautaires-décideurs et les directeurs-clés de Rennes Métropole, qui ont compris le rejet profond de la population cessonnaise pour un projet perçu comme « trop »

¹ Cf. CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Les conseillers municipaux de la majorité In : *Ville de Cesson-Sévigné* [en ligne]. 2019.

communautaire, vont donc dès 2015 mettre en avant les élus municipaux. C'est naturellement surtout le maire de Cesson-Sévigné, Albert Plouhinec, qui va apparaître en première ligne régulièrement dans la presse locale¹, notamment à l'occasion de toutes les inaugurations de la première pierre posée sur un bâtiment; ou à l'occasion de la livraison d'un nouvel immeuble de bureaux dans la zone principalement tertiaire des Champs-Blancs.

La communication sur l'écocité ViaSilva ne faiblit donc pas, bien au contraire, et les investisseurs semblent au rendez-vous. Ainsi, pour la construction d'un immeuble nommé « Atrium » et livré à l'automne 2018, c'est un fonds d'investissement parisien, Mata Capital, qui a acheté l'ensemble du projet pour le commercialiser à la location².

Toutefois, le directeur général délégué de la SPLA ViaSilva - et directeur de la SEM Territoires, représentant donc l'intercommunalité - Jean Badaroux, n'est jamais loin non plus, puisqu'il intervient régulièrement aussi dans la presse. Il déclare par exemple en juin 2016 à propos de la ZAC des Pierrins (qui a été mise à l'arrêt): « Les premières propositions de promoteurs, sur des sites sélectionnés, pourront être déposées avant la fin de l'année 2016 », ... soit plus de 2 ans 1/2 après les élections. Les premiers « morceaux de quartier » devraient, du reste, être habités d'ici 2019 ou 2020 selon lui, année d'arrivée du métro³. Or en consultant le site des marchés publics, on constate qu'on en est encore aux balbutiements au niveau de la construction de la ZAC des Pierrins en 2019⁴. Mais comble de l'ironie, le journaliste ajoute dans le même article: « ViaSilva avance à grand pas. Un calendrier est déjà annoncé ».

¹ Cf. CONQUER, Nicole, L'Atrium, un ensemble de 8 000 m² de bureaux. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 25 septembre 2018.

² Le prix en serait environ 165 € le m² par an.

³ Cf. OUEST-FRANCE, Cesson-Sévigné. Le projet ViaSilva : c'est parti! In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 16 juin 2016.

⁴ Cf. Zac Les Pierrins, secteur D1, Parcs, Champs-Blancs sur <https://centraledesmarches.com/marches-publics/Rennes-cedex-2-SPLA-ViaSilva-Zac-Les-Pierrins-secteur-D1-Parcs-Champs-Blancs/4568688>.

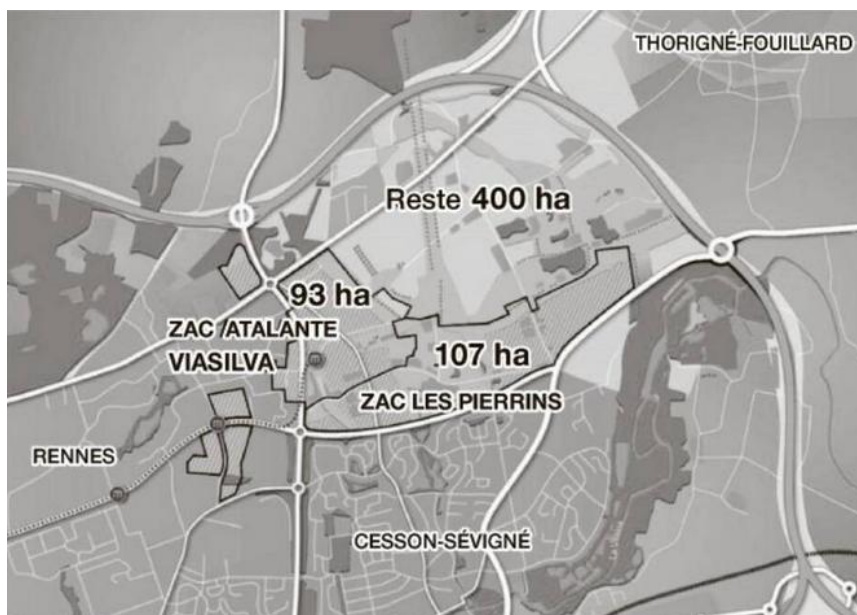


Figure 81 : Projet ViaSilva, Ouest-France2016

Par conséquent, le projet donne véritablement des vertiges à l'aune de l'approche séquentielle quand on y regarde de près, car les travaux commencent tout juste aux Pierrins en 2018-2019 - c'est la mise en œuvre du projet - alors que la labellisation Ecocité date de 2009... quand la création de la ZAC Les Pierrins date de 2005, soit 14 ou 15 ans avant. A Cesson-Sévigné, la réunion publique du 14 décembre 2015 aurait par ailleurs marqué le « lancement officiel » par les élus de la concertation avec les habitants, lycéens et salariés volontaires, soit 21 mois après les élections municipales de 2014¹. Et la réunion du jeudi 17 juin 2016 ferait (re)« partir », formellement, le projet ViaSilva selon le représentant de la SPLA... i.e. plus de 2 ans après le changement d'élus.

Nous avons pris le temps (nous aussi) de retranscrire ces dates-clés du projet ViaSilva pour en faire une synthèse intelligible, et ainsi afin d'en avoir une vision d'ensemble via le schéma ci-dessous. Pour résumer le projet d'écocité ViaSilva en bref, les différentes étapes depuis ses débuts sont:

¹ Il y a en effet 21 mois entre mars 2014 et décembre 2015.

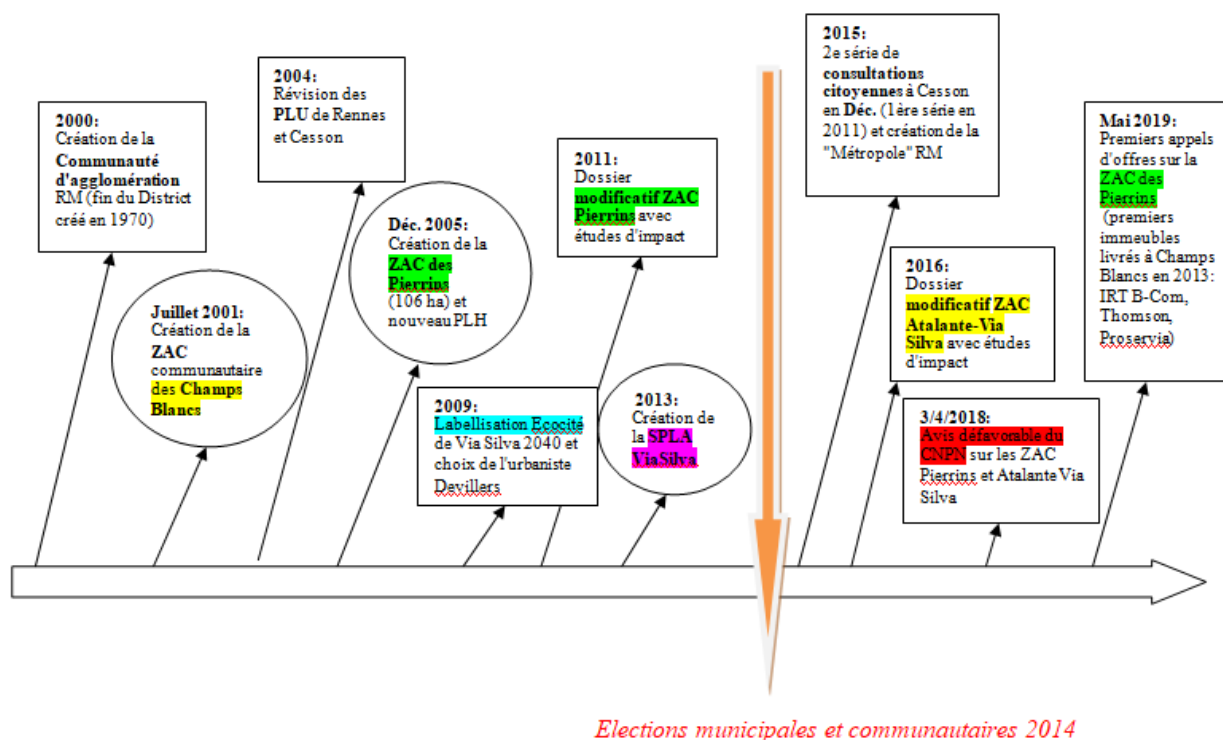


Figure 82 : Chronologie des étapes du projet d'écocité ViaSilva réalisée par l'auteur

Ainsi, si l'on reprend la grille de lecture canonique¹ d'Harold D. Lasswell² en pensant le projet urbain comme un processus de mise en œuvre d'une vision politique sur un territoire à travers différentes étapes³, ou celle de Jones⁴ qui insiste vraiment sur les notions d'achèvement du projet et d'évaluation ex-post, alors ce projet a encore de beaux jours devant lui, surtout par rapport aux projets danois étudiés qui couvrent des périodes beaucoup plus courtes. Ces rebondissements ont, en outre, un coût, qui est supporté par la collectivité.

¹ Nous l'utilisons en adhérant néanmoins tout autant aux limites formulées par Patrick Hassenteufel dans son ouvrage *Sociologie politique : l'action publique* déjà cité (p. 32).

² LASSWELL Harold D, 1956, op. cit.

³ Il est fait ici référence aux étapes de compréhension du site par les décideurs, puis aux différentes options et choix retenus, aux contraintes à gérer ensuite, jusqu'à l'évaluation finale du projet.

⁴ JONES Charles O, 1984, op. cit.

D'autre part, alors que la nouvelle équipe élue à Cesson-Sévigné en 2014 avait vilipendé pendant la campagne l'édile en place - sur un exercice du pouvoir qualifié de solitaire par certains, la quasi absence de consultations citoyennes, et son information trop limitée sur le projet ViaSilva - le nouveau maire Plouhinec va s'attacher à convaincre les cessonnois, dès 2015, qu'il fait exactement le contraire¹.

Les « cafés ViaSilva », qui avaient souvent été thématiques, sont donc remplacés par ... des « ateliers ViaSilva » tout autant thématiques, et réunissant un jour des salariés², l'autre des lycéens³, ou encore des habitants⁴... comme auparavant. Le tout est résumé dans des réunions publiques, dans la même optique que celle déployée avant 2014.

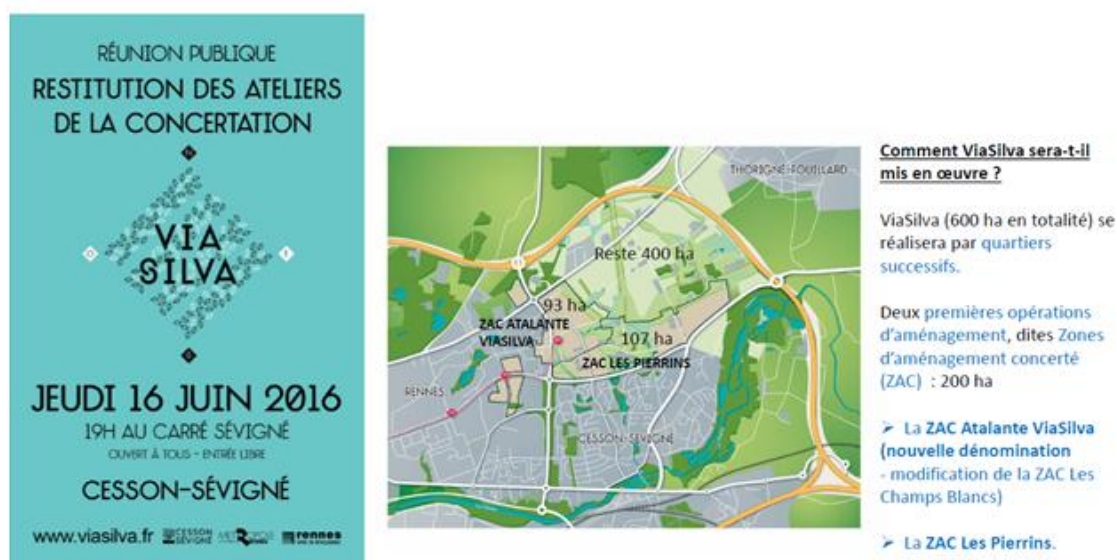


Figure 83 : Réunion des ateliers de la concertation le 16 juin 2016, Source: Mairie de Cesson-.

Ces ateliers sont animés par des cabinets de conseil privés (notamment Respublica/ Palabreo) ainsi que l'urbaniste (Cabinet Devillers), quand l'animation fut assurée avant 2014 par d'autres professionnels de la consultation publique, notamment par le sociologue Alain

¹ L'opération de pédagogie est peut-être réalisée dans l'optique des élections suivantes.

² Il y aurait eu 10 personnes le 1/3/2016.

³ Il y aurait eu 100 personnes le 2/3/2016.

⁴ Il y aurait eu 160 personnes le 5/3/2016, et 106 le 19/3/16.

Bourdin¹ ... et le même urbaniste Devillers. Alors qu'un travail non négligeable avait été entrepris par l'équipe municipale précédente via de nombreux ateliers et réunions, tout est repris à zéro avec la même diversité des publics ...et les mêmes balades en vélo loin des lignes RTE.

De même, des thèmes assez similaires à ce que nous avons vu avant les élections lors des cafés ViaSilva sont à nouveau traités: la variété des types de bâti, les formes urbaines, les ambiances urbaines, les aménagements dans l'espace public (dans une acception plus large que le seul mobilier urbain), les mobilités douces, les traversées de routes, l'usage du parc, la mémoire des lieux, la préservation des milieux naturels ou la gestion des eaux pluviales etc.

Autrement dit, dans une logique semblant relever autant d'une approche méthodique que d'une approche partisane, tout est repris quasiment à la case départ ... comme ce sera le cas à La Courrouze - on le verra avec un associatif ensuite - comme si tout était à réinventer à chaque fois selon une logique de la table rase. De même, les élus déclarent comprendre l'inquiétude des habitants sur la ligne THT et leur souhait d'un enfouissement... tout en reconnaissant ne pouvoir s'engager pour l'heure sur un enfouissement évalué à environ 8 M€, et qui dépendrait de RTE: est-ce l'impuissance du politique qui est avouée ici?

Ces ateliers sont, du reste, composés de citoyens bénévoles, et également de quelques professionnels peut-être en quête de proposer leurs services, comme nous l'avons noté en observation participante. Pour autant, ces ateliers recommencés *ex-nihilo* sont facturés de fait à la collectivité par des cabinets de consultants (souvent parisiens d'ailleurs dans le cas présent) tout comme probablement les salariés de la SPLA ViaSilva créée en 2013, qui sont quasi toujours présents à ces réunions.

Tous ces éléments soulignent donc le travail nouveau de pédagogie que doivent déployer ces élus qui avaient été très critiques envers ce projet des années auparavant, mais aussi questionnent la pertinence de ces méthodes de la « table rase ». Elles seront parfois aussi employées sur le projet La Courrouze, on le verra par la suite, ce qui soulève la question de l'utilisation efficiente des deniers publics, ainsi que de l'amnésie des citoyens sur ce qui a été fait avant sur leur commune.

¹ Le sociologue a d'ailleurs eu l'amabilité de nous transmettre un des rapports de plusieurs centaines de pages rendu à l'équipe de Michel Bihan.

Tous ces points interrogent enfin plus globalement le sens donné à la consultation publique et à ce qu'on entend par la notion d'intérêt général: qui est légitime pour parler sur un tel projet sans mandat électif? Qui vient aux réunions publiques¹? Qui a le temps le soir avec des enfants? Cet échantillonnage est-il pertinent s'il ne représente que 2,6% de la population communale et 0,1% seulement de la population métropolitaine²? Qu'en feront d'ailleurs les élus de ces suggestions, puisque la co-construction n'a pas de réalité juridique en France?

Il faut reconnaître néanmoins un véritable effort didactique déployé lors de ces réunions publiques (de restitution des ateliers) de la part de la nouvelle équipe qui récapitule ainsi:

- ✓ *les points de continuité*, à savoir: le maintien de commerces et équipements de proximité comme avant 2014, des grands équipements prévus comme les deux stations de métro Atalante (sur Rennes) et (l'unique station) Cesson-ViaSilva près de Champs Blancs, ainsi qu'un parc relais intra-rocade de 800 places. On retiendra aussi le maintien des trames vertes et bleues sur les corridors des lignes THT ou une gestion hydraulique repensée; mais aussi une mixité fonctionnelle de part et d'autre du parc de Boudebois; ou encore le maintien des hameaux ou du bâti existant;
- ✓ *les points de changement* par rapport aux choix antérieurs à 2014 ne sont pas négligeables, à savoir: Atalante-ViaSilva voit sa zone constructible passer de 75 hectares (en 2013) à 55 hectares constructibles (en 2015 sur les 93 ha au total³): le nombre de logements prévus passe d'environ 5 000 à 3 000, soit approximativement -30%. Rien ne semble changer pour la construction des bureaux, ce qui signifie que cette zone tertiaire sera encore moins mixte fonctionnellement que prévu au départ, élément-clé pourtant de la durabilité.

¹ La réunion publique du 16/6/2016 pour la restitution des ateliers d'octobre 2015 à mars 2016 (soit 6 mois) aura regroupé environ 450 personnes selon le compte-rendu (p 24/105).

² Ces 450 personnes représentent 450 sur 17371 habitants à Cesson en 2016, soit 2,6% de la population communale; et c'est 450 personnes sur 443 192 personnes, soit 0,1% de la population métropolitaine.

³ Le reste constitue les voiries et les parcs.

Quelles sont les évolutions du projet mis en concertation ?

➤ Ce qui a évolué :

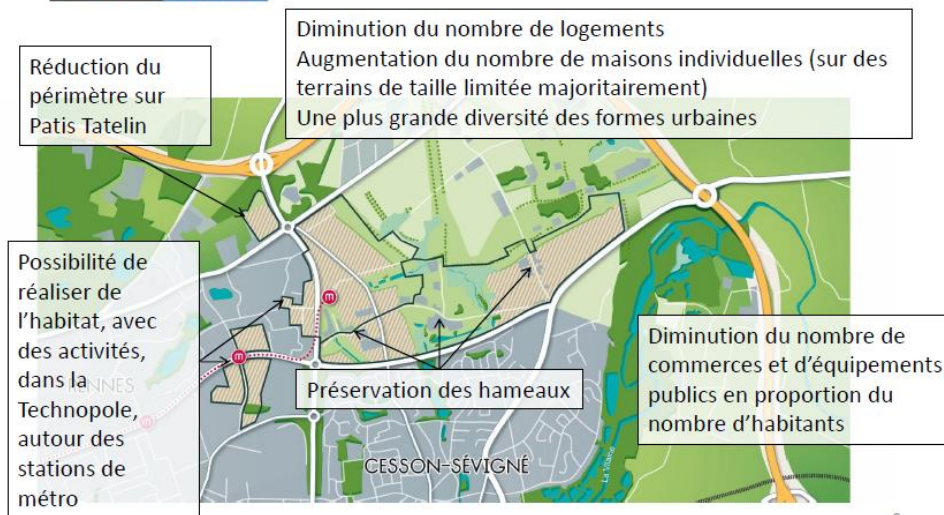


Figure 84 : ViaSilva, ce qui a évolué, Source: Mairie de Cesson-Sévigné - Juin 2016.

Pour ce qui est de la ZAC des Pierrins, il est maintenu la même surface constructible qu'en 2011, soit 50 hectares sur les 107 ha. Par contre, les 6000 logements prévus en 2011 sont abaissés à 2850 logements, soit -52%, ce qui réduit la densité de moitié. Quant aux surfaces de commerces de proximité, le changement est mineur à 88 000 m². Enfin, la multitude des ateliers aura néanmoins aussi eu l'intérêt de souligner l'attachement que portent les habitants aux formes urbaines, et leur possible reconnection à la « Res publica » s'ils peuvent s'exprimer et s'ils sont écoutés par les élus, comme l'indique le compte-rendu d'une équipe ci-dessous:

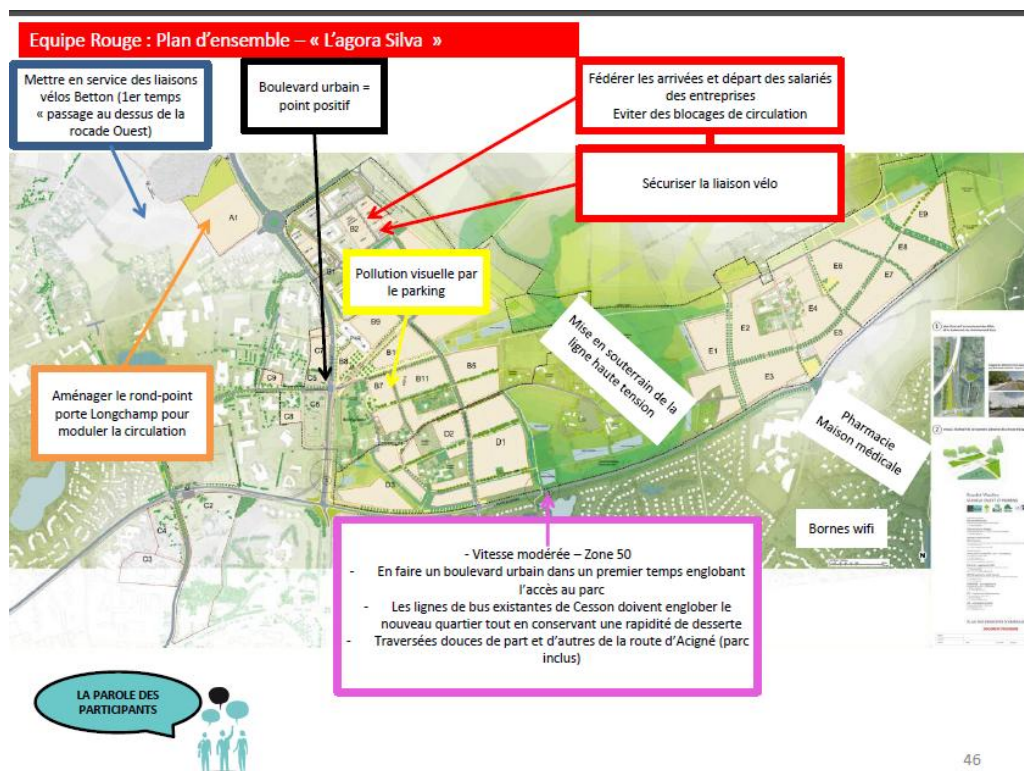


Figure 85 : La ZAC des Pierrins, Source: Mairie de Cesson-Sévigné - Juin 2016.

En définitive, on retiendra donc qu'un travail de pédagogie a été effectué, puisque celui réalisé avant 2014 n'avait pas porté ses fruits, semble-t-il. On soulignera aussi qu'il s'agit d'un projet que peu de gens connaissent véritablement hors Cesson-Sévigné... donc qu'il s'agit pour l'heure d'un « projet cesso-cessonnais » mais avec une vocation métropolitaine à terme.

On notera enfin la question de la participation citoyenne, et sur le décalage manifeste qui existe entre le temps de la mandature politique et celui de la fabrique urbaine.... et qui aura pris des proportions hors normes sur ce projet ViaSilva du fait de ses soubresauts multiples....et donc peut-être d'une faiblesse dans la gouvernance? Pour autant, la communication sur l'écocité est, elle, toujours aussi soignée; même si elle peut paraître un peu confuse entre l'intercommunalité et la commune.

Quand au timing du projet, il est résumé dans le rapport de la SEM Territoire comme suit:



Figure 86 : Infos clés Atalante ViaSilva et Les Pierrins, Source: Rapport Territoires 2018 (p 7/21)

Mais d'autres instruments d'actions publiques (IAP) nous en disent-ils davantage encore? Est-il finalement durable ce projet au prisme des critères du rapport Brundtland?

3) Les instruments d'action publique: des projecteurs utiles pour appréhender toutes les facettes du projet ViaSilva

L'objet de cette partie est d'essayer de synthétiser avec un regard un peu distancié les différentes IAP (ou instruments d'action publique) permettant de comprendre la fabrique urbaine rennaise à travers un projet urbain durable. L'hypothèse ici est qu'il y a une instrumentation réciproque entre l'État et ses territoires: le premier essaie d'insuffler des pratiques relevant de la transition écologique sans parfois bien connaître ou mesurer l'identité d'un territoire, quand les seconds essaient de capter les financements qui manquent à des territoires parfois un peu excentrés du centre névralgique de la France, et dans un contexte général de pénurie des financements publics.

L'écocité: un recyclage habile des ZAC Champs Blancs et Pierrins

Alors que certains s'interrogent sur l'expression de « Rennes, ville la plus « zacquée » de France? »¹, on peut noter une réelle propension des acteurs publics de la capitale bretonne à utiliser cet instrument d'action publique urbaine qu'est la ZAC² depuis plusieurs décennies pour construire la ville. Comme le note un journaliste de Place Publique, cela souligne « un engagement fort de la collectivité pour acquérir puis aménager des espaces à construire ou à requalifier. Les documents de ZAC incluent des obligations de densité, mixité, formes urbaines... auxquelles doivent se soumettre les promoteurs privés ».

Cet instrument révèle par conséquent une volonté de maîtriser le foncier chez les pouvoirs publics et permet une plus juste répartition des logements sociaux, au moins sur la ville centre de l'agglomération. Un acteur public nous précise néanmoins: « *La culture rennaise est en train de changer de ce point de vue-là. Les élus de l'équipe actuelle ne souhaitent plus avoir systématiquement recours à la procédure de ZAC ...parce que c'est long à mettre en œuvre (... à peu près deux ans...)...D'un point de vue financier, c'est un outil qui est intéressant....(...) parce qu'en fonction de l'avancement de la ZAC et de la construction de programmes de logements par exemple ou de bureaux, en fait, chaque promoteur va verser au titre de la ZAC une participation qui va permettre la réalisation de tout ce qui est équipement - on parle de voirie ou autre, mais aussi de services (...) Dans les autres outils d'urbanisme, c'est un petit peu différent: la collectivité est souvent obligée d'investir en amont (...) Y a les*

¹ Cf. DEBONTRIDE, Xavier, La longue tradition des ZAC rennaises. In : *placepublique-rennes.com* [en ligne]. juin 2015.

² Une Zone d'Aménagement Concerté est un instrument d'aménagement de l'espace urbain créé par la loi d'orientation foncière de décembre 1967 pour se substituer aux ZUP (zones à urbaniser en priorité): c'est une opération d'initiative publique.

*permis d'aménager*¹ (PA) aujourd'hui... C'est beaucoup (plus) le PA auquel on a recours... On considère que (désormais la ZAC) c'est une mécanique lourde à mettre en place² ».

La question des instruments utilisés pour la fabrique urbaine est une question majeure, car elle est consubstantielle à celle de l'analyse des politiques publiques³ (au niveau national ou local d'ailleurs), et elle permet d'interroger le lien entre la représentation d'un problème (ou ici: comment gérer les flux d'arrivée de nouvelles populations sur la métropole rennaise?) et sa matérialisation. Les politiques publiques sont, selon la formule consacrée, des « programmes d'action propres à une ou plusieurs autorités publiques ou gouvernementales »⁴, et elles se réfèrent beaucoup à l'Etat en action (au départ du moins, surtout quand il évolue vers un pilotage plus à distance dans les territoires).

L'analyse de l'action publique locale questionne donc aussi (comme à d'autres échelles) à la fois *le polity* (à savoir qui détient le pouvoir avec le monopole de la coercition, telle que l'expropriation?), *les politics* (ou quelle est l'approche partisane et quelle fut la compétition pour accéder à ce pouvoir local ici?), ainsi que la *policy* (c'est à dire quel est le programme d'action?). Comme le note Hassenteufel, l'analyse des choix réalisés - sur un projet urbain en l'occurrence ici - permet de mettre en évidence les fondements cognitifs de la gestion des affaires publiques, ainsi que le public visé et la méthode privilégiée.

Un des acteurs publics interrogés par nos soins précise à cet effet: « *Notre grand objectif, c'est que la ville soit accessible à tous; donc notre boussole, c'est le prix de sortie du mètre carré dans nos immeubles: c'est un peu pratico-pratique, mais c'est ça qui guide*

¹ Le permis d'aménager, défini à l'article L.442-1 du Code de l'urbanisme (CU), est l'une des trois autorisations d'urbanisme issues de la réforme 2005/2007, permettant à l'administration de contrôler et valider les travaux, installations et aménagements affectant l'utilisation du sol d'un terrain. Les autres autorisations d'urbanisme sont le Permis de Construire (PC) et le Permis de Démolir (PdD). Cette catégorie d'aménagement est obligatoirement soumise à une autorisation de la mairie du lieu où se situe le terrain. Le lotissement doit donc faire l'objet d'une demande de permis d'aménager (article R.421-19 du CU) ou bien d'une déclaration préalable (article R.421-23).

² C126.

³ Hassenteufel Patrick, 2008, op. cit.

⁴ THOENIG J.C, Présentation et l'analyse des politiques publiques. In : M. Grawitz, J. Leca et J .C. Thoenig (dir.), *Traité de science politique*, vol. 4, Paris: Presses Universitaires de France, 1985, p. I -X et 1-60).

jusqu'à maintenant la manière dont on place les curseurs. On fait en sorte que la ville soit accessible à tous¹ ».

Si l'on reprend les quatre types d'instruments déjà évoqués en deuxième chapitre et développés par le politiste Hood², à savoir « l'information, les outils juridiques, l'argent, et les ressources organisationnelles », l'analyse des discours tenus auprès de la population via la presse pour vanter les avantages d'un projet comme ViaSilva sont très intéressants à analyser. Une revue des articles de presse sur le sujet depuis la labellisation en 2009 révèle ainsi une habile utilisation de la presse locale et nationale dès le départ par les acteurs publics locaux pour démontrer leur volontarisme et leur démarche d'innovation.

L'information-communication: un outil clé sur le projet durable

L'un des acteurs publics nous explique ainsi: « *Le projet Rennes-Quadrant Nord-Est s'engage dans une démarche novatrice en matière de durabilité urbaine. Il s'agira d'y accueillir 40.000 habitants et 40.000 emplois à l'horizon 2040 en s'appuyant sur l'éternel atout des transports en commun³ ».* Le message est également bien relayé dans le journal régional-phare qui insiste sur les efforts déployés par les pouvoirs publics pour construire la « ville du futur (...) dont la trame est un jardin (...) et les bâtiments construits autour d'une place de village⁴ ».

Les journaux dédiés aux professionnels ont une fibre plus technique puisqu'on y évoque en 2013 un « projet sur les rails ». Il y est écrit: « Cette ZAC labellisée Ecocité en 2009, et qui sera desservie par la future deuxième ligne de métro, se répartit sur le territoire de trois communes : Cesson-Sévigné (26,5 % du capital de la Spla), Fouillard-Thorigné (7,5 %) et Rennes (7,5 %), les 58,5 % restants étant apportés par la communauté d'agglomération en 2013. D'ici à 2040, ViaSilva devrait accueillir 40 000 habitants et 25 000 emplois, soit une

¹ C127.

² HOOD Christopher, 1983, op. cit.

³ Cf. LE JOURNAL DES ENTREPRISES, EcoCité 2009. Rennes Métropole lauréate. In : *lejournaldesentreprises.com* [en ligne]. 4 décembre 2009.

⁴ Cf. MANDINE., Muriel, La ville du futur s'invente à Cesson-Sévigné. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 21 janvier 2011.

occupation du site de l'ordre de 70 % »¹. On y trouve aussi une information cruciale sur la création d'un nouvel instrument d'action publique, une SPLA sur laquelle on reviendra par la suite.

Si l'on reprend, du reste, la grille d'analyse des auteurs Howlett & Ramesh² qui proposent:

- a/ une première catégorie comprenant l'administration directe, l'étatisation de moyens de production (comme les nationalisations), ou les règles juridiques (obligations, interdictions, standards);
- b/ la seconde catégorie incluant les instruments mixtes tels que les outils fiscaux, les autorisations, les subventions publiques, ou la *diffusion d'information*;
- c/ et enfin la troisième catégorie regroupant tous les instruments volontaires dont disposent le marché, les associations de la société civile, ou la famille, leur traduction sur notre terrain de recherche est éclairante.....

....Alors la communication est ici un instrument d'action publique (IAP) comme les autres pour convaincre la population de la nécessité d'aménager cette zone et du caractère stratégique d'un projet urbain comme ViaSilva. La presse permet aux élus de rappeler la pertinence du projet, leur rôle moteur, et leur capacité à capter les financements de l'Etat (qui peuvent être des subventions, des investissements ou des crédits). L'un d'eux déclare ainsi dans la presse: « Rennes Métropole, c'est un très bon dossier. Il a été sélectionné parmi les 30 dossiers déposés et bénéficiera, dans une enveloppe de 40 millions d'euros pour la première tranche, d'un financement de 1,6 million d'euros³ ».

On notera également la facilité pour les acteurs publics du projet à convaincre les journalistes du côté novateur du projet grâce à des arguments bien rodés, d'autant que ce ne sont jamais les mêmes journalistes qui couvrent le sujet chez certains quotidiens . Mais l'avantage d'un projet aussi vaste, avec une vision prospective si lointaine et une ambition

¹ Cf. LE MONITEUR, A Rennes, le projet d'écocité Via Silva sur les rails. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 8 mars 2013.

² HOWLETT & RAMESH, 1995, op. cit.

³ Cf. FABRE, Maël, L'État verse 1,6 million pour financer ViaSilva. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 5 octobre 2011.

durable aussi forte, c'est enfin pour la presse que cela peut devenir un véritable marronnier (journalistique) utile sur plusieurs décennies, surtout quand il dure si longtemps.

Et si l'on reprend les propos de Michael Howlett qui suggère de veiller à « comprendre qui sont les acteurs et comment ils agissent [; c'] est un aspect fondamental de toute conception d'instrument de politique publique¹ », l'analyse des acteurs de la fabrique urbaine rennaise mérite d'être rappelée aussi. Ainsi, un acteur public interrogé nous le rappelle en entretien très clairement: « *Vous êtes dans une ville universitaire avec des traditions universitaires très ancrées, que ce soit chez Edmond Hervé ou Henri Fréville. Il y a toujours cette volonté de planifier les choses, de faire les choses dans l'ordre; et ça, c'est porté politiquement, administrativement, avec une force de frappe. On s'est toujours donné ces moyens-là dans la collectivité²* ». La capacité (humaine et organisationnelle) d'aménagement du territoire est, en effet, bien réelle.

Pourtant, alors qu'il a réussi son pari, le maire de Cesson-Sévigné de 2008 à 2013, déclare un peu déçu dans la presse après l'annonce du financement: « Nous venons juste de l'apprendre³ et nous en sommes ravis. Mais il va falloir regarder de près les projets sélectionnés. À savoir, pourquoi tel projet, de telle ville, a reçu une aide plus élevée que nous. Il va falloir se battre pour avoir beaucoup plus. Le projet d'EcoCité de Nantes Saint-Nazaire (Eco. Métropole) a reçu, quant à lui 5,1 millions d'euros...⁴ », précise alors le journaliste, dévoilant alors ce que l'élu de Cesson-Sévigné n'a pas dévoilé, et la rivalité de longue date avec la ville de Nantes.

C'est donc par l'intermédiaire de l'EPCI⁵ de Rennes Métropole⁶ ou *l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale* que le projet ViaSilva est mené dès l'origine, comme

¹ HALPERN Charlotte, Pierre LASCOUMES, Patrick LE GALES (dir.), 2014, op.cit p304.

² C128.

³ L'Etat annonce financer Via Silva à hauteur de 1,6 millions d'euros en 2009.

⁴ Cf. l'article de septembre 2013 de Maël Fabre.

⁵ Son ancêtre en est le District, créé en 1970 sous l'impulsion d'Henri Fréville afin de mutualiser les ressources et les compétences au moment de l'arrivée de Citroën à Rennes et de l'implantation des grandes écoles de télécommunication à Cesson.

⁶ Devenue une Communauté d'agglomération en 2000, et composée de 37 communes en 2008, Rennes Métropole gère de plus en plus de compétences spécifiques qui vont des transports en commun à la gestion des déchets, l'habitat, ou la gestion des équipements culturels et sportifs. Devenue une métropole depuis 2015, l'EPCI regroupe 43 communes en 2019. Son slogan est « Bâtir ensemble une

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 310

exigé dans l'appel à projet du Grenelle Environnement en 2008, et suite à une longue tradition de portage à cette échelle, comme mentionné dans le tableau ci-dessous:.

stratégie de développement durable » qui résume son ambition portée par le du projet Via Silva en 2008.

Les grandes dates

1967

Le maire de Rennes, Henri Fréville, envisage la création de la communauté urbaine de Rennes.

1969

Devant l'hostilité que suscite ce projet, le préfet propose la création d'un simple district.

1970

Le district est créé. Présidé par Henri Fréville, il groupe 27 communes. Ses compétences : urbanisme et aménagement, secours contre les incendies, activités scientifiques et recherche. Le premier conseil se tient le 5 octobre à l'hôtel de ville de Rennes.

1972

Le district crée une agence d'urbanisme, l'Audiar, chargée d'étudier un schéma directeur d'aménagement urbain (Sdau) et de définir les politiques intercommunales.

1974

Le Sdau est élaboré

1977

Michel Phlipponneau, premier adjoint de la première municipalité Hervé, devient président du district. Il le restera jusqu'en 1989. Le Sdau est mis en révision.

1980

Création du Sitcar (syndicat intercommunal de transports en commun de l'agglomération de Rennes)

1982

Première extension du district du fait de la fusion de Fouillard avec Thorigné. Extension, également des compétences (accueil des gens du voyage).

1983

Le deuxième Sdau est approuvé. Début de l'élaboration du premier plan de développement du Pays de Rennes.

1984

Création de la technopole Rennes Atalante. Constitution du Comité de développement du Pays de Rennes (Codespar). Pont-Péan se sépare de Saint-Erblon : le district compte 28 communes.

1989

Edmond Hervé devient président du district. Celui-ci se dote d'une fiscalité propre.

1991

Nouvelles compétences : les transports collectifs et le traitement des déchets. Le projet d'agglomération est mis en œuvre. Une nouvelle révision du Sdau est engagée.

1992

Le Verger devient membre du district. L'agglomération est la première en France à adopter la taxe professionnelle unique.

1993

Nouvelles adhésions : Gévezé, Clayes et Parthenay-de-Bretagne. Le district compte 31 communes car Noyal et Chatillon-sur-Seiche se regroupent. Le 17 décembre, le district adopte le principe de la construction de la première ligne de métro.

1994

Nouvelles adhésions : Saint-Sulpice-la-Forêt et Chevaigné. Adoption du Sdau.

1995

Nouvelle compétence : le traitement et l'élimination des déchets. Adoption du programme local de l'habitat.

1996

Adoption de la charte d'urbanisme commercial et du plan de déplacements urbains.

1999

Adoption du 4^e plan de développement ; création du Pays de Rennes : 67 communes, 419 000 habitants.

2000

Le district se transforme en communauté d'agglomération et prend le nom de Rennes Métropole. Nouvelles adhésions : Corps-Nuds, Orgères et Saint-Armel. Rennes Métropole compte 36 communes.

2004

Deux nouvelles communes entrent à Rennes Métropole : Nouvoutou et Bourgbarré.

2005

Retrait de la commune de Noyal-sur-Vilaine. Rennes Métropole passe à 37 communes.

Création d'une fiscalité mixte : les ménages payent un impôt additionnel à Rennes Métropole.

2006

Création de la Maison de l'emploi, de l'insertion et de la Formation Adoption du nouveau Programme local de l'habitat (PLH)

2007

Inauguration de l'Hôtel de Rennes Métropole, avenue Henri-Fréville

2008

Installation du nouveau conseil communautaire et élection de Daniel Delaveau à la présidence.

Sur les vingt-huit communes pressenties pour former le district de Rennes, en 1970, onze votèrent contre : Betton, Brécé, Bruz, Cintré, Chartres-de-Bretagne, Noyal-sur-Seiche, Noyal-sur-Vilaine, Saint-Erblon, Saint-Grégoire, Saint-Jacques-de-la-Lande, et Servon-sur-Vilaine. Mais seule cette dernière est pour le moment restée à l'écart.

Votèrent pour : Acigné, Cesson-Sévigné, Chantepie, La Chapelle-des-Fougères, La Chapelle-Thourault, Chatillon-sur-Seiche, L'Hermitage, Le Rheu, Montgermont, Mordelles, Pacé, Rennes, Saint-Gilles, Thorigné, Vern-sur-Seiche, Vezin-le-Coquet.

Figure 87 : Les grandes dates de l'intercommunalité, in : PLACE PUBLIQUE, Mini-dossier : l'intercommunalité, 2010. P58.

ViaSilva en 2008 ou l'influence du SCoT 2007 et des PLU 2004

Les autres instruments qui constituent le cadre du lancement du projet ViaSilva en 2008/2009 sont par ailleurs le SCOT, qui a été adopté fin 2007 au niveau du pays de Rennes¹. Il se dote de dispositifs nouveaux afin de maîtriser l'impact du développement urbain sur l'agriculture, en assurant notamment une sécurité foncière. Il remplace le schéma directeur² et

¹ Cf. PAYS DE RENNES, SCoT du Pays de Rennes 2007. In : *amispatrimoinerenneais.org* [en ligne]. 18 décembre 2007.

² Le schéma directeur est utilisé avant la loi SRU de 2000.

fixe donc les orientations à long terme de la politique d'aménagement d'un territoire. Il a pour ambition « d'harmoniser le développement de l'habitat, des déplacements et de l'activité économique, tout en préservant les milieux naturels, les paysages et l'agriculture ».

L'ambition d'accueil d'un maximum de nouveaux habitants y est réaffirmée quand l'agglomération se fixe pour objectif de construire en 2007 pas moins de 36 000 nouveaux logements de 2005 à 2014: cela signifie la construction de 4 500 logements par an (sur 8 ans) pour tous les types de budgets et tous types de générations dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) qui est défini par Rennes Métropole: l'ambition est très forte. L'objectif sous-jacent est la répartition équilibrée de l'offre en logements entre les différentes communes et les quartiers. Un nouveau SCOT est adopté ensuite en 2015, avec l'idée de densifier davantage le cœur de métropole, plutôt que dans toutes les communes du bassin de vie, même si la notion de gestion différenciée des territoires existe déjà dans le SCOT 2007, comme en témoigne la carte suivante:

Le SCoT insiste sur la notion de ville archipel. Un acteur public nous fait d'ailleurs cette remarque à propos de la notion d'archipel: « *Le fait d'avoir gardé ce vocable de ville archipel à un moment donné, ça les préservait quelque part (les petites communes) de cette mécanique très très forte que porte la métropole... au delà des aspects effectivement de 'corridors verts' ou autre qui sont plutôt intéressants, je pense, d'un point de vue environnemental en tout cas (...) on voit bien maintenant avec les nouveaux documents d'urbanisme (le SCOT 2015 et le futur PLUi), on veut développer davantage le cœur de métropole¹ ».* On constate, en tout cas, que le projet d'écocité ViaSilva, qui est véritablement en cœur de la métropole, doit absorber le flux de nouveaux habitants dans le projet de 2008.

¹ C130.

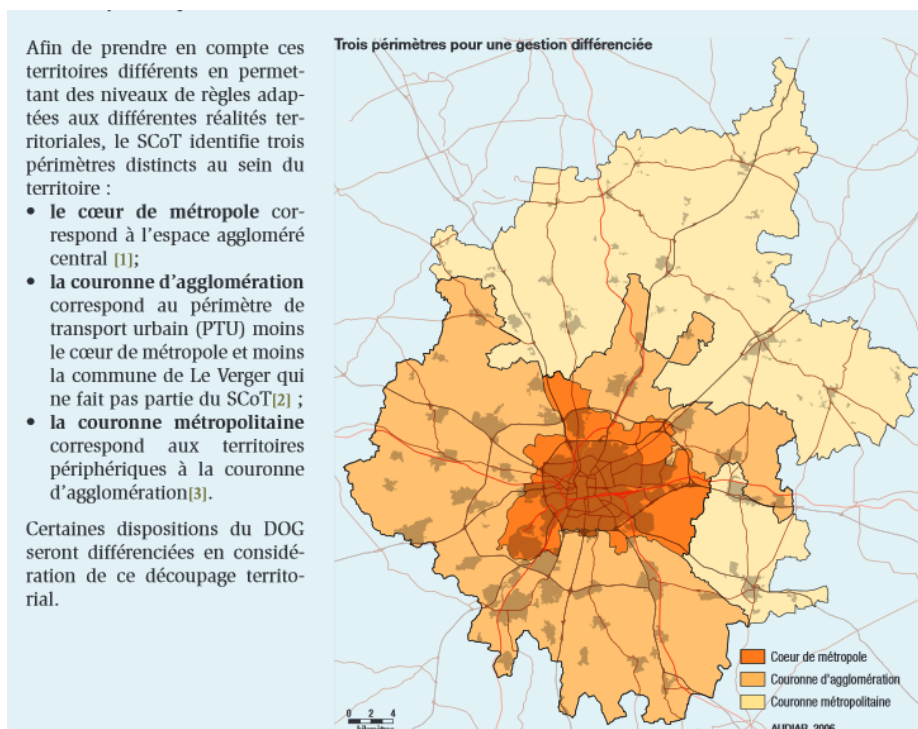


Figure 88 : Les trois périmètres du pays de Rennes dans le SCoT, Source AUDIAR

Pour Cesson-Sévigné qui représente la majeure partie du territoire du projet, le PLU¹ tout comme le PLH insistent sur la notion de « répartition équilibrée en produits de logement et répartition géographique, ainsi que le nécessaire renforcement des dispositifs de solidarité sur tout le territoire concerné ». Au moment où ViaSilva est lancé, le PLU aussi être en conformité avec le Plan de Déplacements urbains (PDU) qui a été approuvé en 2001 par l'agglomération rennaise, et émane de la loi LAURE².

Le PLU à Cesson-Sévigné doit, du reste, être conforme au SDAGE, ou Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux³, qui a été approuvé le 26 juillet 1996 et a

¹ La procédure du Plan Local d'Urbanisme émane de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) n°2000-1208 du 13/12/2000 (comme le SCOT) et de la loi «Urbanisme et Habitat» du 2/7/2003. Le PLU est révisé à l'initiative et sous la responsabilité de la commune

² Codifiée dans le code de l'environnement, la loi LAURE n° 96-1236 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30/12/1996 vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. La surveillance porte sur l'ensemble du territoire national depuis le 1er janvier 2000.

³ Le SDAGE a pour but d'appliquer les principes énoncés par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992

été établi pour la totalité du bassin hydraulique de la Loire et pour le massif armoricain. Sept objectifs majeurs ont d'ailleurs été définis pour le bassin versant Loire-Bretagne, tels que:

1. améliorer l'alimentation en eau potable;
2. augmenter la qualité des eaux de surface;
3. retrouver des rivières vivantes et mieux les gérer;
4. sauvegarder et mettre en valeur les zones humides;
5. préserver et sauvegarder les écosystèmes littoraux;
6. réussir la concertation avec l'agriculture; ou enfin
7. savoir mieux vivre avec les crues.

La loi sur l'eau de 1992 suppose aussi une étude de zonage assainissement, laquelle a été approuvée à Cesson-Sévigné en juillet 1997 et apparaît dans l'annexe n°5 du PLU. Pourtant, certains autres d'IAP semblent ne pas avoir été mis à jour en fonction de l'ampleur du projet ViaSilva.

Des IAP révélateurs de bémols dans le pilotage du projet

➤ Le SAGE négligé

En entretien, un des représentants des services de gestion des eaux souligne les avancées réelles en matière de création de noues et autres captations des eaux fluviales sur le projet ViaSilva. Ce serait assez inédit pour un projet urbain, surtout avec cette ampleur-là. Néanmoins, il nous annonce que le SAGE est encore en cours de mise à jour, donc pas consultable.

Quand nous interrogeons les élus sur ViaSilva, l'un d'entre eux nous déclare que la gestion des eaux grises n'aurait en réalité pas véritablement été anticipée en 2008 par rapport à ViaSilva, ni même en 2011 ou 2013 quand les dossiers de création des ZAC sont revus. Ce serait un point mort du projet selon lui, car la station d'épuration de Cesson-Sévigné ne pourrait retraiter les rejets que pour 25 à 30 000 habitants, mais certainement pas ceux de 40 000 habitant de plus. Cet anecdote souligne combien il est difficile de mettre en place une approche systémique sur ce type de projets, et combien la coopération entre tous les services est capitale, et pas seulement entre ceux de la prospective et du foncier. Les services de

gestion des eaux comme ceux des voiries sont aussi des équipes-clés pour éclairer la prospective sur tous les aspects d'un aménagement de grande envergure comme celui-ci.

Un acteur public ci-dessous interrogé, insiste d'ailleurs sur l'importance du SAGE, qui serait de plus en plus crucial dans la gestion des projets urbains: « *Je voyais encore la page de Rennes Métropole qui pose le SCOT et le PLH. Mais vous avez un autre document qui s'appelle le SAGE, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, qui est un document tout aussi important dans la manière dont on développe nos territoires, et qui est parfois méconnu. Il l'est de moins en moins, car il est de plus en plus prescriptif¹* ». L'approche systémique seraient donc peut-être moins complète sur ViaSilva, que sur un projet comme ECO-City à Elseneur, on le verra plus loin.

➤ *La SPLA: un satellite de plus pour l'intercommunalité?*

La création de la SPLA Via silva 2040 (Société publique d'aménagement) date de septembre 2013 et sert à piloter le projet. Il est prévu alors que la nouvelle entité adhère au groupement d'intérêt économique Territoires, afin de mettre en commun avec la « SEM Territoires & développement » ainsi que la « SPLA Territoires publics », les moyens nécessaires aux missions fonctionnelles et transversales.

Jean-Jacques Bernard, alors maire de Thorigné-Fouillard qui comprend la zone Blanchets-Portails² sur ViaSilva déjà présentée, annonce en 2013 alors les 11 points de la délibération concernant la création de la société : « La SPLA est une société anonyme de droit privé, avec un périmètre d'intervention limité et un fonctionnement limité. La constitution du capital sera de 800 k€, répartie pour 468 k€ de Rennes Métropole, 212 k€ de Cesson-Sévigné, 60 k€ de Thorigné-Fouillard et 60 k€ de Rennes. » Les administrateurs sont répartis en fonction du capital social : huit pour Rennes Métropole, quatre pour Cesson-Sévigné, un pour Thorigné-Fouillard et un pour Rennes. Le président de la SPLA est désigné comme Michel

¹ C128.

² L'étude Blanchets-Portail concerne le territoire entre la route de Fougères (appelée la *rue Nationale*) qui est la D812 et l'A84 aussi appelée *la route des Estuaires*. Il s'agit avec cette zone de Portail-Blanchet de créer, à terme, le septième quartier de ViaSilva, en étendant le projet au-delà de la rocade, et donc d'établir un lien entre le projet urbain de Thorigné-Fouillard et celui de ViaSilva.

Bihan, maire de Cesson-Sévigné et conseiller communautaire. Le directeur est nommé par le conseil d'administration.

La SPLA est créée, en réalité, afin de donner une plus grande autonomie au projet ViaSilva; et peut-être surtout donner le sentiment à la population de Cesson-Sévigné qu'elle pilote son développement, et non la métropole, comme évoqué discrètement par un élu. Les effectifs commencent à 3 personnes en 2013, et s'élèvent à 5 personnes en 2018. Les fonctions principales de la SPLA sont:

- la conduite des études, en lien avec les collectivités et le groupement pluridisciplinaire piloté par Christian Devillers;
- les actions foncières et commerciales;
- la maîtrise d'ouvrage des secteurs opérationnels;
- la participation à la communication, l'animation, la concertation et la médiation sur le projet global et sur les opérations d'aménagement.

La SPLA fait donc partie d'un GIE avec la SEM territoires afin de mutualiser les ressources:

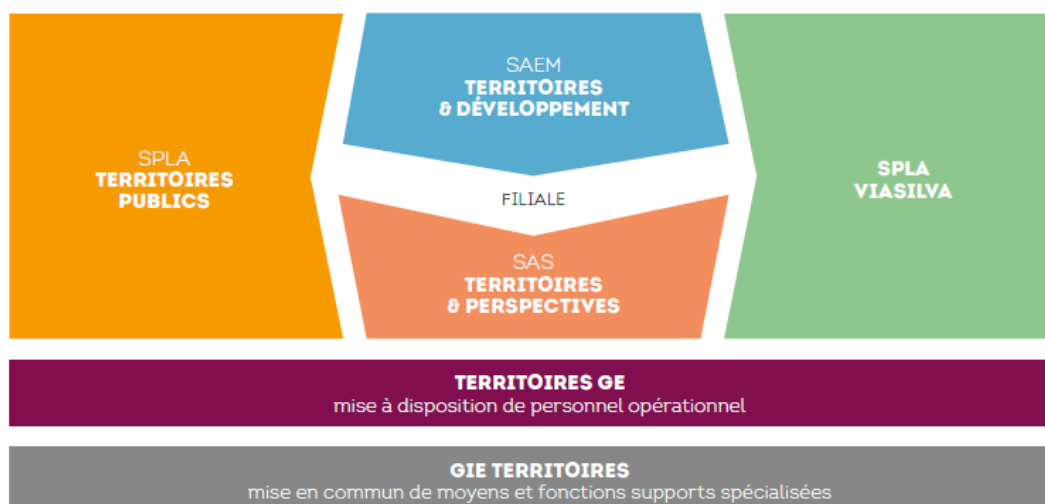


Figure 89 : Territoires, Rapport d'activité, Source: Territoires Rennes (2019).

On peut néanmoins questionner la pertinence de créer une structure de plus au sein de l'aménageur Territoires, même si cette création répondrait surtout à des considérations d'ordre symbolique entre Rennes Métropole et Cesson-Sévigné.

Mais après la labellisation de 2009, l'Etat a laissé au pouvoir métropolitain le soin de confirmer sa propre stratégie, de créer les instruments d'action publique à sa convenance, et de déployer un discours sur sa vision politique de l'aménagement: « *Y a toute une logique de Rennes Métropole sur la ville archipel...Il y a tout un argumentaire qui est en jeu pour justifier de l'occupation urbaine de ces terres (agricoles...). Y a un vrai défi sur ViaSilva 2040, notamment de convaincre du bien-fondé d'aller chercher ce foncier-là. Mais pour moi, c'est de l'extension urbaine maîtrisée¹ ».*

Et le choix de créer de nouveaux outils relève de problématiques et de décisions finalement locales: « *La décision de créer la SPL² (sur ViaSilva) a été prise, car la ville de Rennes est un peu trop partie prenante, je pense, au sein de SEM³ Territoires.... et donc il y avait l'idée, portée par la ville de Cesson qui a pas mal de foncier en jeu dans l'histoire, d'avoir un outil dans lequel elle serait un peu plus impliquée, et ne serait pas forcément une ville parmi d'autres⁴ ».* On note donc ici toutes les ambiguïtés et la complexité du système intercommunal français⁵: le foncier est fortement lié à une commune, à ses élus choisis

¹ C102.

² Une société publique locale (SPL "A" pour Aménagement) est une société anonyme à capital intégralement public à la disposition des collectivités locales françaises pour la gestion de leurs services publics, et leur permettant de nouer des relations contractuelles en dehors des obligations de mise en concurrence, même si elles sont soumises à la réglementation sur les aides d'État.

³ Une société d'économie mixte locale (ou SEML) est une société régie par le droit privé, associant dans son capital des collectivités locales (dont le plafond de participation est limité à 85 %) et d'autres actionnaires.

⁴ C103.

⁵ Les syndicats (sans fiscalité propre) apparaissent dès le 19^e siècle: SIVU en 1890 pour les communes, SIVOM en 1959 et les syndicats mixtes en 1955. Puis sont créées les communautés urbaines (fiscalité propre) en 1966 (CU), quand la loi de 1983 établit les SAN pour les villes nouvelles, celle de février 1992 les communautés de communes (CC) et les communautés de villes, puis celle de juillet 1999 les communautés d'agglomération (CA), selon les seuils démographiques. Les districts créés en 1959 pour intervenir en milieu urbain disparaissent en 2002 (pour devenir des CC, CA ou CU) à l'instar des communautés de villes.

Depuis la loi NOTRe d'août 2015, on recense les nouvelles métropoles (+400 000 habitants dans l'aire urbaine), et les CU, CA, CC, SAN ainsi que des SIVU et SIVOM.

directement par la population, alors que les compétences en matière d'aménagement peuvent relever de l'intercommunalité (et souvent du pouvoir de la plus grande ville sur l'agglomération), surtout quand il s'agit de la réalisation d'opérations d'aménagement exemplaire ayant un intérêt métropolitain¹. Au contraire chez nos voisins danois, des changements radicaux ont été réalisés en 2007, on le verra par la suite, pour simplifier l'administration des territoires et la répartition des compétences.

Certes, depuis 2014, la SPLA ViaSilva est effectivement présidée par Albert Plouhinec, Maire de Cesson-Sévigné (mais comme avant par Michel Bihan), et la direction générale déléguée est assurée par Jean Badaroux de la SEM Territoires². Mais au niveau de Rennes Métropole, le 5e Vice-président en charge de l'aménagement et Président de la commission Aménagement et habitat est Jean-Luc Gaudin, le maire de la petite commune de Pont-Péan et le 19e Vice-président délégué auprès de la commission Prospective et développement durable pour l'intercommunalité est le maire de Chantepie, Grégoire Le Blond, alors qu'Albert Plouhinec, maire de Cesson n'est « que » Conseiller délégué auprès de la commission Mobilités et transports. Donc la SPLA permet de ménager les apparences d'un pilotage exclusivement municipal, quand les acteurs-clés de l'aménagement ou de la durabilité sont en réalité les maires d'autres communes pour préparer les décisions de demain.

Quant à l'Etat, il finance et pilote donc à distance, même si le pouvoir de l'aménagement sur l'agglomération semble en réalité définitivement au niveau de la métropole. D'ailleurs, un chargé de mission interrogé nous explique: « *C'est la mode de créer des SPL qui permettent aussi d'assurer la continuité entre les études et la réalisation. Et donc si l'Etat participe, c'est via le fonds « Ville de demain » sur des actions particulières. Y a pas de volonté d'ingérence de l'Etat dans les outils d'aménagement*³ ».

A noter que l'organisation territoriale s'est aussi complexifiée avec les pays créés par la loi Pasqua de 1995 (LOADT) modifiée par la loi Voynet de juin 1999 (LOADDT) prenant en compte la notion de développement durable.

¹ Il est fait référence à l'article L 300-1 du code de l'urbanisme.

² Cf. SPLA VIASILVA, Qui sommes-nous? In : *territoires-rennes.fr* [en ligne]. 2019.

³ C104.

➤ *Les financements de l'Etat sous-utilisés et une gestion communale critiquée par la CRC*

Quand nous interrogeons certains acteurs publics, ils nous révèlent que sur les 1,6 M€ promis par l'Etat sur la démarche Ecocité en 2009, une partie seulement aurait été versée. La raison en serait les retards pris au niveau local dans la construction des logements et bureaux qui avaient une date délimitée dans le temps par le Grenelle Environnement, et donc ils n'ont pas pu être construits à temps. La collectivité n'aurait donc pas pu bénéficier de toute l'enveloppe de financements alloués au départ.

Dans un contexte de raréfaction des financements d' Etat, et alors que les pouvoirs locaux avaient saisi cette fenêtre d'opportunité tendu par l'Exécutif, on peut déplorer qu'une partie seulement des fonds ait pu être distribuée par le niveau national. La convention de signée le 14/3/2012 entre l'Etat, la CDC, Rennes Métropole, Cesson-Sévigné et l'aménageur Territoires et Développement prévoit ainsi dans le cadre du programme Ville de demain/ Investissements d'avenir, un financement en de 1,6 millions d'euros¹ par l'Etat:

¹ Cf. la convention locale VILLE DE DEMAIN/ Investissements d'avenir (Tranche 1) signée le 14 mars 2012 entre l'Etat, la CDC, Rennes Métropole, Cesson-Sévigné et Territoires et Développement en pages 11, 24 et 26/285.

3 ENGAGEMENTS FINANCIERS DU FONDS

3.1 - ACTIONS SÉLECTIONNÉES ET MONTANT FINANCIER ALLOUÉ PAR LE FONDS À LA DATE DE SIGNATURE

Les Actions Sélectionnées à la Date de Signature conformément à la Décision du Premier Ministre N°1 sont énumérées dans le tableau ci-après et décrites plus amplement dans les Fiches Actions figurant en Annexe 5. Le tableau indique également leur mode de financement tel qu'il résulte de la Décision du Premier Ministre N°1 ainsi que le montant maximum alloué à chacune de ces Actions

Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Mode de financement	Montant maximum du financement du Fonds	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat : Montant total provisionnel de l'Action	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat : Montant total provisionnel des Dépenses Eligibles
ABCO développement durable pour l'Espace ViaSilva 2040	Rennes Métropole - DGAU DEP	Subvention d'ingénierie	80 160 €		
Etude d'ingénierie pour système d'aménagement alternatif	Rennes Métropole - DGAU DEP	Subvention d'ingénierie	28 046 €		
Etude Macro-dét Les Charco-Billancs	SEM Territoires et Développement (consortium)	Subvention d'ingénierie	127 673 €	102 330 €	334 831,8 €
Etude éco-citoyenne multi-usages à proximité ZAC des Charco-Billancs	SEM Territoires et Développement (consortium)	Subvention d'ingénierie	20 930 €	179 400 €	85 869,94 €
Etude dossier stratégique ViaSilva - ZAC ViaSilva Ouest	Rennes Métropole - DGAU DAO	Subvention d'ingénierie	50 232 €		
Etude Macro-dét des Pierres	Commune de Cesson-Sévigné	Subvention d'ingénierie	196 742 €		
Etude éco-citoyenne multi-usages résidentielle ZAC des Pierres	Commune de Cesson-Sévigné	Subvention d'ingénierie	20 930 €		
Etude dossier stratégique ViaSilva	Commune de Cesson-Sévigné	Subvention d'ingénierie	37 674 €		
Gestion innovante des déchets infusagers en secteur dense	Rennes Métropole - DGSI - Service Valorisation des Déchets Ménagers	Subvention d'ingénierie et investissement	252 980 €		
Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAIEV)	Rennes Métropole - DGSI - Service Météo Investissement Transport	Subvention d'investissement	235 322 €		
Infrastructures de charges pour véhicules électriques	Rennes Métropole - DGRDD - DERES	Subvention d'investissement	310 900 €		
Promotion de nouvelles formes d'auto-partage	Rennes Métropole - DGSI - Service Mobilité urbaine	Subvention d'investissement	52 500 €		
Pôle « éco-services et équipements décentralisés »	Rennes Métropole - DGSI - Service Mobilité urbaine	Subvention d'ingénierie et investissement	115 290 €		
TOTAL			1 568 579 €		

Figure 90 : Engagements financiers du fonds, Source: Rennes Métropole - Tranche 1 Ville de demain (ViaSilva et actions transversales pour le territoire de l'agglomération).

Un responsable nous explique le montage assez complexe entre ce qui est alloué au projet ViaSilva et ce qui est alloué à tout le territoire: « En fait, la vision de Rennes Métropole (...) y avait cette idée de densification. D'ailleurs quand vous voyez la ville de Rennes, c'est une ville qui monte en hauteur et quand vous avez passé la rocade, vous êtes dans la campagne, quoi (...) Au moment où Ville de Demain est sorti, il y avait un objectif de vision partagée de densification urbaine. Mais ce qui s'est passé avec les élections municipales qui ont vu l'arrivée de Mr Plouhinec à la mairie de Cesson-Sévigné, et donc qui a succédé à Mr. Bihan (...) En fait, faut voir que ça a été un des enjeux de la campagne. Parce que, y a des gens qui disaient: « Mais moi vous savez, je suis pas venu à Cesson-Sévigné pour avoir (...) si j'ai quitté Rennes justement, c'est parce que c'est trop dense. Moi j'veux ma maison avec mon petit jardin et être peinard. Et là vous êtes en train de me dire que ViaSilva 2040, vous

allez m'amener x milliers de salariés, x milliers de nouveaux habitants (...) ». On le voit bien, ça a été un enjeu de campagne »¹.

Tableau 1 : actions sélectionnées (la répartition de l'aide entre les actions ci-dessous est indicative)

Actions sélectionnées	Assiette	Taux d'aide	Forme de l'aide	Montant de l'aide
Etude d'ingénierie pour système d'assainissement alternatif	80 132 €	35%	Subvention d'ingénierie	28 046 €
Etude desserte énergétique ViaSilva - ZAC ViaSilva Ouest	143 520 €	35%	Subvention d'ingénierie	50 232 €
Etude desserte énergétique ViaSilva - ZAC les Pierres	107 640 €	35%	Subvention d'ingénierie	37 674 €
AMO développement durable pour l'EcoCité ViaSilva	229 600 €	35%	Subvention d'ingénierie	80 360 €
Etude macro-flot les Champs-Blancs	502 320 €	25%	Subvention d'ingénierie	125 580 €
Etude macro-flot des Pierres	717 600 €	27%	Subvention d'ingénierie	193 752 €
Etude bâti-silo multi-usages à activités ZAC des Champs-Blancs	179 400 €	12%	Subvention d'ingénierie	21 528 €
Etude bâti-silo multi-usages résidentiel ZAC des Pierres	179 400 €	12%	Subvention d'ingénierie	21 528 €
Pôle « vélos-services et équipements décentralisés »	329 400 €	35%	Subvention d'ingénierie et d'investissement	115 290 €
Gestion innovante des déchets ménagers en secteur dense	722 800 €	35%	subvention d'ingénierie et d'investissement	252 980 €
Infrastructures de charges pour véhicules électriques	769 700 €	40%	Subvention d'investissement	307 880 €
Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV)	917 741 €	30%	Subvention d'investissement	275 322 €
Promotion de nouvelles formes d'auto-partage	150 000 €	35%	Subvention d'investissement	52 500 €
Total	5 029 253 €			1 569 579 €

Figure 91 : Actions sélectionnées, Source: Rennes Métropole.

Et de poursuivre ensuite: « Ce qui s'est passé en 2014, c'est que le nouveau maire, Mr Plouhinec a simplement indiqué: « nous, on n'est pas du tout opposé au projet « Ville de demain », et aux ambitions pour le secteur en particulier de ViaSilva (...) Toutefois, nous considérons qu'il y a un certain nombre de choses (...) qu'il faut faire évoluer (...) On remet pas le projet globalement en cause (...) »... On peut pas imposer des choses au maire, hein (...) et de continuer sur la vision de l'édile:) « Ne pas oublier le logement individuel (...) penser la densification en fonction de la présence du métro, i.e. que vous fassiez du dense autour du métro (...) Mais à mesure que vous vous éloignez du métro, c'est pas choquant que vous ayez une densification qui soit peut-être un petit peu moins importante (...) Au lieu de lancer des

¹ C143.

chantiers tous azimuts, commençons à y aller tout doucement (...) on voit si ça marche, on voit l'acceptabilité, et puis on continue » (...aurait expliqué le nouveau maire de Cesson-Sévigné....) En gros, quand ça s'appelait ViaSilva 2040, c'était un libellé trompeur. d'ailleurs, c'est pas pour rien que ça s'appelle plus comme ça aujourd'hui (...) Parce que ça semblait dire: tout se passe à Cesson-Sévigné.... mais non, tout ne se passe pas à Cesson-Sévigné... et d'ailleurs il y a une « tranche 2 » de Ville de demain (...) et aujourd'hui à ViaSilva dans le cadre de la tranche 2, y a que deux actions (....) toutes les autres en fait (...) elles sont plutôt à l'intérieur de la ville de Rennes »¹.

Et l'acteur public de poursuivre: *« Les actions innovantes dans le cadre de l'appel à projet Ville de demain. Vous avez d'une part les actions transversales, et vous avez d'autre part les actions territorialisées. Donc, ça veut bien dire: « pas que » ViaSilva (...) Elle a été signée (...) le 14/3/2012. A l'époque, le président de Rennes Métropole était Mr Delaveau (...Et « territorialisé », ça couvre?...) que ViaSilva (...) Au total, pour toutes ces actions transversales et territorialisées, ce sont 1 million, j'arrondis...et 570 mille d'euros² (1,57 M€) qui avaient été déterminées (...) En revanche, en fonction des avatars... de l'état d'avancement des projets (...) parce qu'il y a des actions qui ont pu être abandonnées (....) et y en a qui se sont révélées moins onéreuses (...et à ce jour les versements se seraient élevés)... à 172 K€³ ». Du reste, cette analyse ne prend pas en compte une partie du financement du métro par l'Etat qui serait séparée, et qui serait fonction de l'avancement des travaux de la SEMTCAR et de la livraison des infrastructures prévues.*

Autrement dit, sur ce qui avait été engagé par l'Etat sur la « tranche 1 » de Ville de demain pour l'intercommunalité (avec des actions sur ViaSilva mais aussi des actions transversales durables sur toute l'agglomération de Rennes), seulement 172 K€ sur les 1 570 K€ prévus *auraient* été versés par l'Etat à Rennes Métropole, soit 11% sur les 1,6 M€ annoncés dans la presse. On rappellera toutefois qu'il faut absolument manier ces chiffres

¹ C144.

² Convention locale VILLE DE DEMAIN/ Investissements d'avenir (Tranche 2) signée le 8/9/2016 entre l'Etat, la CDC, Rennes Métropole, Cesson-Sévigné et Territoires et Développement en pages 13, 14 et 15/82.

³ C145.

avec d'infinies précautions, car cela s'explique par des actions qui *auraient* coûté moins cher, ou bien *auraient été reportées* dans le temps. Mais ce qui apparaît néanmoins et qu'il faut souligner, c'est que des retards réels dans le projet ViaSilva auront lieu et expliquent que certains déblocages de fonds n'aient pas pu avoir lieu, mais aussi que des changements de cap sur les investissements apparaîtront en cours de route au niveau intercommunal (ce serait notamment les vélos); mais surtout on retiendra que les 1,6 M€ qui sont annoncés dans la presse en septembre 2013 seront tout autre in fine, mais pas recorrectés dans la presse après.

Enfin la « tranche 2 pour le programme de Ville de demain », et qui *ne serait que* relative au projet ViaSilva, ne comporte après 2016 que *deux* financements. Il s'agit de 13 K€ pour le développement des services urbains du quartier ViaSilva, et 425 K€ pour la gestion hydraulique du site ViaSilva ainsi que les corridors de diversité.

La tranche 2 signée en 2016 pour Rennes Métropole engloberait ainsi en tout à 5,3 M€. Cela représente donc en tout (Tranche 1+2) environ 6,2 M€ qui auraient été promis par l'Etat entre 2012 et 2016 pour le territoire de la métropole de Rennes au titre du Grenelle Environnement. Ils apparaissent dans les documents ci-dessous fournis par Rennes Métropole:

Actions de la tranche 2 - Ingénierie								
N° d'affaire LAGON (Interne CDC)	Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Document de référence	Assiette éligible contractualisée en € TTC	Taux contractualisé en %	Montant contractualisé en €	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat	
							Montant total prévisionnel de l'Action	Montant prévisionnel des coûts admissibles (en fonction du régime d'exemption applicable)
67156	1 - 3D ExperienCity Virtual Rennes - Construction d'un consortium	Rennes Métropole	Convention locale	108 000	50	54 000		
67158	3 - Habitat co-conçu - Développement d'un habitat sur mesure à prix maîtrisé	Rennes Métropole	Convention locale	144 000	50	72 000		
67171	10 - EuroRennes - Outils de modélisation des dynamiques environnementales pour la charte de développement durable - Interaction ambiances / santé	Ville de Rennes	Convention locale	240 000	35	84 000		
67172	11 - EuroRennes - Parvis du Pôle d'Echanges Multimodal - Définition d'usages alternatifs pour les espaces publics	Rennes Métropole	Convention locale	24 000	50	12 000		
67177	13 - Baud Chardonnet - Rez-de-chaussée actifs (évolutive-réversible)	Territoires et Développement	Convention locale	36 000	50	18 000		
67179	15 - VisiSiva - Développement de services urbains de quartier pour habitants et salariés	Territoires et Développement	Convention locale	54 000	24,07	13 000		
Total tranche 2 Ingénierie				608 000		253 000		

Page 13 sur 82

Actions de la tranche 2 - Investissements								
N° d'affaire LAGON (Interne CDC)	Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage	Document de référence	Assiette éligible contractualisée en € HT	Taux contractualisé en %	Montant contractualisé en €	Si subvention constitutive d'une aide d'Etat	
							Montant total prévisionnel de l'Action	Montant prévisionnel des coûts admissibles (en fonction du régime d'exemption applicable)
67157	2 - 3D ExperienCity Virtual Rennes - Développement d'un démonstrateur (plate-forme collaborative)	Territoires et Développement	Convention locale	768 592	34,95	269 000		
67168	4 - La Courrouze - Gestion des déchets pollués confinés dans le remblaiement du tunnel cadre	Territoires et Développement	Convention locale	108 000	34,28	37 000		
67170	6 - La Courrouze - Traitement alternatif et novateur d'un cœur de quartier	SPLA Territoires Publics	Convention locale	3 602 240	13,88	500 000		
67173	12 - Baud Chardonnet - Définition d'usages temporaires des espaces libres	SPLA Territoires Publics	Convention locale	300 000	35	105 000		
67176	8 - Hôtel à projets (espaces de rencontres Pastour)	SPLA Territoires Publics	Convention locale	2 650 000	34,98	927 000		
67182	5 - La Courrouze - Ouvrage acoustique avec confinement des matériaux et création d'un espace public	SPLA Territoires Publics	Convention locale	1 300 000	20	260 000		
67183	7 - Bernard Duval - Création d'un mur acoustique habité	SPLA Territoires Publics	Convention locale	892 500	34,73	310 000		
67200	14 - VisiSiva - Gestion hydraulique du site et corridors de biodiversité	SPLA VisiSiva	Convention locale	2 150 000	19,77	425 000		

Page 14 sur 82

Figure 92 : Actions de la tranche 2 : ingénierie et investissements, Source: Rennes Métropole - Tranche 2 Ville de demain pour Rennes Métropole (consultation p 13 à 15)

Ainsi, l'Etat désormais contractualise avec ses territoires des financements, et ne débloquerait les fonds que si les engagements et les délais ont été tenus, dans une « logique du contrat » très proche de la sphère privée, pourrait-on conclure.

On ajoutera enfin que l'Etat continue de contrôler à distance ses territoires sur leur gestion budgétaire et financière, mais souvent a posteriori.

Ainsi, la chambre régionale des comptes de Bretagne émet un rapport en 2013 (sur les exercices 2003 à 2012) à propos de la gestion globale de la commune de Cesson-Sévigné: cela concerne donc deux mandatures différentes (et deux équipes partisanes différentes aussi puisqu'elles sont de droite puis de gauche). La Chambre y souligne notamment le fait que: « Dans les domaines de la gestion comptable et budgétaire, la situation de la commune de Cesson-Sévigné est caractérisée par un manque de fiabilité, de rigueur et de sincérité »¹, ce qui est assez sévère. De nombreuses irrégularités auraient en effet été relevées par les contrôleurs sur les deux mandatures dans les années 2000.

On y lit donc un retour très peu amène de la part de la Chambre régionale des comptes qui représente l'Etat dans les territoires, mais que l'on se gardera ici de commenter bien entendu, car ce n'est pas l'objet de l'analyse. Il s'agit toutefois de mettre en perspective ce projet d'écocité qui a des effets sur la gestion d'une commune avec les effectifs municipaux qui y sont impliqués ou les quelques allocations budgétaires apportées, même si elles sont minoritaires par rapport à l'apport de l'Etat ou de l'intercommunalité...Et il s'agit donc de démontrer que, en définitive, l'Etat continue vraiment encore aujourd'hui à contrôler de très près la gestion financière de ses collectivités territoriales, et ici sur une commune de seulement 15 000 habitants. La Chambre n'oublie pas de détailler tous les points non conformes au code des finances publiques, et de rappeler à l'ordre ses collectivités quand les règles de bonne gestion ne sont pas respectées comme le code des collectivités territoriales l'impose.

¹ Cf. Rapport 2013 de la CRC Bretagne sur Cesson-Sévigné pour la période (2003-2012) en p 4/82.

Voici donc ci-dessous en détail le rapport de la Chambre régionale des comptes de Bretagne sur l'équipe en place quand le projet ViaSilva est lancé; mais aussi bien avant, dans les années 2000, juste après le départ de Roger Belliard en 2000:

Résumé

La chambre a procédé à l'examen de la gestion de la commune de Cesson-Sévigné pour les exercices 2003 et suivants. Cesson-Sévigné, avec plus de 15 000 habitants, est la sixième commune d'Ille-et-Vilaine et compte de nombreuses activités économiques et de nombreux équipements sur son territoire de plus de 32 km², qui continue à s'urbaniser.

Dans les domaines de la gestion comptable et budgétaire, la situation de la commune est caractérisée par un manque de fiabilité, de rigueur et de sincérité.

Au titre de la fiabilité des comptes, la chambre a pu relever des faiblesses que la commune doit corriger, notamment en matière de traitement comptable de son patrimoine, d'amortissements de tous ordres, de provisionnements et de prise en compte des principes d'annualité et de séparation des exercices. Ces manques ou erreurs diminuent artificiellement les charges de la commune et altèrent ainsi le résultat de l'exercice, comme elles peuvent également fausser le bilan.

En matière de respect des principes budgétaires, la chambre souligne la nécessité de fiabiliser le processus budgétaire et de revoir la présentation comme les procédures budgétaires afin d'en assurer la sincérité. Cela concerne notamment l'information de l'assemblée délibérante, la présentation correcte et exhaustive des documents budgétaires, la reprise des restes à réaliser et leur suivi, la maîtrise de la nature des autorisations de programme et des crédits de paiement, de même que la rationalisation de l'exécution budgétaire et la correction d'une anomalie importante sur l'affectation du résultat, qui fausse l'enchaînement des budgets et du cycle de financement de l'investissement.

La situation financière de la commune n'appelle pas d'observations particulières, même si :

- les dépenses de fonctionnement augmentent régulièrement, les recettes de fonctionnement augmentant à un rythme au moins équivalent grâce notamment aux recettes exceptionnelles,
- la pression fiscale s'est accrue, la commune disposant néanmoins toujours de marges de manœuvre,
- l'endettement s'est nettement accru sous l'effet d'investissements importants à financer, tout en restant en deçà du seuil d'alerte et l'autofinancement restant significatif.

Pour ce qui est de la gestion administrative et des ressources humaines, la chambre recommande une clarification des délégations des adjoints au maire et conseillers délégués, ainsi qu'un meilleur suivi des données relatives au personnel, à son coût, des conditions de recrutement des contractuels et de l'absentéisme.

En ce qui concerne la gestion du domaine, la chambre note la nécessité d'un meilleur suivi du patrimoine communal, notamment sur les plans juridique et technique. La connaissance du domaine, son suivi, sa valorisation, les conditions de sa mise à disposition et le traitement comptable de ses recettes mériteraient d'être améliorés.

Figure 93 : Résumé du Rapport de la CRC Bretagne Juin 2013 sur Cesson-Sévigné (période 2003 - 2012)

Qu'en est-il, par ailleurs, de l'avis des experts de l'environnement sur ce projet urbain à vocation durable qu'est ViaSilva?

➤ *L'avis défavorable (rare) de la CNPN sur ce projet « durable »*

L'avis rendu par le Conseil national de protection de la nature (CNPN¹) en mars 2018 sur le projet d'écocité ViaSilva est défavorable. Pour un acteur public interrogé, cet avis négatif serait tout à fait exceptionnel d'après son expérience dans le domaine de l'environnement.

Autrement dit, ce projet labellisé serait « écocité » depuis 10 ans, mais il n'aurait pas véritablement pris toutes les mesures nécessaires pour préserver les continuités biologiques entre les deux ZAC Champs Blancs et les Pierrins, et notamment pour préserver les particularités des ZNIEFF². Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ont ainsi pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs du territoire particulièrement intéressants sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional.

Nous avons préféré donner ici la retranscription intégrale de l'avis des experts en 2018:

¹ Disponible sur : PRÉFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE, Avis d'enquêtes publiques avec volet Loi sur l'eau / Autorisation environnementale des ZAC Atalante Via Silva et Les Pierrins sur Cesson-Sévigné et Rennes (du 27 août au 26 septembre 2018). In : *ille-et-vilaine.gouv.fr* [en ligne]. 2018.

Le Conseil national de protection de la nature (CNPN) créé en 1946, est une institution rattachée au ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer français, chargée d'étudier et de donner un avis consultatif sur les projets et textes législatifs ou réglementaires concernant la préservation des espèces sauvages et des espaces naturels, notamment la création de réserves naturelles sur le territoire métropolitain et en Outre-mer. Initialement présidé par le ministre de l'Éducation nationale, il est placé en 1977 sous le contrôle du ministre chargé de la protection de la nature.

² L'inventaire des ZNIEFF est un programme initié par le ministère en charge de l'environnement et lancé en 1982 par le Muséum national d'histoire naturelle. Une première version de l'inventaire régional a été diffusée en 1994. La mise à jour est en cours.

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE
Commission Espèces et communautés biologiques
Séance du 20 mars 2018

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2017-11-29x-01403 Référence de la demande : n°2017-01403-011-001

Dénomination du projet : VIA SILVA ZAC ATALANTE

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 14/11/2017

Lieu des opérations : 35510 - Cesson-Sévigné

Bénéficiaire : BARADOUX - SPLA VIA SILVA

MOTIVATION ou CONDITIONS
<p>Les deux ZAC sont contiguës, les analyses de leur état initial et les mesures Eviter-Réduire-Compenser sont pensées et présentées globalement.</p> <p>Le CNPN a examiné les dossiers dans une démarche commune. C'est pourquoi les deux dossiers font l'objet d'une analyse et d'un avis commun.</p> <p>Le dossier concerne un double aménagement urbain touchant 107 ha (ZAC des Pierrins) et 92 ha (ZAC Atalante) soit un total de 199 ha d'espaces ruraux compris à l'intérieur du périphérique entourant l'agglomération rennaise.</p> <p>Les inventaires:</p> <p>En introduction il est anormal que les inventaires n'aient pas été menés sur une aire d'étude élargie sur les 600 ha comprenant la ZNIEFF située au nord de la ZAC Atalante. En effet il est impossible de contextualiser la richesse de la flore et de la faune protégées et remarquables.</p> <p>Il paraît surprenant qu'aucune espèce botanique protégée ne soit recensée dans un espace aussi vaste qui jouxte une ZNIEFF. En tout cas les méthodes de recensement ne sont pas précisées ni les dates d'inventaires.</p> <p>La faune est diversifiée et les boisements et bocages sont anciens puisqu'ils abritent le grand Capricorne, 5 espèces de batraciens, 3 espèces de reptiles, 33 espèces d'oiseaux nicheurs, 9 espèces de chiroptères et 2 espèces d'insectes protégées (l'Agrion de mercure et le grand Capricorne). Cependant les inventaires reposent sur une insuffisance de jours d'inventaires. Il est par exemple paradoxal de trouver aussi peu de chiroptères en déplacement sur les parties humides et bocagères des sites considérés sans compter les milieux boisés du domaine de Vaux et leur prolongement en forêts situées au nord-est de l'agglomération.</p> <p>Le problème de ces inventaires, c'est qu'ils ne sont pas analysés dans leur contexte écologique, ne font pas référence aux corridors écologiques existants hors du périmètre des aménagements et n'établissent aucun lien avec la ZNIEFF située au nord de la ZAC Atalante.</p>

Figure 94 : Avis du CNPN sur ViaSilva ZAC Atalante du 14/11/2017 (1), Site de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine - Avis CNPN Mars-Avril 2018.

D'après l'association Conservation Nature¹, la plupart des constats sur les inventaires régionaux diffusés depuis 1994 seraient de la même nature, et par conséquent laissent le citoyen songeur sur le paradoxe entre une communication en boucle sur la durabilité et la réservation de la nature dans de nombreux territoires comme sur ce type de projet.

¹ Conservation de la nature. In : *conservation-nature.fr* [en ligne]. 2019.

la ZNIEFF située au nord de la ZAC Atalante.

Enjeux écologiques:

La forte urbanisation des 2 ZAC qui généreront une forte activité humaine et de loisirs aura obligatoirement des effets incidents sur les mesures ERC prises en faveur de la faune protégée. Il n'est pas démontré en quoi la circulation et fréquentation humaine, des chiens et des chats ... n'auront pas d'incidence forte sur l'évolution naturelle de la biodiversité, d'autant que les fonctionnalités écologiques des habitats à amphibiens ne sont pas suffisamment prises en compte car il faut considérer non seulement les zones de reproduction mais aussi les zones de dispersion estivales et hivernales dans les milieux boisés et prairiaux alentour.

Par ailleurs les prairies siliceuses sont qualifiées d'intérêt patrimonial faible, ce qui est faux. En état dégradé, elles le sont, mais elles possèdent un potentiel fort une fois restaurées.

2/2


MOTIVATION ou CONDITIONS		
<p>Les mesures compensatoires: Le dossier contient des aspects positifs comme:</p> <ul style="list-style-type: none">- la vision globale des enjeux écologiques à l'échelle des deux sites,- la présentation claire des principaux éléments de la biodiversité faisant l'objet d'évitement (61 ha) à l'intérieur des corridors écologiques incluant les cours d'eau et les zones humides comme décrit en page 136 et 166,- la cohérence des mesures compensatoires. <p>Cependant il n'y a pas d'assurance que les espèces protégées incluses dans les zones évitées bénéficiant de mesures compensatoires seront capables de s'y maintenir et s'y développer du fait de la non pérennisation des mesures foncières et réglementaires (lesquelles ne reposent que sur des règles d'urbanisme). Aucune MC n'est contractualisée hors des ZAC dans le périmètre compris entre la rocade et les zones à urbaniser. Les ratios de compensation sont à revoir eu égard à la faiblesse des inventaires et des engagements fonciers et dans les mesures de gestion. Les gîtes artificiels à chiroptères ne sauraient compenser les gîtes arboricoles détruits. Les mesures d'évitement (corridors écologiques) devraient devenir des mesures compensatoires avec acquisitions foncières ou réglementations plus fortes que le PLU.</p>		
<p>Pour l'ensemble de ces raisons, un avis défavorable est apporté à cette demande de dérogation tant que:</p> <ul style="list-style-type: none">- les inventaires et les continuités écologiques n'auront pas été établies avec la ZNIEFF située au nord de la ZAC Atalante d'une part, au sein du territoire rural qui s'étend jusqu'à la rocade et qui est voué à une urbanisation prochaine d'autre part,- les caractéristiques écologiques à maintenir n'auront pas été identifiées, ainsi que la faune et la flore remarquables et les mesures compensatoires prises en considération dans une vision de long terme de l'ensemble du site,- les mesures compensatoires ne seront pas étendues aux milieux à enjeux faisant l'objet d'évitement (voir figure 110 p.166) et en périphérie nord-est du site,- la protection et la gestion ne seront pas assurées sur une période de 30 ans en lien avec des organismes spécialisés en biodiversité.		
<p>Par délégation du Conseil national de la protection de la nature : Le Président de la Commission espèces et communautés biologiques : Michel METAIS</p>		
AVIS : Favorable <input type="checkbox"/>	Favorable sous conditions <input type="checkbox"/>	Défavorable <input checked="" type="checkbox"/>
Fait le : 3 avril 2018	Signature : 	

Figure 95 : Avis du CNPN sur ViaSilva ZAC Atalante du 14/11/2017 (2), Site de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine - Avis CNPN Mars-Avril 2018

D'une manière beaucoup plus générale, un acteur public analyse les ressources humaines de l'administration communale et intercommunale sur le territoire rennais : « *Vous avez une administration, je peux vous dire ça, de 4 à 5 000 salariés et agents aujourd'hui entre la ville et la métropole donc c'est une force de frappe (...) quand vous mettez en plus les satellites, vous avez facilement autour de 5 à 6 000 salariés qui travaillent autour de ces problématiques... plus les bureaux d'étude avec lesquels on peut travailler. Donc y a des moyens vraiment très très forts dans la collectivité¹* ».

On pourrait interroger en toute bonne foi, néanmoins, la pertinence de créer moult entités et une large structure administrative, si un projet à vocation durable comme ViaSilva - présenté sans cesse comme un modèle de durabilité dans les media - génère un tel avis du CNPN sur la gestion et le bilan de la biodiversité. Car un nombre significatif d'études d'impact ont déjà été réalisées pas des cabinets d'experts depuis 10 ans en lien avec le projet. On peut par conséquent se demander si la durabilité ne s'apparente pas surtout à une rhétorique opportune pour un marketing territorial contraint dans un contexte de concurrence toujours plus grande entre les métropoles.

Qu'en est-il enfin des relations entre les acteurs et du mode de gouvernance entre eux?

4) Une gouvernance inégale du projet sur la décennie 2009-2019

Le débat universitaire sur la gouvernance n'est pas récent chez les politistes, puisqu'il surgit dans les années 1990 avec des auteurs comme le hollandais Kooiman, Le Galès² en France, ou la sociologue allemande Renate Maintz³.

Le politiste français Le Galès décrit ainsi la gouvernance comme une « coopération plus ou moins stable, non hiérarchique, entre des organisations qui se connaissent et se

¹ C146.

² LE GALES P., Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, Revue Française de Sciences Politiques, 1995, p. 57-95.

³ MAINTZ R., Governing Failures and the Problem of Governability: Some Comments on a Theoretical Paradigm, in J. KOOIMAN (dir.), Modern Governance: New Government-Society Interactions, London, Sage, 1993, p. 9-20.

reconnaissent, négocient, échangent des ressources et peuvent partager des normes et des intérêts. Dans cette perspective, des acteurs de toutes natures et des institutions publiques s'associent et mettent en commun leurs ressources, leurs expertises et leurs capacités pour développer une politique publique locale qu'ils co-construisent. Ainsi les usagers participent à l'élaboration de la décision publique et à son évaluation, ce qui permet d'une part de mieux identifier leurs besoins et d'autre part de légitimer les choix publics ».

Nous avons donc accordé une attention toute particulière à cette notion de « coopération plus ou moins stable mais horizontale » entre acteurs différents, de participation des usagers plus ou moins active à la décision, et de légitimation plus ou moins avérée d'un projet urbain comme celui étudié. A y regarder de près, l'idée d'une « coopération non hiérarchique » relève ici d'une forme d'utopie de notre point de vue, car pour le terrain à l'étude, ce sont les pouvoirs publics qui sont véritablement les chefs d'orchestre des ZAC et d'un projet d'écocité comme ViaSilva. Ce sont eux qui organisent la fabrique urbaine et donnent les instructions majeures, même s'il existe par ailleurs un filtrage interne, i.e. en amont entre les experts ou responsables des services et les élus décideurs. La participation des usagers s'est faite, quant à elle, plutôt après sur l'écocité observée (comme pour l'écoquartier La Courrouze, on le verra ensuite), i.e. une fois que les grandes décisions structurantes ont été arrêtées par les services techniques et quelques décideurs-clés. Quant à l'évaluation « ex-post », elle semble toute relative encore au bout d'une décennie.

La définition du politiste sur la gouvernance nous semble par conséquent assez idéalisée, et n'est en tout cas pas celle que nous avons observée sur le terrain, même si c'est cette terminologie de la gouvernance qui est employée pour la fabrique urbaine rennaise aussi. Il existe par conséquent de notre point de vue, une véritable coalition dominante d'acteurs à laquelle les autres acteurs publics et privés doivent s'adapter pour pouvoir travailler. Il s'agit donc de la configuration d'une gouvernance qui suppose:

- ✚ Un Etat à distance impulsant par décennie (ou intervalle de quelques années) des grandes orientations, et finançant parfois des projets urbains via ses établissements publics (la CDC) ou contrôlant encore ses territoires ex-post via les CRC régionales ou des organismes environnementaux comme le CNPN;

- ✚ Des acteurs privés que les acteurs-clés publics cherchent à attirer s'ils sont dans les technologies du futur, et par des discours vertueux sur la durabilité (dont les mobilités et la participation citoyenne); ou des acteurs privés déjà présents que les pouvoirs locaux font travailler régulièrement, et à tour de rôle;
- ✚ et enfin des citoyens de plus en plus invoqués dans les discours au travers des « ateliers citoyens » pour une « ville durable et désirable », même s'ils seraient caractérisés par des « injonctions contradictoires ». Mais ceux-ci semblent « mis à distance » quand il s'agit de décisions structurantes, voire instrumentalisés parfois.

Ainsi, la gouvernance n'est pas si lisse qu'il y paraît quand on regarde la fabrique urbaine en détail, et les jeux de pouvoir y sont réels, avec des coalitions dominantes à ne pas sous-estimer. Sur le projet ViaSilva, les rapports de force entre les différents acteurs publics ne sont, par conséquent, pas du tout les mêmes entre 2009 et 2014 - où la vision sur les densités et l'aménagement est commune entre la petite ville périphérique, la ville centre et l'intercommunalité - et après.

Sur la période 2014-2019 où les élus métropolitains ménagent ceux de Cesson-Sévigné suite au vote sans appel des citoyens aux municipales de 2014, mais les relations demeurent tendues voire chaotiques parfois entre les élus municipaux. Il existe donc une évolution significative entre la labellisation de 2009, la vie du projet après 2012 (mise à jour des ZAC), puis celle nouvelle après les élections de 2014, comme en témoigne la joute verbale entre élus à Cesson-Sévigné, recensée dans un quotidien régional ci-dessous:

Claude Gérard, élu de l'opposition s'étonne : **« Pour la onzième fois, je constate qu'un avenant vient retarder de quatre ans le projet. »** François-Eric Godefroy, élu chargé de l'urbanisme, s'insurge: **« Du retard par rapport à quoi ? Votre projet n'existe plus, il a été rangé au rayon des antiquités par les Cessonnois, en avril 2014. »**

Albert Plouhinec clôt le débat en affirmant: **« On arrive en 2018, on est dans un nouveau projet. En 2025 vous pourrez en parler... »**

Figure 96 : Extrait du conseil municipal de Cesson, dans : CONQUER, Nicole, La ZAC des Pierrins sort bel et bien de terre. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 20 octobre 2017

Et qu'en est-il de l'outil d'action publique (IAP) qu'est la communication? Après 2015 et l'élection de nouvelles équipes à Rennes Métropole et à la ville centre, ViaSilva semble de moindre importance, et ne fait en tout cas plus autant l'objet d'une mise en avant constante comme après la labellisation nationale.

Ainsi, un acteur public nous déclare par rapport à la communication de la ville centre: « *Moi j'ai l'impression que pour l'instant, c'est (ViaSilva) vraiment.... tout en bas... On n'en parle plus, mais c'est peut-être un biais ... des pistes cyclables à Rennes (...) Moi ce que j'ai vu et qui est ressorti, c'est plutôt Rennes 2030, et puis l'enjeu de la place du vélo porté par l'association¹ je sais plus quoi (...) Ce qui transparait pour le commun, c'est absolument pas ViaSilva² ». D'ailleurs, la maire de Rennes, Nathalie Appéré, confirme cette nouvelle ambition de Rennes dans un article paru en février 2018: « Bien plus qu'une simple opération de voirie, il s'agit d'afficher une ambition nouvelle, une ambition XL en faveur du vélo³», comme à Copenhague où l'air est très pollué?... pourrait-on ajouter.*

Et quand on tape « ViaSilva » sur le site de Rennes Métropole en 2019, l'information est réduite à la portion congrue, alors que l'information sur le centre ville de Rennes, les « prairies Saint-Martin » ou les « plages de Baud » est développée. Le projet ViaSilva semble donc mis en sourdine à la ville centre après 2014:

¹ Il s'agit de l'association Rayons d'action En 2005, quelques cyclistes créent l'association, après la disparition en 2002 d'une précédente association pro-vélo, appelée « Route Bleue ». En 2015, le Plan Vélo 2020 est adopté par la ville de Rennes, dont un des objectifs est de parvenir à 20% des déplacements effectués à vélo d'ici à 2020. En 2017, l'association lance l'idée d'un réseau express vélo au niveau métropolitain. Fin 2018, l'association Rayons d'Action comprend 840 adhérents. Cf. RAYONS D'ACTION, 2019. Qui sommes-nous ? In : rayonsdaction.org [en ligne]. 2019/.

² C131.

³ Cf. OUEST-FRANCE, Rennes. Un Réseau express vélo de 16 km à travers la ville. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 2 février 2018.



Figure 97 : Recherche ViaSilva sur le site de Rennes Métropole

Depuis 2014 et le changement d'équipe partisane sur la commune où se trouve 90% du foncier du projet (Cesson-Sévigné), la communication manquerait aussi parfois de cohérence et de cohésion entre le niveau communal et métropolitain.

Un autre acteur public interrogé nous avoue: « *Moi, pour tout vous dire, j'ai un peu de mal aujourd'hui à comprendre la gouvernance sur ViaSilva, voilà... j'y vois pas clair du tout (...)* honnêtement, je sais plus qui pilote quoi (...) Parce que faut voir que le projet qui était très ambitieux sur des aspects de développement durable au sens large - densité, formes urbaines etc. - il a pris un peu de plomb dans l'aile aux changements municipaux, notamment avec les changements sur Cesson-Sévigné.... Donc la communication est pas claire du tout, parce qu'on a toujours une agglomération qui communique sur son projet, voilà, avec toujours la même approche; et puis une commune de Cesson-Sévigné qui dit « on a réussi à infléchir le projet, on revient sur de l'habitat, certes dense, mais individuel»... enfin bon voilà, moi je suis un petit peu perdu et je me pose des questions... j'espère que le projet ne va pas quand même être trop dénaturé, même si le projet initialement, il faisait peur, quoi: 40 000 »

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 335

habitants, 40 000 emplois¹ ». On le voit ici, la continuité est mise au défi, autant que la cohérence du discours porté entre l'échelle communale et métropolitaine. Cela dénote donc d'un véritable changement dans le pilotage du projet urbain, et sur la gouvernance entre les différents acteurs publics en général.

Enfin, alors que l'appel à la démarche écocité a été lancé il y a déjà plus de dix ans (en 2008), un premier bilan sur le projet ViaSilva 2040 aurait pu être envisagé à ce stade, afin de mettre en évidence les étapes franchies, l'évolution de la gouvernance, ou les améliorations en matière de formes urbaines, de gestion des mobilités, de performance des bâtiments ou d'utilisation nouvelle des énergies (nucléaire versus renouvelable, BBC versus bâtiments passifs) comme sur le projet ECO-City à Elseneur, ou bien à Nordhvanen à Copenhague, comme on le verra par la suite. En outre, des retours d'expérience sur la participation des citoyens et des entreprises vis-à-vis du projet auraient pu être organisés.

Un acteur public nous révèle à cet égard la méthode à la française: « *Cela (l'évaluation) fait défaut (...) on le voit, au delà des projets urbains, sur les différentes contractualisations entre l'Etat et les collectivités, la dimension évaluative est très souvent oubliée. Quand y a pas l'Europe à côté pour rappeler ces impératifs, ça ne se fait pas (...) Je crois que c'est pas la culture²* ».

Or, cela interroge sur la notion de *mixité fonctionnelle* véritable, même si un immeuble pour étudiants est prévu à terme sur l'ancienne ZAC des Champs Blancs, et si des logements résidentiels sont programmés sur la zone Atalante récemment ajoutée à ViaSilva³. Après 2014 en effet, la fusion entre le secteur d'études « ViaSilva Ouest » créé en 2011 dans la zone d'Orange sur la technopole Atalante et la ZAC Champs Blancs est actée. Elle sera finalement renommée Atalante-ViaSilva⁴, qui est sans doute plus parlant. Néanmoins, pour qui se

¹ C132.

² C133.

³ En effet, par délibération du conseil communautaire du 31/3/2011, le secteur d'étude Via Silva Ouest est classé d'intérêt communautaire. Cf. rapport Artelia d'octobre 2017 (p 9/27).

⁴ Cela fait donc l'objet de l'étude environnementale unique pour les deux zones encore réalisée par Artelia en octobre 2017.

promène sur la ZAC des Champs Blancs en 2018 ou 2019, il est aisé de constater que la ZAC est avant tout composée d'immeubles de bureaux.

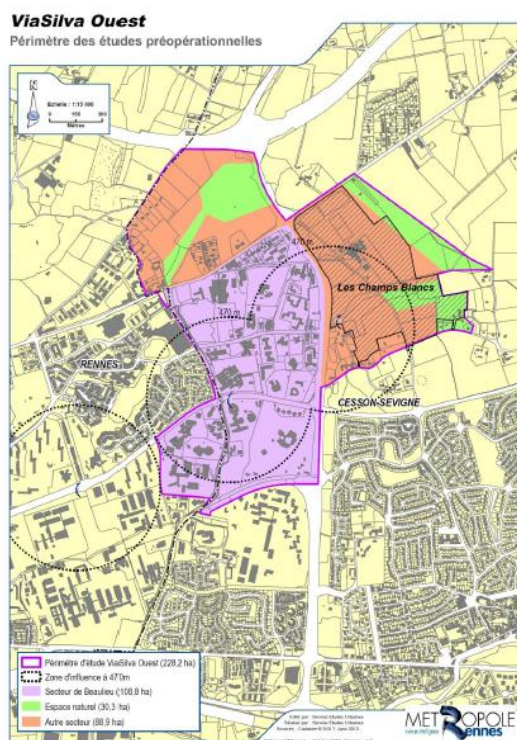


Fig. 4. Plan du périmètre du secteur d'étude en 2012 (source : dossier de création modificatif)

Figure 98 : Plan du périmètre du secteur d'étude en 2012, Source: Rapport Artelia 2017

Quant à la deuxième ZAC qui est principalement résidentielle - en l'occurrence la ZAC des Pierrins - elle serait en 2017 en « phase de démarrage¹ » selon un article où la première adjointe au maire de Cesson-Sévigné, interrogée en octobre 2017, vante l'avancement des travaux. Celle-ci aurait épluché les finances de la ZAC les Pierrins pour l'année 2016, au cours de laquelle « 434 340 € auraient été dépensés² ».

Or ce démarrage en 2017 est largement à relativiser, puisqu'une visite sur site deux ans après exactement (juste à la clôture de ces lignes en octobre 2019), montre que le terrassement et le bornage commencent juste, et depuis à peine un mois. Quant aux immeubles, bien que

¹ Cf. CONQUER, Nicole, La ZAC des Pierrins sort bel et bien de terre. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 20 octobre 2017.

² D'après l'élue aux finances, le montant des 434 K€ comprendrait, entre autres, les frais d'études, les frais financiers (130 889 €), le coût de l'aménageur (109 818 €), des travaux de diagnostics archéologiques (94 181 €), et les acquisitions foncières (80 508 €).

débutés par plusieurs promoteurs sur l'ensemble du secteur, ils sont encore au ras du plancher comme l'indiquent les photographies ci-dessous; et en tout cas loin d'être finalisés, ne serait-ce qu'avec un rez-de-chaussée.



Figure 99 : Vues de la ZAC des Pierrins avec travaux de terrassement en Octobre. 2019, (Photographies de l'auteur).

Comme on le verra sur La Courrouze ensuite aussi, les travaux s'intensifient en tout cas à l'automne 2019, probablement en vue des élections municipales en mars 2020.



Figure 100 : idem.

La ZAC des Pierrins, créé en 2005 - et non en 2011¹ comme indiqué dans une revue locale puisqu'elle fut alors amendée (puis ensuite à nouveau revue en 2015 sur les densités) - doit donc être retravaillée en 2017 par l'urbaniste comme suit:

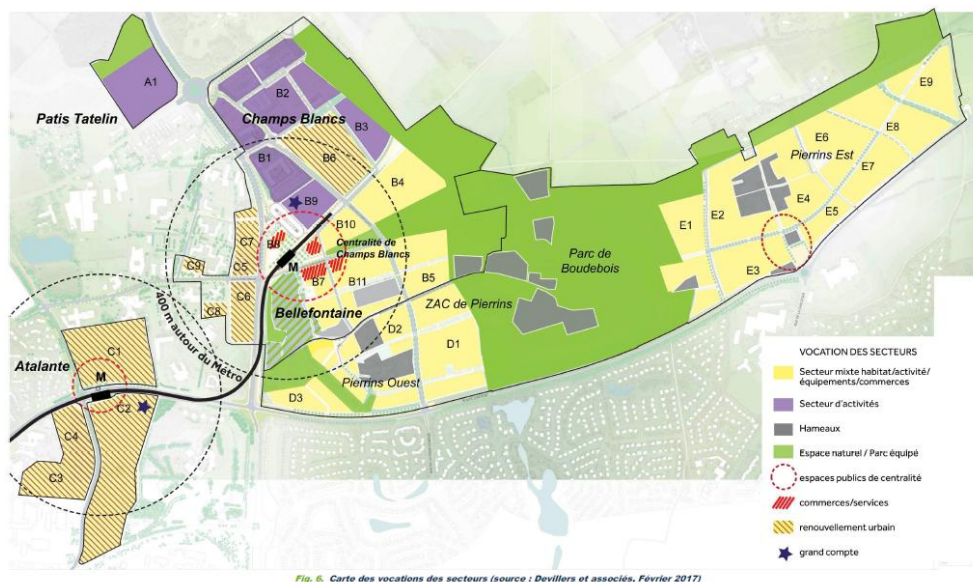


Figure 101 : Vocation des secteurs, in Source: Rapport Artelia - Oct 2017.

La question des mobilités est posée aussi, car les vélos et les piétons semblent encore rares sur la zone, et le système de bus pas encore pleinement utilisé. Un acteur public nous livre à ce propos son analyse: « *Sur le papier, on voit des choses intéressantes: normalement y a des commerces qui doivent arriver au nord de la zone des Champs Blancs, mais aujourd'hui, on voit l'immeuble B-Com (...) C'est un quartier qui se distingue, c'est plus espacé, y a moins la notion de rue, et des circulations différentes... mais qui sont aussi perturbantes (...) Dans la façon dont il sort de terre, c'est un quartier perturbant. Pour la mobilité, ça fonctionne déjà pas (...) Pour quelqu'un qui vient de l'extérieur, le métro va rien changer (...) Je vois pas le parking-relais sur le plan (...) On a du mal à accéder au rond-point B-Com, donc on aura du mal à accéder au parking-relais (...) Pour moi, le park-relais,*

¹ Le journalise indique dans Place Publique n°35 que la ZAC des Pierrins aurait été créée en 2011, et devait accueillir 400 logements dans un « espace paysager » de 40 hectares. Or un des nombreux rapports du cabinet d'ingénierie Artelia, signé le 14/12/2012, confirme que la ZAC des Pierrins a été créée en 2005 sur 106 hectares (p 2/18).

il faut le mettre en dehors de la rocade¹ ». Ce parking-relais a fait l'objet d'un appel d'offre² fin 2017: implanté près du métro intra-rocade, ce sera un parc de stationnement de 800 places, avec 5 niveaux au-dessus du rez-de-chaussée pour une hauteur d'environ 23 mètres.

Un acteur privé nous livre également son analyse sur la mise en œuvre du projet aux Champs Blancs: *« Quand on leur a proposé le projet, Rennes Métropole a applaudi des deux mains. Mais le temps de l'entreprise privé et celui des collectivités territoriales est différent, même si la municipalité de Cesson s'est montrée très réactive alors³ »* (sous la mandature Bihan à Cesson). Il poursuit en nous expliquant la façon dont s'est passée l'entrée sur le site et dans les locaux flambant neufs, notamment lors de l'inauguration: *« Quand on est arrivé, on n'avait pas d'éclairage extérieur. On leur avait signalé aussi qu'en terme de protection incendie, c'était insuffisant. Ils nous ont menés en bateau, car il n'y avait pas assez de débit d'eau dans le réseau et ils nous ont dit après que le problème serait réglé avec le nouveau château d'eau⁴. L'assureur nous a assuré, mais à un coût plus cher⁵ ».*

Et de conclure: *« L'enjeu économique de l'aménagement d'une ZAC comme Champs Blancs est tel qu'ils nous présentent monts et merveilles, alors qu'ils savent qu'ils ne peuvent pas tout faire. Avec nous, l'enjeu était majeur par rapport à l'emploi et au développement de la ZAC⁶ ».* La gestion des grandes infrastructures (en eau, en routes ou en pistes cyclables) nécessaires sur un tel projet est donc un élément clé qui peut parfois être minoré par les pouvoirs publics, ou décalé dans le temps, comme en témoignent certains des entretiens menés avec des élus qui l'admettent, et le déplorent même avec transparence.

¹ C134.

²Référence du marché: 3275719 en date du 3/12/2017 sur LA CENTRALE DES MARCHÉS, Marché public : Lot 121 - Vrd, clos couvert et divers du parc relais et Gare-bus Cesson - ViaSilva de la ligne b du métro automatique de Rennes Métropole - Rennes. In : centraledesmarches.com [en ligne]. 2017.

³ C135.

⁴ Le nouveau château d'eau de Cesson est situé en bordure de rocade au lieu-dit « La Guilbonnais ». Il a été inauguré le vendredi 17 mai 2013 par Michel Bihan, maire de Cesson-Sévigné; ainsi que Marc Hervé, alors élu rennais et président du Syndicat mixte de production du bassin rennais.

⁵ C136.

⁶ C137.

Pour ce qui est des flux de véhicules aux heures de pointe, il semble que la zone soit quelque peu déjà congestionnée, comme l'indiquent par les cartes ci-dessous:

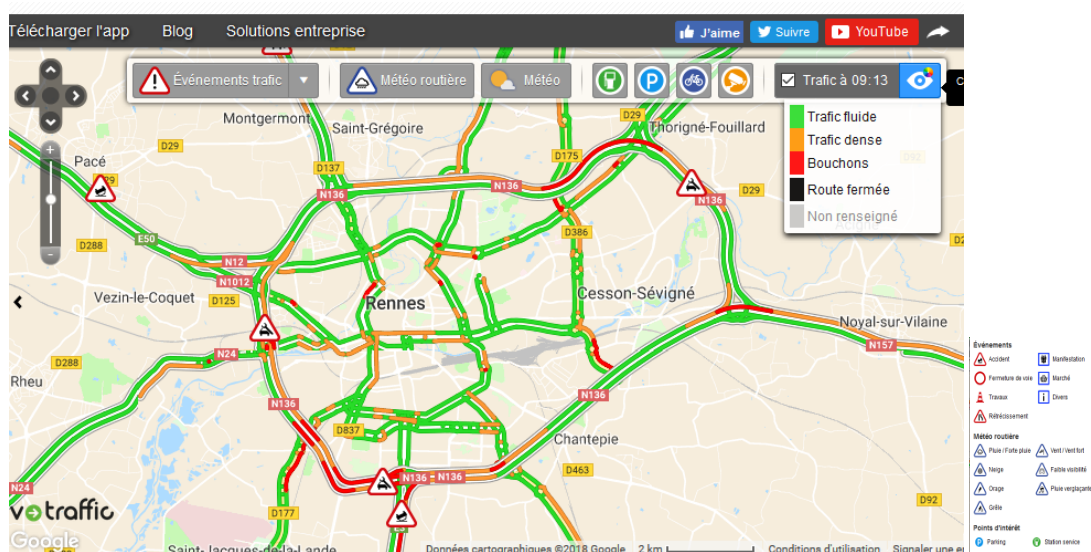


Figure 102 : Source: <http://www.v-traffic.com/> - 2018.

En effet, qu'il s'agisse de la rocade nord (N136) ou de l'entrée sur la ZAC des Champs-Blancs (D97 puis D386 au niveau du rond-point B-com), le trafic semble assez congestionné à le matin, surtout pour les voitures arrivant de l'extérieur de la ville-centre:



Figure 103 : Source: <http://www.v-traffic.com/> (15/10/2018, 9h19)

Sur la mise en œuvre des Champs Blancs, un autre acteur privé nous livre son évaluation ex-post: « *Un exemple aberrant, c'est l'aménagement des transports en commun. On les a interrogés sur les lignes qui allaient desservir la ZAC avec un plan de déplacement de l'entreprise. Ils nous ont dit qu'ils avaient besoin d'un plan de déplacement de l'entreprise pour pouvoir quantifier nos besoins en infrastructure. Or il existait quasi en l'état puisqu'on déplaçait nos locaux seulement d'1km à vol d'oiseau. On avait identifié que 15% de nos salariés se déplaçaient sans la voiture, dont beaucoup en bus avec la ligne 4 (et le reste à vélo ou à pied). Or ils avaient prévu la ligne 1 comme ligne majeure. On nous a fait miroiter la ligne 4, mais elle est finalement allée à St-Sulpice au lieu des Champs Blancs avec la pression d'Orange. En fait, il s'agit d'un rapport de force avec les collectivités territoriales, et il n'y a pas de réflexion commune entre les différents industriels: ça m'est même arrivé de partir au milieu d'une réunion. Le directeur des services urbains à Rennes Métropole a son business à gérer, c'est un fait¹ ». On serait donc ici dans une logique décrite par des auteurs comme Wagner², Buchanan ou Jones où les directeurs techniques peuvent aussi être parfois des « entrepreneurs politiques ».*

Mais « l'entrepreneur politique » peut aussi être un élu. Un acteur privé nous précise ainsi: « *Pour Couet, l'écocité ViaSilva est un projet énorme, et il y avait des tiraillements pour en avoir la gouvernance. Entre Couet et Bihan, c'est le maire de Cesson qui en a pris le leadership pour des raisons politiques. Quant à Delaveau, il prenait le temps d'écouter les problèmes³ ». La compétition pour le leadership politique sur un projet d'une telle envergure et d'une telle visibilité peut donc devenir forte en coulisses. Il s'agit d'être associé à des opérations innovantes et exemplaires afin d'en tirer un profit politique aux élections suivantes, ce qui ne sera, hélas, pas forcément le cas pour les deux protagonistes⁴. Par contre, si le projet*

¹ C139.

² FACCHINI, François, L'entrepreneur politique et son territoire, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. Juillet, no. 2, 2006, pp. 263-280.

³ C140.

⁴ Mr. Bihan est battu aux municipales de 2014 au 3e tour avec 30,44% des suffrages exprimés, tandis que Mr. Couet est élu au premier tour avec 56% (soit 1989 voix) en 2014. Mais Couet est éliminé au 1er tour des législatives 2017 avec 13,26 % des voix sur la 8e circonscription d'Ille-et-Vilaine, soit 3e derrière la FI et LREM. On notera l'effet démultiplicateur de l'intercommunalité qui permet avec 1989 voix de devenir président d'une métropole qui comprend 450 593 habitants (dont 221 272 Rennais) au 01/01/2018 (source Insee)

n'avance pas et devient encombrant, le portage politique est mis en sourdine comme à La Courrouze, on le verra ensuite.

Quant à l'organisation des mobilités sur le projet, un acteur privé nous livre son analyse sur une des ZAC en particulier: « *Un dysfonctionnement majeur qu'on a noté, c'est qu'il n'y avait pas de pistes cyclables en 2012. Du coup, alors que 25% de nos salariés ne prenaient pas leur voiture, c'est descendu à 10% aujourd'hui, l'explication étant que la ZAC n'était pas pourvue de la bonne desserte en bus, qu'il n'y avait pas de piste cyclable et pas de trottoirs. Avec ce problème de timing, les gens qui avaient fait l'effort de changer leur mode de déplacement sont revenus à la voiture¹* ». Le rapport au temps peut donc apparaître très différents entre des acteurs privés et publics sur ce genre de projets.

La question du partage ou du transfert des compétences entre collectivités territoriales est mise en évidence aussi sur un projet majeur comme ViaSilva. Elle peut générer des tensions ou des rivalités entre les agences, les services municipaux ou intercommunaux, ou même encore avec d'autres échelons relevant des services de l'Etat. Elle peut accentuer en conséquence la complexité du pilotage. Comme un responsable nous l'avoue: « *Je sais pas si je devrais vous dire ça ... mais je vais vous le dire quand même (...) Au niveau des services (de l'intercommunalité), c'est très difficile de travailler avec eux. Sur la base de cette politique forte, ils ont un peu la grosse tête, quoi (...) Y a des compétences pointues, mais on fait très bien ailleurs aussi. Et si vous voulez, moi je considère qu'on a toujours à apprendre des autres, et je suis pas sûre qu'à Rennes Métropole, ils le partagent vraiment (...) Mais c'est au travers de leur action sur le logement social qu'ils mettent en œuvre un certain nombre d'innovations²* ».

Au delà de l'opinion exprimée ici³, ce point de vue montre combien l'évolution dans l'attribution des compétences entre collectivités locales détermine des hiérarchies sur les

¹ C141.

² C142.

³ C'est un jugement que l'apprenti-chercheur (que nous sommes) ne partage pas à la suite des entretiens qui ont été menés, car les personnes interrogées ont, au contraire, fait souvent preuve d'une grande humilité. Mais nous n'avons couvert qu'un panel assez limité de personnes, et sur un temps court à chaque fois. Il s'est d'ailleurs avéré au fil des échanges que les personnes qui refusent les entretiens ont soit un agenda débordé, soit une connaissance limitée du sujet (après insistance, un élu a ainsi accepté l'entretien et expliqué son implication assez faible sur le projet); soit une aversion prononcée pour une déconstruction de leur action suite à un entretien (d'après les remarques de leurs homologues).

projets urbains, voire génère d'éventuelles tensions entre acteurs publics/publics, ou privés/publics. Un régime urbain peut donc aussi être entendu comme un « écosystème » parfois assez fermé, où tout le monde se connaît, et où des tensions sont générées par les recompositions des compétences recomposées par le législateur au niveau national.

Enfin, un autre acteur privé nous donne sa définition de la durabilité urbaine, quelle que soit l'échelle, i.e. que ce soit au niveau de la ville ou du quartier, qui nous semble probablement la plus en adéquation avec ce que dit le rapport Brundtland de 1987:

« *Un écoquartier, c'est un respect, une intelligence de tous les flux, donc ça peut être morphologiquement très différent et répondre à plusieurs types urbains... ça peut être du lotissement comme du macro-îlot très dense¹ ».* Cette définition du projet durable comme une « gestion optimisée des flux » (de véhicules, d'eau, de déchets, ou d'énergie) semble plus globale et donc très pertinente. Elle pourrait également inclure l'idée d'une participation citoyenne plus large à la fabrique urbaine, ce que nos interlocuteurs ont d'ailleurs souvent évoqué.

Alors, que dire pour synthétiser en quelques lignes cette étude du projet d'écocité ViaSilva?

On pourra finalement conclure que ViaSilva met à jour un contexte où:

- L'Etat a désormais un rôle d'impulsion et de financement des grandes opérations d'aménagement, ou d'innovation durable et technologique sur une métropole comme Rennes. Il propose les grandes lignes directrices, laisse les acteurs du territoire s'organiser entre eux sur les modalités de mise en œuvre des projets, choisit la contractualisation dans les logiques de la sphère privée; mais ne verse pas les fonds engagés si les résultats ne sont pas atteints ou les délais tenus. On pourrait ainsi le qualifier « *d'Etat manager* » désormais;
- C'est aussi un « *Etat contrôleur* » puisqu'il vérifie l'application de ses différents codes (environnement, urbanisme, finances publiques) via la Chambre régionale

¹ C138.

des Comptes, ou ici aussi, la CNPN en matière de biodiversité sur le projet ViaSilva (malgré de multiples études déjà réalisées auparavant). Et même s'il s'agit d'un contrôle (parfois très) a posteriori, les acteurs locaux sont surveillés à distance par le pouvoir central;

- Les pouvoirs locaux sont composés à Rennes d'une *coalition dominante* depuis des décennies, avec un parti socialiste qui jusque 2017 était incontesté, même si un renouvellement générationnel en 2014 a changé la perception de certains citoyens et de certains acteurs publics ou privés sur l'action publique et la fabrique urbaine rennaise en particulier. Un leadership politique bicéphale n'aura pas facilité la tâche des élus décideurs, et un des deux plus puissants aura dû annoncer d'ailleurs en juin 2019 son retrait de la vie politique après des années d'engagement et de pouvoir politique sur l'agglomération¹. Cette coalition dominante comprend donc des élus proches de certains directeurs des services techniques (qui ont aussi un pouvoir certain), mais aussi quelques acteurs économiques clés qui apportent emplois et attractivité économique au bassin de vie rennais;

- Un projet comme ViaSilva met aussi en exergue la complexité du système administratif français qui comprend moult échelons au niveau local (contrairement au Danemark qui a fait des choix de taille critique en 2007), avec des compétences parfois mal définies entre les différentes entités; ainsi que la complexité et le nombre des instruments d'action publique (IAP). L'exemple le plus évident ici est la relation complexe apparue entre la commune de Cesson et Rennes métropole après 2014, avec une légitimité communale devant le citoyen mais un *pouvoir de bâtisseur* désormais à l'intercommunalité, ce qui nous amène au dernier point:

¹ Suite à un rapport de force probablement de plus en plus tendu et défavorable face à la maire de la ville centre, le président de Rennes Métropole depuis 2014, Emmanuel Couet, a ainsi annoncé en juin 2019 son retrait de la vie politique. On le verra plus en détail sur l'étude du projet La Courrouze.

- Ce projet est probablement le cas d'école typique de la non consultation des citoyens et riverains impliqués sur un projet urbain, avec les effets de blocage du projet que cela génère, de retards cumulés et aussi de violence dans les affrontements partisans qui s'installent alors. Une participation et une consultation des citoyens dès 2008, en amont des esquisses de l'urbaniste, aurait peut-être permis à ViaSilva d'être beaucoup plus avancé comme Nordhavnen à Copenhague aujourd'hui.

Mais qu'en est-il du projet d'écoquartier de La Courrouze, qui est situé sur la même agglomération rennaise et se développe à peu près à la même époque, c'est à dire dans les années 2000?

CHAPITRE 5. LE PROJET D'ECOQUARTIER LA COURROUZE (France): Entre projet phare et application du modèle rennais d'aménagement

Le projet « La Courrouze » est un projet urbain assez ancien - il a presque trente ans - puisque le Syndicat Intercommunal¹ de la Courrouze (ou *SIC*) est créé par arrêté préfectoral le 16 septembre 1991. Il réunit alors les communes de Rennes² et Saint-Jacques de la Lande³, dans le but commun d'accompagner le développement d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) à la Courrouze.

Le site se trouve au sud-ouest de la ville centre de Rennes, en intra-rocade mais près de la route de Redon (la D177), comme indiqué ci-dessous:

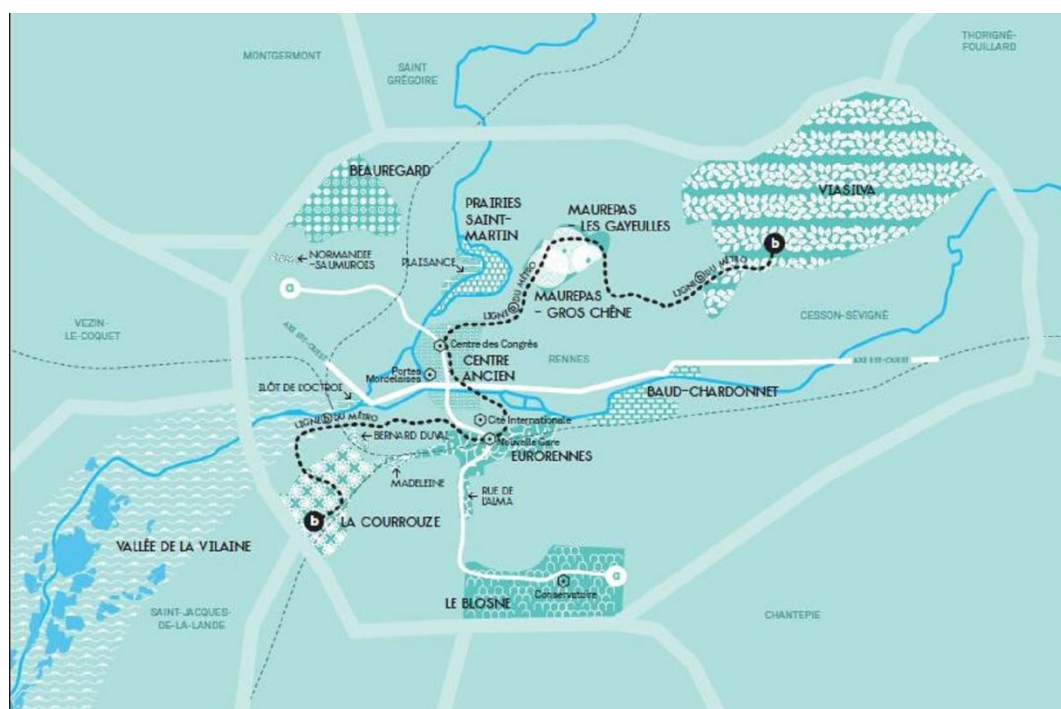


Figure 104 Source : Pôle économique en centre-ville, Au cœur d'un territoire attractif In : eurorennes.fr [en ligne]. 2019

¹ Le syndicat est un EPCI sans fiscalité propre, i.e. non habilité à lever l'impôt.

² INSEE, 2019. Dossier complet – Commune de Rennes.

³ INSEE, 2019. Dossier complet – Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande.

Notons, du reste, qu'il existe une « rue de la Courrouze » avant la naissance de ce projet urbain. Elle se situe au sud-ouest de Rennes, à équidistance entre le boulevard Mermoz (au sud), le boulevard Pierre Mendès-France (à l'ouest), le boulevard Georges Pompidou (à l'Est), et la voie ferrée de Rennes-Redon (au nord):

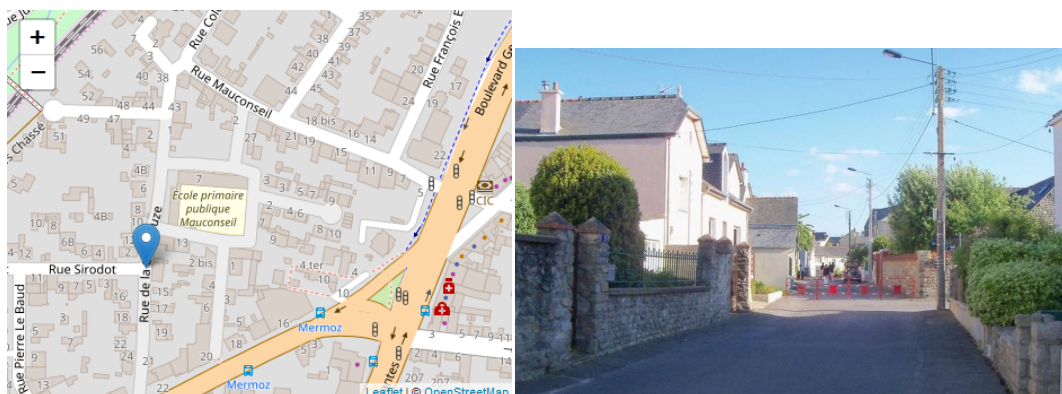


Figure 105 Source: Rue de la Courrouze — Wiki-Rennes

Cette petite rue calme, nichée au cœur d'un quartier de maisons variées à un ou deux étages avec jardins entretenus, tire d'ailleurs son nom d'un ancien lieu-dit - La Courrouze - comprenant un manoir du même nom, situé à une centaine de mètres à l'ouest de l'entrée de la rue de la Courrouze:



Figure 106 Source: Googlemap et Wiki-Rennes

Cette rue de « La Courrouze » fut dénommée par délibération du conseil municipal de la Ville de Rennes le 31 décembre 1928¹. Ce même lieu-dit a, par la suite, donné son nom au

¹ WIKI-RENNES, 2019. Rue de la Courrouze. In : wiki-rennes.fr [en ligne].

Le maire de Rennes est alors Carle H. Bahon (1873-1944), un professeur de mathématiques qui fut le premier maire socialiste de Rennes de 1925 à 1929.

« quartier de la Courrouze » imaginé dès les années 1990 à l'ouest du boulevard Mendès-France, sur les anciennes friches militaires, comme on le verra par la suite.

Tandis que cette rue de La Courrouze est très fréquentée à la fin du XXe siècle car les automobilistes peuvent passer sur le pont au dessus des voies ferrées longeant la rue Jules Verne, la transformation du pont en passerelle piétonne dans les années 1990 a transformé le quartier en un véritable havre de paix, avec son école¹ primaire Mauconseil² qui dégage une atmosphère d'école de campagne, notamment avec ses grands tilleuls. L'endroit concilie une ambiance de faubourg tout en étant en cœur de métropole, à l'opposée d'une urbanité de grands ensembles.

A ce propos, Benoît Feildel³ souligne la montée en puissance des thématiques relatives à la « qualité du cadre de vie, la question du bien-être, de l'esthétique et de l'ambiance, mais aussi les rapports à la mémoire et/ou à la communauté, à travers le sentiment d'appartenance, l'ancrage territorial ou l'attachement aux lieux »⁴. Pour lui, ces préoccupations dans l'espace public renseigneraient sur « l'importance que revêtent aujourd'hui, dans et pour nos sociétés, les dimensions liées à la sensibilité et à l'affectivité ». Elles permettent d'évaluer l'importance de ce rapport personnel à l'espace, dans un contexte où la pratique de l'aménagement et de l'urbanisme se focaliserait surtout sur des aspects techniques et des raisonnements d'ordre purement rationnel. Cette aspiration au beau, et pas seulement au fonctionnel, semble partagée par de nombreux citoyens dans leur perception de la ville, qu'il s'agisse d'écrivains célèbres comme Kundera⁵, ou de journalistes traduisant le rapport des habitants à leur ville.

¹ C'est la plus petite école de Rennes avec environ 70 élèves. Cf. OUEST-FRANCE, 2015. Une salle d'activités à l'école Mauconseil. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 15 juin 2015.

² OUEST-FRANCE, 2010. Un grand jardin pour les élèves de Mauconseil. In : rennes.maville.com [en ligne]. 2 mars 2010.

³ Benoît Feildel est Maître de conférences en Aménagement de l'espace et urbanisme à l'université de Rennes 2.

⁴ FEILDEL Benoît, Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme, *Norois*, n°227, 2013, p 55-68.

⁵ PLACE PUBLIQUE, 2010. Milan Kundera : « La plus haute tour » dans une ville « vraiment moche ». In : placepublique-rennes.com [en ligne]. janvier 2010

Ainsi, à l'interrogation d'un magazine mensuel local en 2014 sur la qualité esthétique des formes urbaines dans la métropole rennaise, est apportée la réponse toute normande¹: « Vaste et subjective question »². Charles Dard, paysagiste sur le projet étudié, est interrogé à ce propos et aurait affirmé en particulier pour La Courrouze: « cet écoquartier ne vieillira pas mal comme les grands ensembles » (p 49).

La question du rapport sensible à l'environnement urbain n'est, en tout cas, pas aussi accessoire qu'on pourrait le croire.

A La Courrouze, ancienne friche militaire, l'heure est aux formes d'avant-garde. Charles Dard, paysagiste de la Zac, s'étrangle à l'évocation des grands ensembles. « Les barres, plus personne n'en construit ! A La Courrouze, on a justement fait le pari de formes urbaines variées pour limiter le risque de monotonie. » Certes, « certains bâtiments sont plus réussis que d'autres », mais « la question de la durabilité et de l'aspect des immeubles est vraiment prise en compte. Nous avons un retour d'expérience sur les grands ensembles. Je ne pense pas que La Courrouze vieillira mal ». Rendez-vous dans trente ans. ●

Mais l'intérêt des Rennais pour leur bâti ancien est récent. Et les quartiers situés hors du centre ancien restent méconnus et peu protégés. Les guides de voyage en parlent à peine. Un responsable du service régional de l'Inventaire du patrimoine, qui souhaite rester anonyme, explique qu'il y règne « une absence totale de protection. L'architecture ancienne des faubourgs conserve pourtant la trace subtile de la transition entre la ville et la campagne. Elle disparaît avec la densification et la pression foncière. » Au rang des victimes : les anciennes fermes en pisé. Plus proche du centre, les amoureux de l'histoire rennaise n'ont pas non plus digéré l'affaire de la chapelle de la Visitation, devenue un centre commercial en 2006. « Aujourd'hui, une telle destruction serait impensable », tempère Gauthier Aubert, de l'association Les Amis du patrimoine rennais. « Cette affaire a provoqué une prise de conscience. Même si, en termes de patrimoine, Rennes pourrait mieux faire. »

1. *Le Mensuel de Rennes* n°7, octobre 2009

Figure 107 : Extrait de *Le Mensuel de Rennes*. octobre 2009. n° 7 (p 49 & 50)

Mais qu'en est-il véritablement de la genèse de ce projet urbain à l'étude?

I - Une mise à l'agenda local plutôt consensuelle

Le syndicat intercommunal de la Courrouze³ est l'émanation d'une dynamique antérieure à sa création en 1991, puisque débutée deux ans auparavant en 1989, sous l'égide du district urbain de l'agglomération rennaise (DUAR), appelé aussi *Rennes District*.

¹ Quiconque a habité d'autres villes (notamment celles au nord de Paris), saura néanmoins relativiser tout jugement hâtif sur Rennes. Car l'impression de verdure avec la ceinture verte, de préservation des bâtisses médiévales ou des belles façades du XVIIIe siècle au centre-ville, ainsi que d'espace par rapport à la région parisienne, sont très prégnantes quand on arrive dans la capitale bretonne.

² JOLY, Julien, 2014. Rennes la moche. In : *Le Mensuel de Rennes*. juin 2014. n° 59, p. 42 45.

³ ARCHIVES DE RENNES, Syndicat intercommunal de la Courrouze Série W - Archives contemporaines 2267 W [en ligne]. 2016

Le district¹ avait en effet entamé alors une réflexion prospective sur son projet d'agglomération, en développant l'idée de créer à cet endroit un projet urbain novateur, et de réviser son schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Le nouveau SDAU sera adopté en 1994, sous l'ère Hervé², autour des principes d'une organisation polycentrique de l'agglomération (la fameuse « ville archipel »), d'une diminution des zones d'activités au profit de zones naturelles; et de l'existence d'une ceinture verte, tranchant ainsi avec les logiques antérieures; et avec la plupart des métropoles contemporaines qui sont en effet souvent constituées d'une ville-centre prolongée directement par des banlieues. Le SDAU s'articule, en outre, autour d'une structuration du territoire en trois niveaux avec la ville-centre (Rennes), les pôles d'appui (comme Bruz), et les centres des autres communes de l'intercommunalité³.

Ledit SIC, créé donc en 1991, est financé par les participations de Rennes (55%) et de Saint-Jacques de la Lande (45%)⁴. Les présidents en seront successivement Daniel Delaveau⁵ puis Jean-Yves Chapuis (1995-2000) qui est le promoteur de la « Ville archipel⁶ » à Rennes.

Mr. Chapuis donne d'ailleurs en entretien⁷ sa vision de la ville et de son rôle, qui expliquent en partie les choix faits sur le projet La Courrouze:

« Après avoir été adjoint à l'urbanisme, j'ai pris les formes urbaines à la demande des élus (...) Les maires se sont dit: Jean-Yves Chapuis (...), il sait négocier avec les promoteurs,

¹ Le district urbain de l'agglomération rennaise (DUAR) est la première structure intercommunale créée en 1970 autour de Rennes, sous l'ère Fréville, et elle est constituée à l'origine de 27 communes. Au 1er janvier 2000, le district (appelé alors *Rennes District*) devient communauté d'agglomération (*Rennes Métropole*) suite à l'adoption de la loi Chevènement. Cette loi no 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « loi Chevènement », a consacré le rôle des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre à travers trois niveaux: les communautés de communes (CC), les communautés d'agglomération (CA), et les communautés urbaines (CU) pour lesquelles le seuil minimal de population est relevé à 500 000 habitants. Les structures antérieures telles que les communautés de ville, les districts et les syndicats d'agglomération nouvelle sont appelés à se fondre dans ces trois types d'EPCI.

² Cf. Supra chapitre n°5.

³ ARCHIVES DE RENNES, Le District Urbain de l'Agglomération Rennaise- Notice historique succincte (1970-2012) [en ligne]. juin 2012.

⁴ Son siège se trouve alors au 71, rue Dupont-des-Loges à Rennes.

⁵ Cf. Supra chapitre n°5 pour la biographie de Daniel Delaveau qui dirige le SIC de 1991 à 1994 puis en 2000-2001.

⁶ CHAPUIS, Jean-Yves, 2008, op. cit.

⁷ L'élu n'a pas souhaité garder l'anonymat.

il est urbaniste de formation en plus, donc il va nous aider à réfléchir à la ville et à surtout faire attention de pas se faire avoir par la technicité... enfin, le discours technique, qui est un discours idiot (...) En fait, c'est (la délégation aux formes urbaines à l'intercommunalité) de réfléchir sur la ville archipel, et c'est d'aider les maires à, si vous voulez, à construire un urbanisme Les formes urbaines en fait, elles sont jamais des formes urbaines uniquement pour l'esthétisme si vous voulez, uniquement pour l'architecture: ça doit correspondre à l'évolution de la société (...). On part des modes de vie, de l'évolution des modes de vie, et on construit les formes urbaines. Si deux tiers des logements aujourd'hui qui se construisent dans une agglomération, c'est plutôt du collectif ou des logements intermédiaires, c'est parce que les deux tiers des ménages en France, c'est une ou deux personnes, l'allongement de la durée de vie etc.¹ ». La façon dont le projet La Courrouze est envisagé dès le début émane donc d'une réflexion approfondie sur l'urbanisme, et dévoile une vision politique arrêtée sur la ville de demain, on y reviendra.

Jean-Yves Chapuis, un acteur-clé de la fabrique urbaine à Rennes

Élu rennais de 1983 à 2014, l'urbaniste Jean-Yves Chapuis est aussi le neveu de Jean Verlhac (1923-1995), un ancien dirigeant du PSU, et l'un des « colonels » du dirigeant socialiste et homme d'État français Michel Rocard (1930-2016).

Après un DEA d'aménagement régional et urbain obtenu à l'Institut d'aménagement régional d'Aix-en-Provence en 1977, Jean-Yves Chapuis travaille dans l'urbanisme opérationnel, d'abord au sein de sociétés d'économie mixte en Bretagne, la Semaeb et la S2R². Il aurait été mis en examen en 1997³ puis condamné en 2000⁴, et aurait dû alors démissionner du conseil municipal de Rennes, perdant en conséquence aussi son poste de directeur de l'école d'architecture.

Réélu en 2001, et nommé vice-président en charge des « formes urbaines » à Rennes Métropole, il retrouve un emploi d'enseignant en 2003 et se lance en parallèle dans le conseil en urbanisme.

¹ Citation n°201, soit C201.

² VIOLEAU, Jean-Louis, Nantes/Rennes sous le regard croisé des urbanistes : Jean-Yves Chapuis, le citoyen. In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. 2011

³ Cf. LE TÉLÉGRAMME, Un adjoint au maire de Rennes mis en examen. In : *letelegramme.fr* [en ligne]. 4 juin 1997.

⁴ Cf. VERNAY, Stéphane, Jean-Yves Chapuis, l'homme qui aimait les villes. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 28 février 2015. L'urbaniste y critique le « populisme urbain » d'abord, qui consisterait à « laisser croire aux gens qu'ils vont devenir architecte et décider de tout ». Faut-il lui préférer des formes de paternalisme urbain, où les citoyens ne décident qu'à la marge car ils ne seraient pas experts? La question peut être aussi posée.

A cet égard, un acteur public nous déclare sur la ville archipel:

« Ben c'est l'inverse du modèle de Copenhague, de développement de Copenhague le long des axes de transport (...) Le terme n'est plus trop utilisé (...). Il a pu être rassurant. Pour les petites communes, ça a pu faire passer en douceur un certain nombre de messages (...) J'parle pas du cœur de métropole mais des communes qui sont plus éloignées, celles qui ont rejoint la (...) métropole récemment aussi - Miniac-sous-Bécherel, la Chapelle-Chaussée (etc.) - on sent quand on y est qu'il y a une identité de petite commune, de bourg avec une histoire propre à laquelle ils sont très très attachés. Et ils sont effectivement intégrés à Rennes Métropole, ils sont dans cette dynamique, mais parfois, la métropole va trop vite pour eux. Et je pense que le fait d'avoir gardé ce vocable de « ville archipel » à un moment donné, ça les préservait quelque part... de cette mécanique très très forte que porte la métropole. Et y a des aspects effectivement corridors verts ou autres qui sont plutôt intéressants, je pense, du point de vue environnemental, en tout cas (... mais) On le voit bien avec les nouveaux documents d'urbanisme, on veut davantage développer le cœur de métropole... (...) le SCOT (...) et le futur PLUi »¹. La ville archipel est donc un modèle qui peut avoir ses limites avec l'étalement urbain qu'il induit, mais aussi ses atouts avec les corridors verts qu'il préserve, et l'aspect inclusif qu'il représente pour les communes rurales alentours.

Face aux assertions de l'élu, on notera toutefois que, si les formes urbaines doivent certes évoluer avec la société française, les chiffres de l'INSEE sont un peu différents de ceux énoncés sur les « *les deux tiers de ménages réduits en France* ». Car les « personnes vivant seules » représentent - malgré une évolution constante - encore moins de 20% de la population totale en 2015 sur le territoire national, comme indiqué ci-dessous; et celles-ci ne représentaient seulement que 16% en 1999 quand le projet La Courrouze en est encore au stade de la réflexion:

¹ C202.

Personnes vivant seules dans leur logement selon l'âge de 1999 à 2015										
en %										
Tranche d'âges	1999			2010			2015			
	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	
15 à 19 ans	3,2	4,2	3,7	4,2	5,5	4,8	5,1	6,3	5,7	
20 à 24 ans	16,1	18,0	17,1	18,5	19,3	18,9	19,5	20,5	20,0	
25 à 39 ans	15,6	10,5	13,0	18,1	11,6	14,8	18,7	12,0	15,3	
40 à 54 ans	11,8	9,6	10,7	15,8	10,9	13,3	17,3	11,4	14,3	
55 à 64 ans	12,3	18,8	15,7	15,8	22,2	19,1	18,4	23,2	20,9	
65 à 79 ans	15,1	37,8	27,9	16,4	36,3	27,4	17,7	35,0	27,1	
80 ans ou plus	27,3	62,8	51,0	25,6	62,7	49,4	26,4	62,1	48,9	
15 ans ou plus	13,4	18,4	16,0	16,2	20,6	18,5	17,5	21,5	19,6	
15 ans ou plus (en millions)	3,0	4,4	7,4	3,9	5,4	9,2	4,3	5,7	10,0	

Note : en 2015, parmi les personnes âgées de 80 ans ou plus vivant dans un logement ordinaire, 48,9 % résident seules.
Champ : France métropolitaine, population des ménages, personnes de 15 ans ou plus.
Source : Insee, RP1999 à RP2015 exploitations principales.

Figure 108 : Source : INSEE, 2018. Personnes vivant seules dans leur logement selon l'âge et le sexe – Ménages et familles - Séries longues. In : insee.fr [en ligne]. 4 décembre 2018

Et même si les familles monoparentales évoluent (en proportion) effectivement de +10 points sur 25 ans en France, les couples avec enfant(s) représentent encore près des trois quarts des familles en 2015 (ou 73% plus précisément) :

Structure des familles avec enfants sans limite d'âge								
	1990		1999		2010		2015	
	en milliers	en %	en milliers	en %	en milliers	en %	en milliers	en %
Familles avec enfants								
Couples avec enfant(s)	8 479,7	83,3	8 061,5	79,2	7 715,8	75,0	7 646,5	73,0
Familles monoparentales	1 701,5	16,7	2 113,6	20,8	2 566,4	25,0	2 830,9	27,0
dont : femmes avec enfant(s)	1 454,4	14,3	1 806,5	17,8	2 149,7	20,9	2 339,4	22,3
dont : hommes avec enfant(s)	247,1	2,4	307,1	3,0	416,7	4,1	491,5	4,7
Ensemble des familles avec enfant(s)	10 181,2	100,0	10 175,1	100,0	10 282,2	100,0	10 477,4	100,0

Champ : France hors Mayotte, population des ménages, familles avec au moins un enfant (sans limite d'âge).
Source : Insee, RP1990 sondage au 1/4, RP1999 à RP2015 exploitations complémentaires.

Figure 109 : Source : INSEE, 2018. Structure des familles avec enfants – Ménages et familles - Séries longues. In : insee.fr [en ligne]. 2018

Par conséquent, si on émet l'hypothèse haute qu'une famille monoparentale sur deux compte un enfant seulement, alors le chiffre des « foyers comptant une ou deux personnes » (comme énoncé en entretien) représente moins d'un tiers¹ du total des ménages (31% d'après notre calcul), et non pas les deux tiers mentionnés (soit 66%), ce qui est plus du double ...

¹ Le calcul se décompose comme suit: $20\% + 14\% * 80\% = 31\%$.

même si les métropoles concentrent évidemment les célibataires, et Rennes particulièrement les étudiants. Pourtant, les « familles non monoparentales avec un ou plusieurs enfants en France » - soit les 70% restant - aspirent peut-être à vivre ailleurs qu'en logement collectif - notamment en immeuble élevé (R+6 au moins) - et ils préfèrent peut-être *aussi* vivre en ville qu'en zone périurbaine, i.e. en maison de taille (même) modeste, ou en petit collectif.

Si l'on prend d'ailleurs la seule commune de Saint-Jacques de la lande où se trouve la moitié de la ZAC La Courrouze, et où de nombreux appartements ont été construits sur la ZAC de la Morinais dans les années 2000, les familles monoparentales représentent environ 18 à 20% en 2011 et 2016, et les couples sans enfant s'élèvent à environ 40%... car la production massive et récente d'immeubles a été décidée aussi:

FAM T3 - Composition des familles

	2016	%	2011	%
Ensemble	3 329	100,0	2 816	100,0
Couples avec enfant(s)	1 360	40,9	1 136	40,3
Familles monoparentales	654	19,6	512	18,2
Hommes seuls avec enfant(s)	100	3,0	72	2,6
Femmes seules avec enfant(s)	554	16,6	440	15,6
Couples sans enfant	1 315	39,5	1 168	41,5

Sources : Insee, RP2011 et RP2016, exploitations complémentaires, géographie au 01/01/2019.

Figure 110 : INSEE, 2019. Couples - Familles - Ménages en 2016 – Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande (35281). In : *insee.fr [en ligne]*. 25 juin 2019

Par conséquent, les chiffres annoncés en entretien sont-ils déterminés par l'offre ou la demande en logements?

Les chiffres énoncés par nos soins sont au demeurant des moyennes sur la France, quand ceux évoqués par l'urbaniste font référence au cadre national mais aussi spécifiquement à l'aire urbaine rennaise:

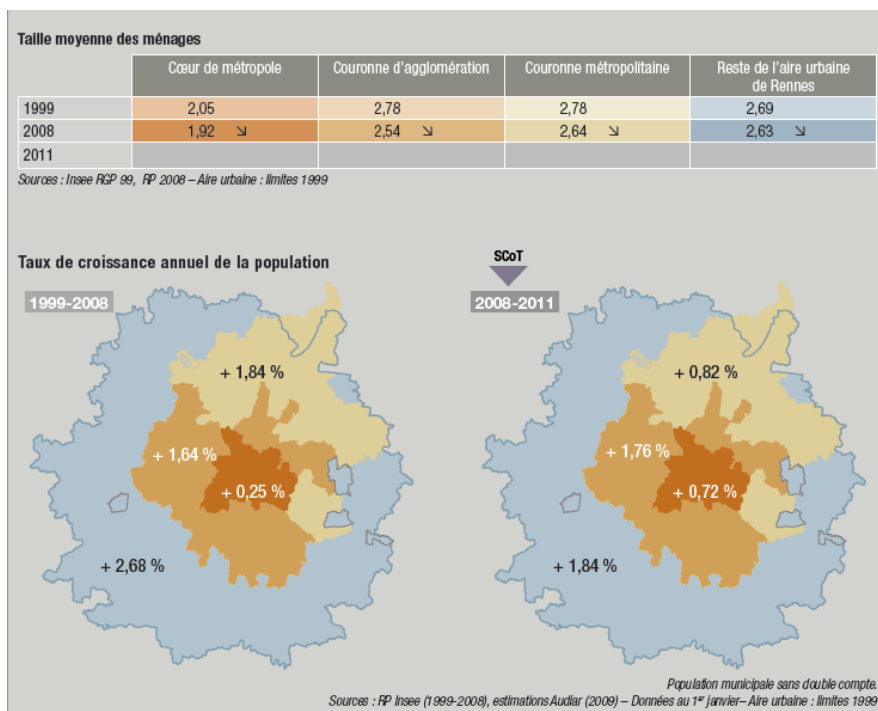


Figure 111 : AUDIAR, 2012. SCoT du Pays de Rennes Tableau de bord Suivi du SCot. In : audiar.org [en ligne]. mai 2012

A partir du tableau INSEE ci-dessus (utilisé par l'AUDIAR), nous pouvons en tirer deux enseignements portant 1/ sur la structure de l'habitat dans la ville centre et 2/ sur la croissance démographique forte hors de la ville centre, voire hors de l'agglomération. Il convient en tout cas de manier toutes ces moyennes avec une infinie précaution.

D'une part, nous constatons en effet que la taille moyenne des ménages n'est de 2 personnes *que* sur la ville centre, mais supérieure dès la première couronne. Or, il s'agit d'une moyenne pour une ville universitaire, Rennes, où les étudiants sont particuliers nombreux¹ (sauf de Juin à septembre) et en augmentation depuis la réforme Chevènement de 1985: celle-ci visait alors 80% d'une classe d'âge au baccalauréat, ce qui est atteint en 2012. Cela explique ainsi que les effectifs au bac aient « doublé entre 1985 et 1995 » comme l'analyse M.

¹ Rennes serait le 8e pôle universitaire en France avec 63 000 étudiants en 2012, et 68 000 en 2019 pour 340 000 habitants sur la métropole. En comparaison, Nantes serait à la 11e place avec environ 60 000 étudiants en 2019 pour une population métropolitaine d'environ 650 000 habitants. Cf. L'ÉTUDIANT, Rennes : Classement des villes étudiantes 2019-2020. In : letudiant.fr [en ligne]. 2019 ; ou : INVESTIRLMNP, Classement des villes étudiantes par nombre d'étudiants. In : investirlmnp.fr [en ligne]. 2019.

Chevènement, même si la courbe se stabilise au milieu des années 1990¹. Ces bacheliers vont poursuivre des études supérieures² ensuite dans une grande ville, en fonction de l'attractivité de celle-ci - c'est le cas pour Rennes - et de sa capacité d'accueil:



Figure 112 : AUDIAR, 2015. Rennes a consolidé son rang de 8ème pôle d'enseignement supérieur de France. Principaux constats extraits du tableau de bord 2014. Observatoire métropolitain de l'enseignement supérieur, de la recherche, l'innovation et de la vie étudiante. In : audiar.org [en ligne]. 3 avril 2015

Pour autant, la capacité d'accueil des universités rennaises n'est pas infinie: par conséquent, faut-il penser la croissance de la ville en fonction des étudiants, des seniors et des familles monoparentales uniquement³? Les familles avec enfants doivent-elles forcément partir en zone périurbaine car aucune construction de maison ne serait possible en cœur de métropole, ni pilotée par les pouvoirs publics? Cela correspond-il à la mixité invoquée dans le rapport Brundtland?

Qui plus est, n'est-il pas légitime de se demander si ce n'est pas parfois l'offre de logements - et non la demande - qui crée la tendance? Autrement dit, les ménages d'actifs

¹ Cf. BATTAGLIA, Mattea et COLLAS, Aurélie, Plus de 80 % d'une génération au niveau du bac. In : Le Monde.fr [en ligne]. 13 juillet 2012.

² Cf. SNÉGAROFF, Thomas, Histoires d'Info. En 1985, Chevènement fixe l'objectif de mener 80% d'une classe d'âge au niveau du bac. In : France info [en ligne]. 5 juillet 2017

³ L'allongement de la durée de la vie peut aussi augmenter la dépendance, donc le besoin en logements senior spécifiques (types EPHAD etc.) et l'augmentation du nombre de divorces crée aussi des familles recomposées parfois élargies, donc nécessitant plus d'espace.

ayant au moins un enfant ne sont-ils pas contraints d'aller s'installer en première ou en deuxième couronne, comme indiqué précédemment sur le graphe AUDIAR 2012, si les constructions privilégient les ménages réduits dans la ville centre?

Et c'est le deuxième enseignement que nous tirons de ces tableaux, à savoir que la croissance périurbaine est forte sur l'aire urbaine rennaise, et ne semble guère aller dans le sens d'une ville plus compacte, donc plus durable. Car les mobilités contraintes semblent favoriser davantage la voiture que les transports en commun, dans une agglomération où le métro dessert surtout la ville centre. Il suffit pour cela d'évoquer les problèmes récurrents de circulation sur la rocade rennaise aux heures de pointe¹ pour le mesurer. C'est d'ailleurs ce que souligne l'AUDIAR dans son rapport de mai 2012, à savoir la nécessité d'offrir de la qualité mais aussi de la diversité dans les opérations d'habitat (p 9): c'est ce que nous verrons plus en détail dans l'approche par les instruments, notamment à travers le suivi du SCOT 2007 et des PLH 2005 et 2015.

L'étalement urbain pourrait dès lors être compris comme la conséquence de choix politiques arrêtés - l'habitat social pour des ménages réduits, ou le métro en ville au lieu du tramway dans l'agglomération - puisque les ménages des classes moyennes avec enfants bénéficient de moins d'aides sociales accordées par la collectivité territoriale. Ils sont donc relégués en périphérie, entre la première couronne et l'extrémité de l'aire urbaine. Et en définitive, la densité par le logement collectif et les hauteurs est donc une option politique exercée parmi d'autres - et non l'unique choix - on le verra par la suite.

L'analyse de l'urbaniste Chapuis soulève enfin la question de la technicité imposée aux élus par les professionnels de l'urbain, mais également celle de la complexification de la fabrique urbaine pour ceux-ci et leurs équipes.

Ajoutons par ailleurs qu'au début des années 1990, le site de la Courrouze est - comme Beauregard et Baud-Chardonnet - un des trois grands secteurs à aménager intra-rocade². Situé pour moitié sur les communes de Rennes et de Saint-Jacques-de-la-Lande, l'essentiel des terrains est toutefois la propriété du ministère de la Défense et de GIAT Industries. Une partie

¹ Cf. GICQUEL, Jérôme, Une enquête menée pour comptabiliser les voitures sur la rocade rennaise. In : 20minutes.fr [en ligne]. 17 septembre 2018.

² Le projet « Quadrant nord-est », plus tard appelé « Via Silva » est aussi vu comme une zone stratégique à aménager, mais elle est située sur la commune de Cesson-Sévigné et non Rennes.

des terrains n'étant plus utilisée depuis un moment, ces institutions envisagent de les céder à court ou moyen terme¹. Ce n'est que 12 ans plus tard, en 2003, que sera créée la ZAC de La Courrouze par Rennes Métropole² sur une friche d'environ 115 hectares. Les premiers travaux de dépollution et de voirie commenceront trois ans après, en 2006. La maîtrise d'ouvrage revient à Rennes Métropole qui en confie l'aménagement par convention publique à la SEM Territoires. Le plan d'action est défini en plusieurs tranches à horizon 2020, comme suit:

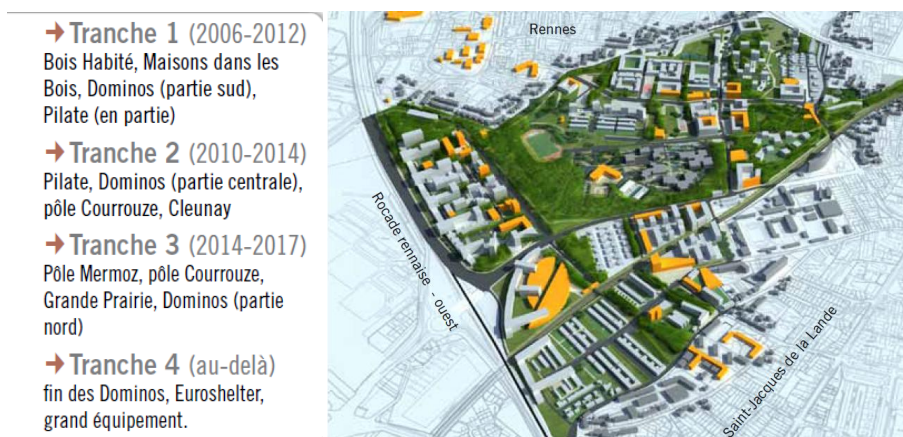


Figure 113 : AUDIAR, 2011. ZAC de la Courrouze Un écoquartier pour Rennes et Saint-Jacques. 2011

Alors que les élus interrogés ont intégré le développement durable dans leur discours et les documents d'urbanisme, notre propos est en premier lieu ici de souligner l'influence significative de la législation nationale ou européenne pour faire émerger un urbanisme durable au niveau local, ou un discours s'y référant. Bien sûr, un élu³ nous rappelle sa perception de la fabrique urbaine sur la métropole rennaise en déclarant:

« On a une démarche d'écoville, d'écoterritoire qui date de quarante ans, et en soi (sur La Courrouze ou ViaSilva), y a rien d'original (...) Ce qui se fait là, moi j'peux vous dire que, à mon propre niveau (...) où j'ai fait deux ZAC, on était dans la même logique. Alors bien sûr,

¹ Le 23 mai 1996, la mission d'information de l'Assemblée nationale rend notamment un rapport intitulé « la France et son service », qui annonce la décision du président Chirac de mettre fin au service national. Cf. MINISTÈRE DES ARMÉES, 2016. Fin du service militaire : premiers pas il y a 20 ans. In : defense.gouv.fr [en ligne]. 22 février 2016

² L'agglomération *Rennes Métropole* comprend 360.000 habitants en 2003, et elle est formée de 36 communes. La Métropole éponyme enregistre 443 192 habitants en 2016 selon l'INSEE, et est composée de 43 communes au 1^{er} janvier 2017.

³ C203.

là, c'était pas le métro mais c'était le bus (...) ça fait déjà longtemps qu'à Rennes, dans des démarches de ZAC - quand je dis Rennes hein, c'est le territoire rennais hein, le pays de Rennes - on a ce genre de démarche qui est posée (...) Bien sûr, quarante après, on fait autre chose: on a des données différentes sur les bâtiments, on a des données différentes sur les transports, on a des données différentes sur la mixité des fonctions, des données différentes sur le commerce etc., mais en terme de management, d'approche etc., y a pas beaucoup de différence: ça, vous pouvez le dire et le redire et le re-redire (...) ça fait très longtemps qu'à Rennes, on essaie de faire de la cohérence transport-habitat-densité ».

La fabrique urbaine rennaise a donc son identité propre, avec une certaine approche globale, mais elle est aussi - de notre point de vue - le fruit de l'influence législative nationale ou européenne, qui s'exerce dès les années 1990 sur le territoire, on le verra par la suite.

Par ailleurs, certes, les pouvoirs publics semblent aborder l'urbanisme sous le triptyque « transport-habitat-densité » depuis longtemps dans ce territoire métropolitain particulier, comme mentionné par l'élu. Mais nous montrerons que la densité des projets s'accompagne de formes urbaines spécifiques qui semblent faire de moins en moins consensus, d'où la multiplication de collectifs de riverains¹ (voire de contentieux). Du reste, la gestion des transports autour de la ville archipel induit l'usage accru de la voiture (donc la pollution de l'air) et une congestion croissante tout autant que dans de nombreuses métropoles (avec banlieues); et ce, en partie du fait d'un manque de fréquence des bus ou des trains aux heures de pointe.

Et enfin, nous soulignerons que certains aspects environnementaux sont peu débattus: la participation des citoyens et de certains acteurs privés aux choix urbanistiques en amont serait donc, selon beaucoup d'acteurs (non élus) interrogés, le parent pauvre de la fabrique urbaine rennaise. Quel est, par ailleurs, le contexte européen à ce moment-là?

¹ La multiplication des collectifs autour de projets comme Baud-Chardonnet ou Euro-Rennes révèle soit des comportements de type NIMBY, soit une concertation de la collectivité territoriale ressentie de plus en plus comme insuffisante. Cf. « Association Partager Baud-Chardonnet » OU « Association des riverains des rues Duval, Voltaire, Royer » OU « Association de quartier Alphonse Guérin » OU Cf. LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS, Qui aura la plus haute?!!!!? In : amispatrimoinerenais.org [en ligne]. 24 septembre 2018, en réponse à : OUEST-FRANCE, L'entreprise. Samsic installe son siège près de la gare, où une tour de 100 mètres sera construite. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 21 septembre 2018, OU Cf. LE MONITEUR, A Rennes, une tour de 90 mètres va pousser près de la gare. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 24 septembre 2018.

1) Un contexte européen favorable à l'aménagement d'un projet durable

Les années 1990 sont marquées par un contexte porteur pour développer une réflexion autour de projets urbains novateurs, voire durables, au niveau local.

Que ce soit au travers d'évolutions ou de programmes institutionnels, de réseaux d'acteurs ou de mobilisations associatives (comme à Bologne et à Modène¹), la décennie 1990 se caractérise en effet sur le territoire européen par la naissance d'un courant urbanistique appelé « Urbanisme durable », dont le pendant est sans doute le « Nouvel urbanisme² » développé Outre-Atlantique. L'urbanisme durable est finalement une opportunité nouvelle pour les pouvoirs urbains de s'affirmer sur la scène nationale ou internationale, car le développement durable urbain sous-tend une responsabilité et un pouvoir politique élargis, ainsi qu'une forme d'autonomisation des collectivités locales par rapport au pouvoir central (notamment via l'élaboration des agendas 21 locaux).

Une nouvelle culture urbanistique influençant les acteurs publics et privés s'épanouit donc, en réponse aux limites de la planification des Trente Glorieuses³. Comme certains

¹ EMELIANOFF Cyria, L'urbanisme durable en Europe : à quel prix ?, *Ecologie & politique*, 2004/2 (N°29), p. 21-36.

² Comme expliqué dans la *Charte du Nouvel urbanisme* (cf. CNU.org) traduite en français par Jean-Maurice Moulène (Architecte-urbaniste), le mouvement du « Nouvel urbanisme », développé depuis les années 1980, cherche à rompre avec les principes de la Charte d'Athènes (1933) et de la « ville fonctionnelle » afin de *ré-humaniser* l'espace urbain et le rendre moins systématique. Il s'oppose donc à l'urbanisme du « Mouvement moderne » (Gropius et le Bauhaus, ou Le Corbusier en France) qui privilégie les déplacements en voiture (d'où des aménagements sur des zones étendues), et l'urbanisme du « style international » qui a rompu avec les cultures nationales et locales.

³ C'est l'économiste Jean Fourastié (1907-1990) qui invente le chrononyme de « Trente Glorieuses » (sur le modèle des Trois Glorieuses de juillet 1830) dans son ouvrage de 1979 intitulé : *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*. Face à l'ampleur des dégâts de la Seconde Guerre mondiale, les pouvoirs publics mettent en œuvre un dirigisme accru avec l'apparition de la planification, via le Commissariat au Plan dès 1946 confié à Jean Monnet. Avec l'énorme déficit de logements (il en manque 4 millions en 1946) ainsi que la demande créée par l'exode rural, les rapatriés, puis l'immigration, la construction est relancée par l'Etat. Les grands ensembles, qui sont perçus péjorativement aujourd'hui, permettent alors une amélioration significative de la salubrité, avec eau courante, toilettes dans l'appartement, et chauffage central (en 1954, 86% des logements étaient sans douche ni baignoire).

historiens ou sociologues l'ont montré¹, il s'agit ainsi de remettre en cause cette dénomination des « Trente Glorieuses » liée au mythe d'une prospérité insouciance, en rappelant que certaines luttes sociales et environnementales ont jalonné la période de 1945 à 1975. Il convient par conséquent de penser désormais la fabrique urbaine en opposition à l'étalement des agglomérations, et en prenant en compte tant l'hypermobilité que le phénomène paradoxal de congestion des villes, ainsi que l'urbanisation de vallées inondables, des littoraux ou de zones à risque, ce qui est le cas pour La Courrouze.

Historiquement, la politique environnementale commune est inscrite dans les traités avec l'Acte unique européen (1986)² qui intègre le titre VII (« Environnement ») au traité de la CEE pour doter l'UE d'une compétence explicite en la matière. Avec le Traité de Maastricht³, la politique environnementale devient une véritable « politique européenne » et une compétence partagée: la protection de l'environnement est intégrée dans les autres politiques de l'Union, et le *principe de subsidiarité* est en outre reconnu. L'article 174.2 du traité de l'Union européenne (Maastricht, 1992) notamment, affirme ainsi que « la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement vise un niveau de protection élevé, en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de la communauté. Elle est fondée sur les *principes de précaution*⁴ et *d'action préventive*⁵, sur le *principe de*

¹ PESSIS C., TOPÇU S., BONNEUIL C. *Une autre histoire des « Trente Glorieuses ». Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*. Paris, La Découverte, 2013, 309 p.

² Cf. REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE, Les politiques environnementale et climatique de l'Union européenne. In : RPUE - Représentation Permanente de la France auprès de l'Union européenne [en ligne]. 22 février 2019

³ Actuellement, le traité sur l'Union européenne (TUE) - aussi appelé *traité de Maastricht* (Pays-Bas) car il y a été signé dans sa version initiale par les 12 États membres de la Communauté économique européenne le 7 février 1992 - est un des traités constitutifs de l'Union européenne. L'autre traité en vigueur actuellement est celui sur le fonctionnement de l'Union européenne (le TFUE est le Traité de Rome de 1957 remanié en 1992 et 2007). Depuis le traité de Lisbonne de 2007 signé entre les 27 États membres, le TUE a été profondément modifié: la structure en piliers notamment (CE, PESC, CPJMP) a disparu.

⁴ Le principe de précaution (risque incertain), solennisé en France par son inscription en 2005 dans la Constitution, a la particularité d'introduire l'obligation pour les autorités publiques de mettre en œuvre « des procédures d'évaluation des risques » et d'adopter « des mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage », lorsque celui-ci est « incertain en l'état des connaissances scientifiques ». Il se distingue radicalement de la prévention où le risque est avéré, probabilisable et évaluable selon des procédures disponibles.

⁵ ZACCAÏ Edwin, De la prévention à la précaution, et réciproquement, *Éthique publique* [En ligne], vol. 4, n° 2, 2002.

correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement et sur le *principe du pollueur-payeur* (...) ». Le traité d'Amsterdam (1997, avec son art. 2 TUE) prolonge cette évolution en instaurant l'obligation d'intégrer la protection de l'environnement dans toutes les politiques sectorielles de l'Union pour promouvoir le développement durable. La politique environnementale de l'Union repose donc dès les années 1990 sur les principes de précaution, de prévention ainsi que la correction de la pollution à la source, et enfin sur le principe du « pollueur-payeur »¹.

Le cinquième programme communautaire de politique et d'action en matière d'environnement de l'Union européenne (intitulé « Vers un développement durable », adopté pour la période 1993-2000) annonce, en outre, le partage des responsabilités écologiques et donc l'adoption d'une approche « bottom-up » pour réaliser les objectifs de l'écodéveloppement. Le programme LIFE (L'Instrument Financier pour l'Environnement) est, à cet égard, l'un des instruments financiers mis au service de cet objectif. Quant à l'attribution des fonds structurels (au règlement révisé en juillet 1993), elle tient compte désormais du profil environnemental de la région ou de la zone urbaine concernée, ainsi que de l'impact environnemental du projet à soutenir.

Mais la politique européenne en matière de développement urbain durable démarre surtout avec la parution du Livre Vert sur l'environnement urbain publié en 1990 par la Commission européenne. Ce livre remet en question lui aussi la structuration des villes par l'urbanisme moderne (fonctionnalisme, zonage, politique de la table rase etc.), et souligne la faible qualité de l'environnement urbain contemporain, en raison du fait que les politiques environnementales ont porté jusque là davantage sur les espaces naturels et ruraux - qui sont peu habités - que sur les villes.

Voulant déclencher des échanges d'expériences conduisant à des changements concrets, la Commission européenne et la DG XI (Direction générale de l'Environnement, de la Sécurité nucléaire et de la Protection civile) lancent la « Campagne européenne des villes durables » en 1994 dans la ville danoise d'Aalborg. La Commission souhaite ainsi encourager et soutenir les collectivités locales voulant se lancer dans un processus d'Agenda 21 local, afin de tirer profit ensuite des retours d'expériences du terrain pour orienter sa politique. La Campagne est

¹ Cf. OHLIGER, Tina, Politique environnementale: principes généraux et cadre de base | Fiches thématiques sur l'Union européenne |. In : europa.eu [en ligne]. mai 2019.

coordonnée par cinq réseaux de villes : le CCRE, l'ICLEI, Eurocités, le réseau des villes-santé de l'OMS et la Fédération Mondiale des Cités Unies (FMCU).

Ces associations de villes ont déjà été mobilisées sur le développement durable par la Commission des Nations Unies dans le cadre de la préparation de la conférence de Rio en 1992. L'approche réglementaire de l'Union européenne est donc remplacée par une logique d'expérimentation et de mise en réseau: Les villes sont ainsi mises à contribution pour construire de nouveaux savoirs et savoir-faire. On notera à cet égard que les réglementations européennes se distinguent néanmoins jusque là des réglementations internationales par leur caractère plus contraignant¹.

La première conférence européenne sur les villes durables a donc lieu à Aalborg (au Danemark) en mai 1994 entre des municipalités déjà organisées en réseau, et elle réunit alors 67 collectivités locales. Cette conférence d'Aalborg débouche sur la rédaction et la signature par les collectivités locales présentes de la « *charte d'Aalborg* », ou « charte des villes européennes pour un développement durable », qui marque leur engagement en faveur de l'établissement d'un programme stratégique local à long terme pour le XXIème siècle, c'est-à-dire un Agenda 21 local, dans l'esprit de la conférence de Rio déjà évoquée. Des 67 collectivités réunies en 1994, le réseau s'étend à 250 en 1996, puis 650 début 2000, 1750 début 2003, et plus de 2500 en 2006 etc.

Sur deux décennies, la Campagne européenne des villes durables aura finalement enclenché quatre registres d'action: 1/ celui des agendas 21 locaux, qui sont des plans locaux de développement durable, dont le contenu et l'opérationnalité varient fortement²; 2/ les politiques énergétiques face au défi du changement climatique, mais aussi 3/ l'éco-construction et 4/ la planification. La connexion se fait progressivement, du reste, entre les

¹ Les deux facteurs contraignants de la réglementation européenne sont d'une part le transfert de la souveraineté des États membres de l'Union européenne en ce qui concerne certaines politiques (l'Environnement est une compétence partagée en vertu de l'article 4 du TFUE); et d'autre part le recours aux sanctions pécuniaires pour non-exécution, exécution incorrecte ou incomplète d'un arrêt de la Cour de justice. Ainsi, La Commission européenne a décidé en mai 2018 de renvoyer la France (parmi neuf autres Etats de l'UE) devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur les normes de qualité de l'air, puisque les niveaux de dioxyde d'azote (NO2) sont très élevés dans ses grandes agglomérations.

² EMELIANOFF Cyria, Les agendas 21 locaux : quels apports sous quelles latitudes ?, *Développement durable et territoires*, Dossier 4, 2005.

politiques des transports et de l'urbanisme avec des liaisons repensées entre les villes¹, mais également la prise en compte:

1/ d'une nécessaire densification urbaine;

2/ du potentiel recyclage des friches industrielles ou portuaires afin d'éviter le mitage des territoires;

3/ de la nécessaire mise en place d'une mixité des fonctions dans la ville; et

4/ du développement du polycentrisme, des trames vertes et bleues, ou encore de la biodiversité urbaine... autant de points que les acteurs sur le projet La Courrouze devront traiter.

Et qu'en est-il au niveau national?

2) Un cadre législatif français renouvelé lors du lancement du projet La Courrouze

C'est après la Conférence de Stockholm (1972) mais surtout dans les années 1990² quand le projet d'écoquartier La Courrouze est lancé - que la constitutionnalisation du droit de l'environnement³ s'effectue dans de nombreux pays⁴. La France au contraire - comme quelques irréductibles tels le Danemark ou l'Irlande - se contente d'une reconnaissance législative⁵ et attendra 2005 pour constitutionnaliser sa Charte de l'environnement en

¹ On notera que la liaison TGV entre Paris et Rennes est un peu antérieure à l'impulsion européenne, puisque la mise en service de la « LGV Atlantique » date de 1989.

² L'influence supranationale se révèle aussi avec l'Acte unique européen (entré en vigueur en 1987) qui met en place le marché unique mais dote également l'Union de nouvelles compétences, dont l'environnement.

³ MORAND-DEVILLER Jacqueline, L'environnement dans les constitutions étrangères, *Les Nouveaux Cahiers du Conseil constitutionnel*, 2014/2 (N° 43), p. 83-95.

⁴ C'est le cas de la Suède en 1974 ou de l'Allemagne en 1994.

⁵ Cette reconnaissance commence avec la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature.

dix articles¹ ayant la même portée que la Déclaration de 1789² et le Préambule de 1946 dans le bloc de constitutionnalité, et par conséquent dans la hiérarchie des normes.

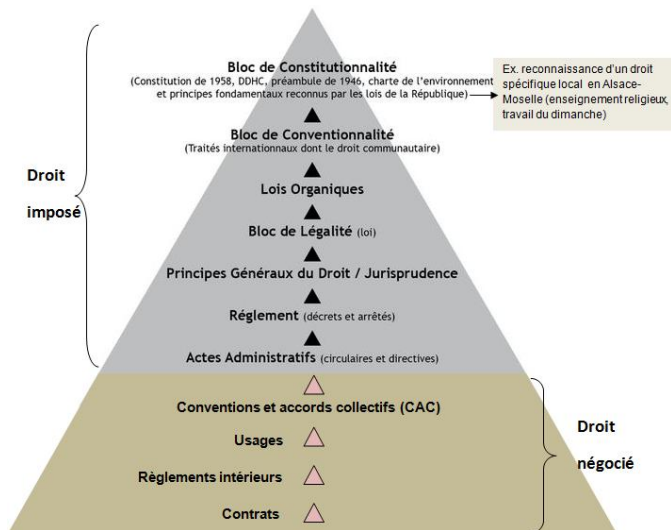


Figure 114 : Pyramide de Hans Kelsen³ et hiérarchie des normes en droit français (avec la Charte de l'environnement au sommet).

Cette constitutionnalisation tardive du droit de l'environnement français - avec l'intégration de la charte de l'environnement⁴ au bloc de constitutionnalité par la loi constitutionnelle du 1er mars 2005 - constitue néanmoins un signal fort qu'il existe au plus haut sommet de l'Etat une prise de conscience que la France subit un mode de développement trop polluant... à défaut d'avoir la capacité politique d'une application effective du droit de l'environnement dans les territoires. Et finalement, la constitutionnalisation de ce droit a lieu

¹ Cf. CONSEIL CONSTITUTIONNEL, Charte de l'environnement de 2004. In : conseil-constitutionnel.fr [en ligne]. 2004

² Il s'agit de la DDHC (ou Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen) sur le schéma.

³ Hans Kelsen est un juriste autrichien (1881-1973).

⁴ Les travaux de la « commission Coppens » ont servi de base à l'élaboration de la Charte de l'environnement, texte préparé par le secrétariat général du gouvernement et par le cabinet du président de la République puis soumis à l'Assemblée nationale et au Sénat en 2004. Elle reconnaît ainsi les droits et les devoirs fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement. La Commission fut composée de chercheurs comme le paléontologue et paléoanthropologue français (et vannetais) Yves Coppens (fossile Lucy), le philosophe français Dominique Bourg, le physicien Christian Brodhag ou encore Yves Jégouzo, professeur de droit public (spécialiste de l'urbanisme).

quand le projet La Courrouze démarre véritablement en 2006¹ avec les premiers travaux d'aménagement (de dépollution, voirie etc.).

Principes de précaution, d'évaluation, ou du pollueur-payeur ... et droit à l'information ou la concertation des citoyens

Pour autant, l'applicabilité directe de cette constitutionnalisation existe, et elle se constate à travers le *principe de précaution* qui est inscrit à l'article 5 de la Charte française de l'environnement, ou à travers le *droit à l'information* inscrit à l'article 7 qui stipule: « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ».

Ce droit à l'information serait d'ailleurs associé au *droit de participation*², comme souligné également dans un texte international tel que la Convention d'Aarhus³. Le *principe de concertation* est parfois aussi obligatoire - notamment la concertation organisée par une commune sur des projets d'aménagement urbain⁴ - et il consiste en l'organisation par

¹ Cf. SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, La Courrouze : accueil / Découvrir le projet urbain/ L'histoire. In : lacourrouze.fr [en ligne]. 2019

² MORAND-DEVILLER Jacqueline, Les principes fondamentaux, dans : MORAND-DEVILLER Jacqueline éd., *Le droit de l'environnement*. Paris cedex 14, Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2015, p. 9-20.

³ Adoptée le 25 juin 1998 par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-NU), la Convention d'Aarhus a été signée le 23 juin 1998 (au Danemark donc), et est entrée en vigueur le 30 octobre 2001. Elle consacre 3 droits fondamentaux pour les citoyens et les associations: l'accès à l'*information*, la *participation* du public au processus décisionnel et l'accès à la *justice* en matière d'environnement. Elle traite par ailleurs de manière spécifique 2 enjeux majeurs en matière de *transparence* avec « l'amendement OGM », et les « émissions et transferts de polluants » (convention PRTR pour « *Pollutant release and transfer registers* ». L'ensemble de la liste des 86 polluants comme le mercure, les GES ou les métaux lourds est détaillé dans l'Annexe II du Protocole.). La Convention d'Aarhus a été ratifiée par le Danemark en 2000 et par la France en 2002.

Cf. UNITED NATIONS, CHAPTER XXVII ENVIRONMENT 13. Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters Aarhus, Denmark, 25 June 1998. In : United Nations Treaty Collection Website [en ligne]. 30 octobre 2001.

⁴ Cf. l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme.

l'administration de rencontres et de débats avec les citoyens. Mais qui sont ces citoyens représentés à La Courrouze? C'est ce que nous avons cherché à comprendre sur le terrain.

Le principe d'une *évaluation environnementale* des aménagements est aussi un élément-clé que doivent prendre en compte les professionnels de l'urbain afin de respecter le droit de l'environnement français. Celle-ci prend souvent la forme d'une *étude d'impact*, qui a été introduite par la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature: il s'agit alors d'apprécier les conséquences d'aménagements, de travaux ou d'ouvrages dont la dimension ou localisation peut avoir des effets notables sur l'environnement ou la santé¹. Les directives européennes ont imposé de nouvelles contraintes à ce sujet, avec l'idée de réaliser une analyse précise de l'état initial du site, mais aussi des effets du projet sur l'environnement, ou encore des méthodes d'évaluation de ces effets sur le projet². L'insuffisance de l'étude peut donner lieu à un référé-suspension dans les conditions du droit commun³. Ainsi, le droit de l'environnement et l'évaluation environnementale sont à la croisée des chemins entre l'opinion publique, les intérêts politiques, économiques ou commerciaux, et les considérations techniques.

Enfin, le principe du « *pollueur-payeur* » est inscrit dans la Charte⁴ et compte parmi les principes fondamentaux de l'Union, comme déjà mentionné. La traduction en droit interne de ce principe a été réalisée avec la loi Barnier du 2 février 1995, au moment où le projet La Courrouze commence à être élaboré. La mise en œuvre de ce principe du pollueur-payeur repose essentiellement sur la taxation des pollutions (les écotaxes), dont certaines ont été regroupées en 1999 sous la forme d'une *taxe générale sur les activités polluantes* (TGAP⁵).

¹ Cf. l'article L. 122-1 et suiv. du Code de l'environnement.

² Cf. l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

³ MORAND-DEVILLER Jacqueline, 2015, op. cit.

⁴ L'article 4 de la Charte de l'environnement déclare: « *Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans les conditions prévues par la loi.* »

⁵ La TGAP a été instituée par la loi de finance 1999 et est entrée en application le 1er janvier 2000. La loi de finance 2018 a supprimé les composantes spécifiques aux « installations classées » mais maintient les composantes « déchets », « émissions polluantes », « lubrifiants, huiles et préparations
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 368

Malgré ce contexte plein de promesses, l'argument de la durabilité environnementale et sociale serait pourtant progressivement devenu politiquement moins prioritaire que l'emploi et la croissance depuis plusieurs années par rapport aux années 1970 à 1990¹. Et les idéaux auraient été supplantés par des procédures administratives souvent lourdes et des évaluations de complaisance: « Les promoteurs veulent éviter les problèmes dont la solution leur échappe, car ceux-ci affecteraient la rentabilité financière de leur projet ou risqueraient de les embarrasser, les autorités responsables évitent les conflits avec des ministères beaucoup plus puissants et nantis qu'elles » poursuit Prévost.

Pour lui, les professionnels de l'évaluation environnementale en particulier seraient ainsi de plus en plus « otages d'une logique de petites procédures, mais de grands rapports » comprenant de longues listes de données pas toujours relatives au projet en question, et sans hiérarchisation des problèmes ni hiérarchisation des mesures d'atténuation conformément à la formule « ERC² » (éviter, réduire, compenser³).

Il continue de dresser un constat pessimiste de la réalité du terrain en ajoutant: « La mise en œuvre est peu planifiée, les coûts sont mal évalués, les responsabilités et les besoins de renforcement demeurent imprécis, et le suivi de leur mise en œuvre est souvent négligé ». Quant à la logique du pollueur-payeur, elle ne serait pas appliquée et les études seraient trop

lubrifiantes », « lessives » et « matériaux d'extraction » ainsi que celle sur les « carburants d'origine fossile ».

¹ PREVOST Yves, Renouveler les approches et les pratiques d'évaluation environnementale, *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, 2016/1 (N° 81), p. 40-43.

² Le principe éviter-réduire-compenser (ou « séquence ERC ») est un principe de développement durable ayant pour objectif que les aménagements n'engendrent aucune perte nette de biodiversité. Il s'inscrit dans le cadre de la *Stratégie européenne pour la biodiversité* adoptée en 2011 par l'UE, et doit être décliné par les États-membres dans leur législation.

Le Code français de l'environnement a introduit dans le droit français les notions d'évitement et de compensation ainsi que des mesures compensatoires dès la loi de 1976. Mais cette séquence ERC n'a été clairement définie qu'en 2012 par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE). Il s'agit d'accompagner les projets d'implantation humaine suite au renforcement des exigences réglementaires, notamment de l'article 23 de la loi Grenelle I portant sur la trame verte et bleue (2009).

Cf. OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA BIODIVERSITÉ, *Stratégie de l'Union européenne pour la biodiversité (SUEB) | Indicateurs ONB*. In : <http://indicateurs-biodiversite.naturefrance.fr> [en ligne]. 2014.

³ BIGARD Charlotte, *Eviter-Réduire-Compenser: d'un idéal conceptuel aux défis de mise en œuvre. Une analyse pluridisciplinaire et multi-échelle*, Université de Montpellier, 2018, 337 p.

fragmentées. Suite à ce constat plutôt pessimiste, nous avons donc regardé de près l'évaluation environnementale à La Courrouze et les événements majeurs qui ont rythmé la vie du projet.

L'influence supranationale s'est révélée en définitive plutôt bénéfique *a priori* au citoyen français - en matière d'information, de précaution, ou de concertation sur l'environnement - mais son application sur les projets urbains serait donc trop aléatoire. Pourtant, la *Commission nationale du débat public* est, par exemple, mise en place en France dès 1995. C'est une autorité administrative indépendante qui peut être saisie à l'occasion de « projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national » représentant des enjeux socio-économiques ou ayant des impacts significatifs sur l'environnement. Celle-ci doit d'ailleurs veiller au respect de l'information et de la participation du public, ou conseiller les maîtres d'ouvrage publics et privés à leur demande.

Les innovations sont finalement très nombreuses en matière législative dans les années 1990.

Années 1990: l'inflation législative en urbanisme et environnement

Entre le moment où le SIC apparaît en 1991 sous l'impulsion de Rennes District et celui où la ZAC de La Courrouze est créée en 2003 par Rennes Métropole¹, un nombre significatif de lois sont en effet votées en matière d'urbanisme, d'environnement ou de logement.

A la lecture des documents d'urbanisme ou au travers des entretiens, se dessine progressivement l'idée d'un territoire avec la politique d'aménagement est menée de façon assez autonome, mais où l'action des élus locaux évolue avec la législation européenne et nationale: toute part d'autonomie supplémentaire est saisie dès que les lois sur l'urbanisme (ou l'environnement) le permettent.

¹ Rennes Métropole confie la réalisation du projet à la SEM « Territoires et Développement » qui en devient l'aménageur, tandis que les urbanistes italiens Secchi/ Vigano et le paysagiste parisien Dard sont retenus.

Comme le déclare un élu: « Vous êtes dans un territoire où dès les années 80, on est dans une collectivité qui se dote de compétences majeures. C'est peut-être pas vrai dans d'autres niveaux de collectivités où l'Etat a été très très présent, et est encore très présent... et où là, le désengagement de l'Etat se fait sentir depuis quelques années de manière assez forte. Mais ici, on a toujours eu une tradition assez forte d'une culture d'ingénieurs propre à la collectivité, et d'un discours de la collectivité propre sur ces questions-là (d'aménagement) (...) Chaque fois que la décentralisation nous permettait d'assumer (et d'assurer) des compétences, on faisait en sorte qu'elle soit pleinement assurée par la collectivité, dans le dialogue avec l'Etat¹ ».

Du reste, l'inflation normative souligne à la fois la difficulté pour les élus locaux de mettre en cohérence le temps électoral et le temps de la fabrique urbaine. Pour les praticiens de l'urbain, il s'agit aussi de s'adapter à une production législative toujours croissante, aux décrets d'application souvent tardifs, et dont la mise en œuvre sur le terrain est parfois problématique².

Nous avons donc essayé de répertorier ces lois dans la liste ci-dessous, sans prétendre à une complète exhaustivité vu leur nombre significatif sur la période considérée:

¹ C204.

² TREBULLE François-Guy, Sols pollués: le clair-obscur de la loi ALUR, *Environnement* n° 8-9, , étude 13, Août 2014.

La loi ALUR est postérieure à la période évoquée mais est un exemple parmi d'autres de l'insécurité juridique qui règne en France due à l'inflation législative et la perte qualitative dénoncée jusqu'au Conseil d'Etat : *LE CONSEIL D'ÉTAT, Étude annuelle 2016 - Simplification et qualité du droit*. In : *Conseil d'État [en ligne]*. 201 ; ou

JANUEL, Pierre, Des indicateurs pour mesurer l'inflation normative. In : *Dalloz Actualité [en ligne]*. 31 mai 2018.

Principales lois dans les domaines de l'environnement, l'urbanisme, ou le logement entre la création du SIC (1991) et de la ZAC La Courrouze (2003):

Loi n° 91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville dite « **LOV** »

Loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau

Loi d'orientation n°92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République dite *loi ATER* ou *loi Joxe*

Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le **bruit**

Loi 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des **paysages** et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques

Loi n°94-624 du 21 juillet 1994 relative à l'**habitat**

Loi n°95-74 du 21 janvier 1995 relative à la **diversité de l'habitat**

La Loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la **protection de l'environnement**, dite *Loi Barnier*

Loi 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (**LOADT**), dite *loi Pasqua*

Loi 96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'**air** et l'utilisation rationnelle de l'**énergie**

Loi d'orientation n°98-657 du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les **exclusions**

Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (**LOADDT**) dite *loi Voynet* et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale dite *loi Chevènement*

Loi n° 2000-1028 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite *loi SRU*

Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 « urbanisme et habitat »

Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des **risques technologiques** et naturels et à la réparation des dommages dite *loi Bachelot*

Loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la **rénovation urbaine**

Cette créativité législative est aussi synonyme d'une inflation de normes pour les professionnels de l'urbain, comme évoqué précédemment¹. Néanmoins, elle peut aussi être perçue comme bénéfique pour la qualité de vie et la participation des citoyens.

A défaut de reprendre toutes les lois précitées, soulignons par exemple que la loi n° 91-662 du 13 juillet 1991 d'orientation pour la ville, dite « *LOV* », inscrit la politique de la ville au rang des priorités des pouvoirs publics et introduit les obligations de construction de logements locatifs sociaux au nom de la mixité sociale. Son principal but est en effet de lutter contre la tendance à la concentration de l'habitat social dans certains quartiers ou dans certaines communes. Ce principe de mixité sociale, déjà énoncé dans le rapport Brundtland de 1987 (p.197), est ainsi appliqué à la politique de la ville en France, et deviendra comme on le sait, un des éléments majeurs de tout projet urbain à vocation durable.

Quant à la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, elle présente l'intérêt de garantir la gestion équilibrée des ressources en eau. C'est l'un des principaux textes législatifs dans ce domaine avec la loi de 1964 relative au régime et à la répartition des eaux, ainsi qu'à la lutte contre leur pollution. La pollution de la nappe phréatique (qui est peu profonde) à la Courrouze est avérée, soulignons-le, mais le captage des eaux pour la consommation des ménages serait réalisé bien en amont², donc elle n'en serait pas affectée³. Les finalités des dispositions de la loi de 1992 sont ainsi de satisfaire l'alimentation en eau potable de la population, de garantir la santé, la salubrité publique et la sécurité civile, ainsi que d'assurer le libre écoulement des eaux et la protection contre les inondations, qui est aussi une problématique majeure dans certaines villes.

¹ PREVOST Yves, 2016, op. cit.

² Cf. COLLECTIVITÉ EAU DU BASSIN RENNAIS, La qualité de votre eau. In : Eau du Bassin Rennais Collectivité [en ligne]. 2019.

³ L'usine de Mézières-sur-Couesnon traite les eaux souterraines des Drains du Coglais et les eaux de surface du Couesnon. L'eau potable produite à l'usine est ensuite transportée par l'aqueduc de la Minette jusqu'aux réservoirs du site des Gallets à Rennes. Quant à L'usine de Villejean à Rennes, elle potabilise de l'eau provenant de trois ressources différentes : le barrage de la Chèze à Saint-Thurial, la rivière du Meu à Mordelles et l'étang des Bougrières à Rennes.

La loi no 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite *Loi Barnier*, mérite d'être rappelée aussi, car elle renforce la protection de l'environnement et institue les principes généraux du droit de l'environnement déjà évoqués. Elle inclut des dispositions nouvelles pour la participation du public et des associations en matière d'environnement, et instaure la Commission nationale du débat public¹ déjà mentionnée.

De même, la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT), dite *loi Voynet*, a le mérite d'introduire les notions de développement durable et de participation citoyenne (donc de démocratie participative) à travers la « charte de développement durable » et le « conseil de développement ». Elle crée, du reste, le réseau national des corridors biologiques ainsi que deux nouvelles entités territoriales : le « pays » et « l'agglomération » qui doivent être porteurs d'un projet définissant les orientations de choix de développement économique et d'aménagement urbain.

Quant à la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite *loi Chevènement*, elle ne peut pas non plus être passée sous silence puisqu'elle donne aux communes les moyens de se regrouper en communauté de communes, d'agglomération ou en communauté urbaine selon différents seuils de population. Ces regroupements de communes doivent d'ailleurs se faire avec l'intention de réaliser des projets en commun, et non pas uniquement des projets sur des critères « financiers ». Cette loi explique naturellement la création de « Rennes Métropole » en 2000, par la modification du statut de « Rennes District »² en communauté d'agglomération.

¹ La CNDP est une autorité administrative indépendante (AAI).

² Rennes District est le nom du district urbain de l'agglomération rennaise (DUAR), qui est la première structure intercommunale créée en 1970 autour de Rennes avec 27 communes. Il ne doit pas être confondu avec Le « district de Rennes » qui est une ancienne division territoriale française du département d'Ille-et-Vilaine de 1790 à 1795.

La loi n° 2000-1028 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite *loi SRU*, est importante également en lien avec notre terrain de recherche puisqu'elle crée notamment les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales, autant d'instruments-clés pour l'action publique locale, et donc a fortiori pour mener à bien un projet urbain durable.

L'inflation législative au niveau national depuis les années 1990 - qui peut être vue comme contraignante pour les professionnels de l'urbain mais aussi bénéfique *en principe* au citoyen - s'accompagne en même temps d'une montée en puissance de la capacité d'action des collectivités territoriales, surtout dans les grands centres urbains.

3) Un projet pensé par Rennes Métropole sur un lieu de mémoire... et une friche industrielle polluée

Cette montée en puissance de la capacité d'action des collectivités territoriales s'explique en partie par les lois de décentralisation qui ont été votées dans les années 1980 en France, et qui commencent à produire leurs effets dix ans après, même si ce « mouvement silencieux » avait commencé auparavant, on le verra ensuite.

Un contexte général favorisant l'émancipation des pouvoirs urbains vis-à-vis de leur tutelle étatique

Selon le politiste Gilles Pinson¹, l'émancipation des pouvoirs urbains de leur tutelle étatique se dessine ainsi dès les années 1980: Les lois de 1982 et 1983 constituent, en effet, « l'acte I de la décentralisation »² en France, et donnent par conséquent aux pouvoirs locaux les clés de la fabrique urbaine.

¹ Cf. PINSON, Gilles et SOUTRA, Hugo, Les élites urbaines ferment les yeux sur les effets sociaux de la métropolisation, In : La Gazette des Communes [en ligne]. 13 octobre 2015.

² *L'acte II de la décentralisation* a lieu entre 2002 et 2004 sous le gouvernement Raffarin avec notamment la loi constitutionnelle du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République française (autonomie financière des collectivités territoriales, gestion du personnel non Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 375

La loi n°82-213 du 2 Mars 1982 notamment, dite *loi Defferre*, représente trois évolutions majeures avec: 1/ la suppression de la tutelle administrative *a priori* exercée par le préfet¹; 2/ le transfert de l'exécutif départemental du préfet au président du conseil général²; et 3/ l'élévation de la région en une collectivité territoriale de plein exercice. De même, la loi N°83-8 du 7 janvier 1983 est le texte de référence instaurant les principes fondamentaux et les modalités pour la répartition des compétences entre les différentes collectivités territoriales - communes, départements, régions - et l'Etat. Elle est complétée par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 pour instaurer le transfert des ressources.

L'époque se caractérise, par conséquent, par le triptyque « globalisation, européanisation, décentralisation » dans la plupart des Etats européens, même si l'émancipation des collectivités est finalement assez peu visible alors: « Les collectivités réinventent en effet les politiques de logement, de développement économique, ou même d'action sociale. Leurs innovations sont même, parfois, transférées au niveau national en vue d'une généralisation à la France entière ». Pour Gilles Pinson, les collectivités seraient donc aujourd'hui encore perçues à tort comme des échelles politiques secondaires, notamment en raison de l'absence d'un véritable journalisme politique local apportant un écho national et une critique véritable à l'action publique locale³. Il ajoute de surcroît: « Ce qui d'ailleurs n'est pas pour déplaire à leurs exécutifs, ravis de pouvoir développer leurs projets urbains – des projets éminemment politiques – à l'abri des regards, et ainsi d'échapper à l'affrontement ritualisé des polémiques politiciennes ».

Avec la multiplication des échelles politiques - locale, régionale, nationale, européenne, ou internationale - et la dérégulation du secteur public entamée depuis l'ère Reagan-Thatcher,

enseignant des lycées et de la totalité de la formation professionnelle, organisation des transports ferroviaires régionaux ou encore instauration du référendum décisionnel local). *L'acte III de la décentralisation* a lieu sous la présidence Hollande, notamment avec la loi du 7 août 2015, dite « loi NOTRe » (portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République), qui renforce notamment les compétences des régions.

¹ Elle est remplacée par un contrôle de légalité *a posteriori* exercé par les services préfectoraux.

² Avant le renouvellement des assemblées départementales de mars 2015, élues au suffrage universel dans le cadre des cantons, le conseil départemental portait le nom de *conseil général*.

³ L'auteur partage pleinement ce point de vue, à l'exception du *Mensuel de Rennes*, un magazine paru sur la région rennaise chaque mois depuis 2009, et filiale du groupe Télégramme depuis 2015, qui révèle un sens critique et de l'investigation assez poussé.

un véritable déficit démocratique « fonctionnel » se serait aussi installé progressivement avec l'ouverture de l'action publique à des acteurs multiples - privés et de tous horizons - combinée paradoxalement en une restriction à des cercles limités d'intervenants. La gouvernance constituerait finalement une notion opportune, qui permet alors de résumer de nouvelles façons de gérer la « chose publique » en comité réduit, avec la prévalence d'une réelle opacité démocratique. Ainsi d'après Pinson, « les intercommunalités, et particulièrement leurs multiples satellites que représentent les SEM et autres SPL, forment des « boîtes noires » de la décision politique¹ ».

Du reste, si l'expression de « projet urbain » est à la mode depuis les années 1970 et 80², elle n'en demeure pas moins ambiguë depuis le début³, car c'est à la fois un processus technique du ressort de l'architecte ou de l'urbaniste, mais qui renvoie également à des compétences multiples du fait de son ampleur spatiale. En outre, le projet urbain permettrait aux maires, depuis la décentralisation initiée en 1983 en France, de faire la démonstration de leur capacité stratégique à développer la ville et de leur volontarisme politique. Mais l'urbaniste Devillers (qui est aussi urbaniste à ViaSilva) aurait maintes fois dénoncé cette sorte de marketing permanent autour du projet urbain, en soulignant la nécessité de mettre surtout le projet en cohérence avec la manière dont les habitants perçoivent l'espace à aménager, ainsi qu'avec les moyens techniques et financiers à disposition. La participation au projet urbain serait, du reste, soupçonnée d'être « une affaire d'hommes⁴ ». Pour Yves Raibaud en effet, il y aurait une corrélation entre l'absence de parité dans la participation au projet urbain et les inégalités réelles entre les femmes et les hommes dans l'usage de la ville. C'est ce que nous avons cherché à décrypter sur notre terrain de recherche.

¹ Cf. PINSON, Gilles et SOUTRA, Hugo, 2015, op. cit.

² L'expression de projet urbain est principalement employée dès les années 1970 par les architectes comme synonyme de « composition urbaine » en opposition au Plan. Puis elle devient synonyme d'un projet d'architecture « à grande échelle ».

³ INGALLINA Patrizia, Le projet urbain, une notion floue, in : INGALLINA Patrizia éd., *Le projet urbain*. Paris, Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2008, p. 7-13.

⁴ RAIBAUD Yves, La participation des citoyens au projet urbain : une affaire d'hommes !, *Participations*, 2015/2 (N° 12), p. 57-81.

Enfin, comme le souligne Roncayolo dans le même ouvrage d'Ingallina¹:

« À partir des années 1980, dans des conjonctures plus difficiles, d'introduction de technologies porteuses de rupture, de mondialisation approfondie, la concurrence s'aggrave non seulement entre les entreprises mais aussi entre les lieux, les sites. Dans cette compétition (qui est aussi communication et mobilité), l'établissement urbain, le territoire et son aménagement deviennent facteurs de développement (ou de régression) par leurs capacités à attirer les activités, les investissements et les hommes. Les qualités de l'accessibilité, de l'équipement, des environnements de toute nature, des aménités commandent l'attractivité. Le traitement du terrain devient facteur majeur de l'expansion ou simplement du maintien de l'état social. Le discours sur le marketing urbain souligne, peut-être, à l'excès, ce phénomène ». Ainsi, la capacité d'action accrue des collectivités territoriales s'accompagne également d'une compétition plus forte qu'elles doivent gérer dans un souci d'attractivité de leur territoire.

Mais quand le projet La Courrouze est lancé, avec quel historique les acteurs de la fabrique urbaine doivent-ils composer?

L'arsenal de Rennes: un établissement militaire créé depuis 1793

Le projet d'écoquartier La Courrouze est marqué par un long passé industriel et militaire, puisque c'est le site de l'ancien arsenal rennais ouvert en mai 1793² au sud-ouest de la ville. Les lieux ont ainsi abrité un arsenal³ pendant deux siècles, au départ à cause des conflits avec les Anglais, puis par la suite en raison des guerres avec les Allemands, jusqu'à la fin de la guerre froide avec les Russes.

¹ INGALLINA Patrizia éd., *Le projet urbain*, 2008, op. cit. (p3).

² Le projet d'arsenal datait même d'avant la Révolution française, quand Louis XVI offre les services du Royaume de France au Congrès américain en 1778. Son ministre Necker cherche alors une ville de l'Ouest convenant à la création d'un arsenal pour permettre de riposter à d'éventuelles attaques anglaises sur les côtes Ouest. Le débarquement de 10 000 anglais à St-Cast sur la Côte d'Émeraude en 1758, pendant la guerre de Sept Ans, a en effet marqué les esprits.

³ Cf. la vidéo : POIRAUD, Philippe, Rennes - 35 : Arsenal. In : Bretagne actualités [en ligne]. 1972.



Figure 115 : Source: Service Historique de la Défense - Châtellerault

Rennes, de par sa position centrale en Bretagne, est apparue en effet dès 1783 comme le site idoine pour la construction d'un établissement d'Artillerie afin de parer à d'éventuelles attaques des Anglais sur les côtes bretonnes. La Convention décide donc de créer à Rennes en 1793 un « arsenal de construction et de dépôt destiné à l'approvisionnement des places et batteries de côte¹ ». Avant la Révolution, le terrain initial d'environ 10 hectares, situé à l'angle du boulevard de la Tour d'Auvergne et de la rue de l'Arsenal, abritait un hospice, en l'espèce le Sanitat de la Croix-Rocheran construit en 1563². Celui-ci fut transformé en hôpital en 1679³.

Rappelons, du reste, que le projet d'écoquartier est pensé sur un site qui fut jadis densément bâti, même si le promeneur n'y voit - au début des travaux d'aménagement de la ZAC La Courrouze en 2006, mais encore aujourd'hui à certains endroits - qu'une friche urbaine couverte d'arbres et de ruines:

¹ Centre des Archives de l'Armement et du Personnel Civil (CAAPC), SHD, Châtellerault, *Fonds FR-SHD CAA - AA 988 3H7*, Ed. Déc. 2018, 257 p.

² ASSOCIATION « MÉMOIRE ARSENAL-COURROUZE » (AMAC) et BARBEDET, Christine, *L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours : de l'histoire industrielle à la naissance d'un quartier*. Saint-Jacques-de-la-Lande, France : Editions de Juillet, 2012, 257 p.

³ Le lieu a donc accueilli successivement les pestiférés, les mendiants, les enfants trouvés et les malades.

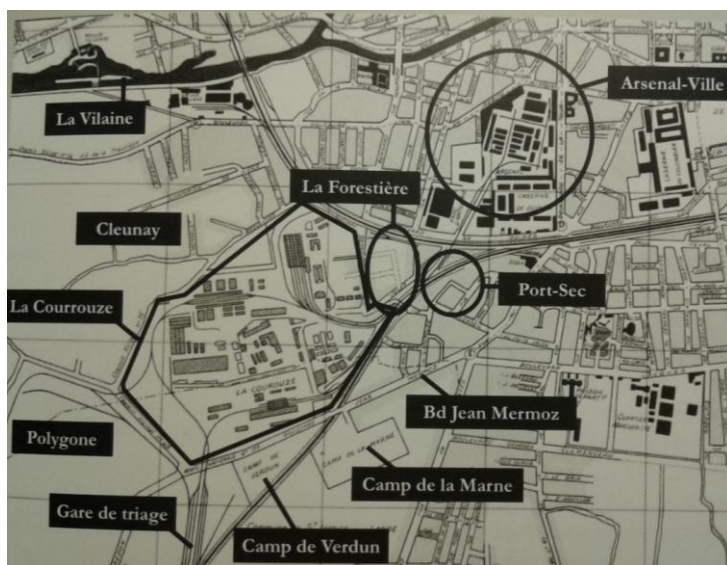


Figure 116 : Les différents sites de l'arsenal. in AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. *L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours*, op. cit., p37

Un ancien de l'ARS¹ décrit l'état des lieux quand il y travailla entre les années 1970 et 2000 à sa fermeture: « *Il y avait très peu de bâtiments (...)* (après la Seconde guerre mondiale). *On le voit d'ailleurs sur les vues aériennes, on voit très bien qu'il y avait très peu, très peu de bâtiments... hormis ce grand bâtiment qui était situé où sera le groupe scolaire bientôt là, où y a le chantier du métro en fait. Y avait un grand bâtiment qui était ce qu'on appelait les « 14 travées ». Hormis ce grand bâtiment, c'était des bâtiments épars, disséminés un peu, je dirais, disséminés sur l'ensemble. La plus grosse concentration de bâtiments, c'était là où il y a Euroshelter actuellement²* ». La densité des constructions change donc beaucoup sur le site après les destructions des allemands en 1944, on y reviendra.

C'est également un lieu où de nombreux employés (dont 10 à 25% de femmes) de l'industrie de l'armement ont travaillé pendant des décennies avec une culture du « secret Défense », une forte identité sociale et une grande solidarité, souvent dans des conditions sanitaires particulières, en temps de guerre notamment. Car à la lecture de la fiche de la DREAL mise à jour en 2015 dans la base de données BASOL³, il est précisé que les sols et la

¹ ARS pour Atelier de construction de Rennes.

² C205.

³ MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 35.0013 - Nom usuel du site : GIAT Industrie. In : Pollution des sols: BASOL [en ligne]. 2015

nappe phréatique sur le site sont très pollués¹: « Le site est dédié depuis la fin du XIX^e siècle à l'industrie militaire. Depuis l'origine jusqu'en 1970, on y a travaillé les explosifs (essentiellement le chargement d'explosifs secondaires) et les métaux (usinage et traitement de surface). Les principaux explosifs manipulés étaient la tolite, l'hexolite et la mélinite. Entre 1968 et 1970, toute manipulation d'explosifs a cessé sur le site. Depuis, usinage des métaux et traitement de surface constituent les principales activités ».



Figure 117 : Munitionnettes et armuriers XIXe siècle, Source: Collection Musée de Rennes

La tâche est donc immense pour l'aménageur, et les enjeux financiers sont majeurs car l'endroit est stratégiquement placé en entrée de ville, au sud-ouest près de la rocade.

A cet égard, la SEM Territoires met en avant, dès le début du projet urbain, un discours adapté à cette impression première d'une « nature en ville » en choisissant le slogan « Vivre en ville, habiter dans un parc² »; et ce, probablement dans le but de gommer en partie le passé industriel et militaire des lieux.

¹ Les sols et la nappe phréatique seraient pollués au mercure, au cuivre, à l'arsenic, aux hydrocarbures, au plomb et d'autres produits toxiques. A noter que le changement d'usage sur la fiche de la DREAL ne prévoit d'ailleurs pas d'école.

² Cf. SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, Vivre en ville, habiter dans un parc. In : lacourrouze.fr [en ligne]. 2019.

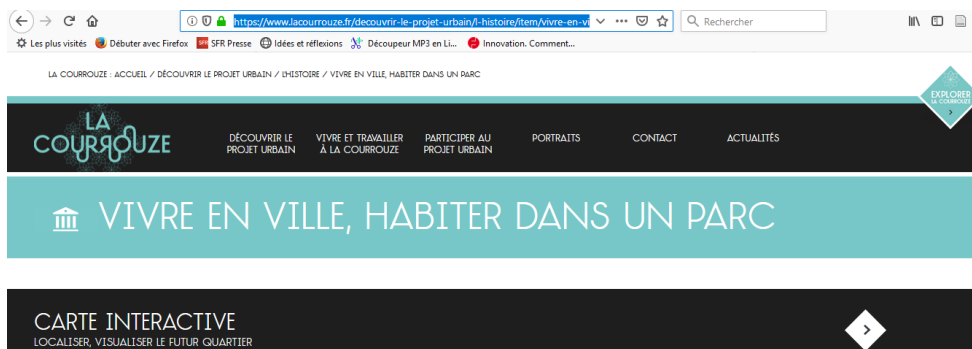


Figure 118 : SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, 2019. Vivre en ville, habiter dans un parc. In : lacourrouze.fr [en ligne]. 2019

Il s'agit, en effet, d'un véritable lieu de mémoire¹ au sens de Pierre Nora², où des générations de travailleurs se sont succédées. Nous prendrons donc à dessein le temps d'évoquer les temps forts de ces lieux afin de souligner la différence entre l'histoire de cet établissement militaire et industriel lourd - aux multiples bâtiments avant 1944, au personnel nombreux et aux conditions de travail souvent difficiles - et l'image véhiculée par les pouvoirs publics depuis le début du projet d'écoquartier pour développer son attractivité de quartier à vocation tertiaire et résidentielle.



Figure 119 : SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, 2019. Visiter la Courrouze. In : lacourrouze.fr [en ligne]. 2019

¹ NORA Pierre (sous la direction), *Les Lieux de mémoire*, Gallimard (Collection Bibliothèque illustrée des histoires), Paris, 3 tomes parus: t. 1 *La République* (1 vol., 1984), 674 p.; t. 2 *La Nation* (3 vol., 1986), 610 p., 662 p., 669 p; t. 3 *Les France* (3 vol., 1992).

² Pour Nora, un objet devient lieu de mémoire quand il échappe à l'oubli, par exemple avec l'apposition de plaques commémoratives, et quand une collectivité le réinvestit de son affect et de ses émotions.

Le site Internet, par exemple, se visite - chose assez rare - au son du chant d'oiseaux:

Dès 1812, la municipalité de Rennes fait d'ailleurs preuve d'une indéniable capacité prospective qui n'a pas à rougir face aux pouvoirs municipaux actuels. En effet, elle s'endette pour obtenir 40 hectares supplémentaires au lieu-dit La Courrouze¹, dans la perspective de construire un plus grand atelier de construction d'armes et de munitions - mais aussi une école d'artillerie - dans un souci de développer l'activité de l'arsenal initial. C'est ensuite sous la Restauration (1815-1830), quand les relations des Bourbons s'améliorent avec le gouvernement anglais, qu'une fermeture des lieux est envisagée. Mais les élus locaux interviennent à nouveau pour sauver le site *in extremis*, et probablement maintenir ainsi des emplois en ville.



Figure 120 : Avis d'un projet de construction de latrines à l'arsenal de Rennes(1848), Source: Service Historique de la Défense - Châtelleraut

Puis la Monarchie de Juillet² décide en 1844 d'agrandir l'ensemble, et créer un grand Arsenal pour tout l'Ouest de la France: l'Etat participe ainsi à la relance de l'économie dans la

¹ Le lieu-dit La Courrouze a donné son nom à la rue de la Courrouze, actuellement parallèle à la rue Pierre Le Baud ou au boulevard Mendès-France; et perpendiculaire au boulevard Mermoz (ancien faubourg de Redon).

² Le ministre de la guerre, Casimir Périer, a en effet donné son aval à la mairie de Rennes pour la construction d'un grand arsenal dès 1832, la même année que l'inauguration du canal d'Ille-et-Rance
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écociétés » - Thèse de doctorat Université de Rennes I – Année 2019 383

capitale bretonne, comme il le fera pour le projet d'écoquartier au même endroit plus de 150 ans après avec la labellisation.

En 1856, l'annexe de la Courrouze est ajoutée¹ à l'Arsenal-Ville. Pour bâtir la gare, il faut déménager la poudrière de Lorette qui se trouve sur le quartier de Quineleu, près de la ligne de chemin de fer Paris-Rennes en construction. A cette époque, Rennes s'industrialise² partout. Le chemin de fer, inauguré en 1857, provoque l'arrivée massive d'une population rurale et crée de nombreux emplois. L'implantation de la gare au sud de la Vilaine explique donc que l'arsenal soit ainsi dédoublé dès 1856³, et qu'une enceinte pyrotechnique soit installée au lieu-dit la Courrouze: celui-ci est assez éloigné de la ville pour abriter des magasins à poudre. Les autorités militaires, quant à elle, se préoccupent de relier l'arsenal à la voie ferrée. A l'époque, la fonderie de fer et de cuivre Guy (1853-1936) notamment se trouve alors à proximité, au n°6 de la route de Redon⁴, et fournira aussi un grand nombre de canons et d'obus à l'institution militaire durant la guerre de 1870.

(dont la construction a débuté en 1804 sous Napoléon 1er). Pour rappel, la *Monarchie de Juillet* a été instaurée le 9 août 1830 après les émeutes des « Trois Glorieuses » et s'achève en 1848 pour laisser place à la *Deuxième République*. Sous la Monarchie de Juillet, c'est la branche cadette des Bourbons, la maison d'Orléans, qui accède au pouvoir.

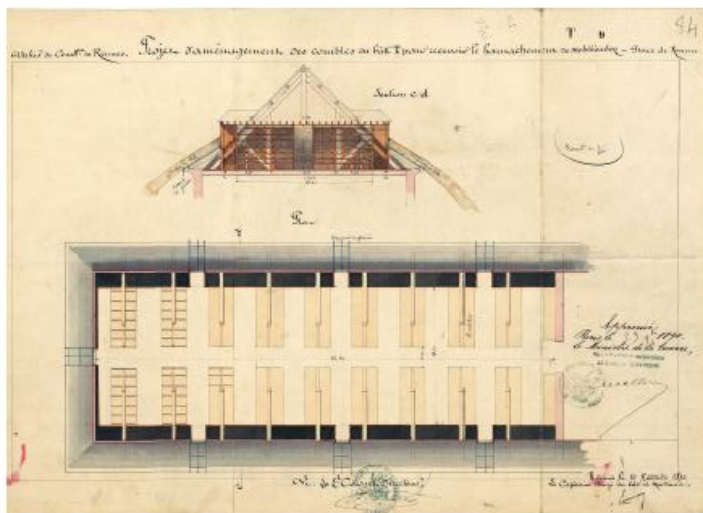
¹ Centre des Archives de l'Armement et du Personnel Civil (CAAPC), 2018, op. cit.

² A la mi-XIXe siècle, les berges de la Prévalaye sont aménagées pour faciliter le trafic fluvial, la fonderie Guy est créée, des minoteries et filatures s'implantent tandis que la chimie se développe avec la production d'engrais minéraux et de cire, tout comme des usines à gaz près du chemin de la Mabilais.

³ Cf. CUCARULL, Jérôme, Sous la Courrouze la mémoire de l'arsenal de Rennes. In : Place Publique Rennes [en ligne]. décembre 2010. n° 8.

⁴ Il s'agit de l'actuel boulevard Jean Mermoz, ou D177.

Figure 121 : Projet d'aménagement des combles du bâtiment T pour recevoir le harnachement de mobilisation (1890), Source: Service Historique de la Défense - Châtelleraut.



Une activité industrielle locale dynamisée par les guerres de l'Etat français

Les guerres de l'Etat français en 1870, 1914-18 et 1939-45 contre l'Allemagne permettent finalement d'augmenter de façon significative l'activité de l'arsenal. Il est d'ailleurs difficile de comprendre l'état de pollution du site quand l'activité de Giat Industries cesse à Rennes en 2000, si on ne rappelle pas la montée en puissance de l'établissement rennais dès la guerre contre la Prusse en 1870¹.

Entre 1871² et 1914, l'arsenal de Rennes va ainsi développer sa réputation grâce à sa technicité et une maîtrise de l'usinage des munitions et des douilles métalliques¹, dans un

¹ Le 19 juillet 1870, le gouvernement Thiers déclare la guerre à la Prusse de Bismarck et du roi Guillaume 1er: les arsenaux français augmentent alors leur production. La défaite de Sedan et la capitulation de Napoléon III le 4 septembre 1870 provoquent la chute du Second Empire ainsi que l'exil de Napoléon III, marquant ainsi la naissance de la Troisième République proclamée par Gambetta et Favre. Un gouvernement de « Défense Nationale » se forme alors. Les hostilités avec la Prusse prennent fin le 28 janvier 1871 avec la signature d'un armistice par le *Traité de Francfort* qui prévoit notamment l'annexion de l'Alsace-Lorraine par l'Allemagne.

² Victor Hugo, notamment, retrace (dans *L'Année terrible*, un recueil de poèmes publié en 1872) l'année 1871 durant laquelle la France affronte en même temps une guerre contre la Prusse mais aussi une guerre civile à Paris, après la défaite militaire et morale de la bataille de Sedan. Cf. HUGO Victor, *L'Année terrible*, Ed. Michel Lévy, frères, 1872, 326 p.

contexte d'armement massif des deux côtés du Rhin. A la Courrouze, un premier terrain accueille les ateliers de chargement des cartoucheries et gargariserie, alors que la fabrication mécanique des étuis, balles, obus ou culots de gargousse² reste à l'Atelier-ville³. Le second terrain est un stand de tir, le polygone, pour l'expérimentation des nouvelles munitions. L'Etablissement emploie en tout environ 1600 personnes (dont 400 femmes) sur 70 000 habitants dans la ville en 1884. Il restera dès lors le premier établissement métallurgique jusqu'à l'ouverture de l'usine Citroën en 1953.

Puis en 1896, un atelier spécial - la Douillerie - est construit pour fabriquer des munitions encartouchées avec des douilles métalliques destinées à un nouveau canon à tir rapide⁴. Une haute cheminée de brique domine alors les quartiers voisins et les Rennais se plaignent souvent des retombées de poussière et de fumées⁵.

Enfin, pour poursuivre notre bref historique, soulignons qu'une nouvelle cartoucherie est construite en 1900 à la Courrouze dans la zone pyrotechnique. Et en 1906, un Atelier central d'outillages et de maintenance est créé⁶ développant des savoir-faire spécifiques: cela témoigne d'une standardisation des méthodes et des moyens de production, en partie liée à l'électricité qui est arrivée en ville depuis 1881. Les obus explosifs et obus à balles en particulier sont, au demeurant, chargés à la mélinite⁷ qui se présente sous forme de cristaux

¹ Cf. ASSOCIATION MÉMOIRE ARSENAL COURROUZE RENNES, Historique - Arsenal de Rennes : 1793 - 2009. In : memoire.arsenal.courrouze.rennes.sitew [en ligne]. 2018

² Une gargousse est un sachet en textile ou en papier contenant une charge de poudre prête pour le tir d'une bouche à feu (partie de l'arme par où sort le projectile). L'explosif contenu dans la gargousse est sous forme de poudre noire, de corde ou de coton-poudre. À partir de la fin du XIXe siècle, les gargousses sont progressivement remplacées par les douilles (cylindre en métal ou en plastique).

³ L'Atelier-ville se trouve près de l'actuel boulevard de la Tour d'Auvergne.

⁴ Il s'agit du canon de « 75 mm modèle 1897 » développé pour contrer la supériorité démontrée du canon Krupp pendant la guerre de 1870. Ce canon fait écho d'ailleurs à l'affaire Dreyfus qui dure de 1894 à 1906, et sera rejugée en un 2e conseil de guerre à Rennes en 1899. L'affaire porterait au départ sur la divulgation aux allemands d'informations liées au « canon de 120 sans frein ».

⁵ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, op. cit. p 21.

⁶ Cet atelier regroupe les ouvriers spécialisés de la mécanique: limeurs, affûteurs, tourneurs, fraiseurs, rectifieurs, polisseurs, graveurs, trempeurs etc.

⁷ La mélinite ou *acide picrique* est l'expression commune pour le composé chimique 2,4,6-trinitrophénol, également appelé *acide carbo-azotique*. Découvert en 1771 par le chimiste irlandais Peter Woulfe (formation d'un colorant jaune par le traitement d'indigo avec de l'acide nitrique), l'acide picrique est le premier colorant synthétique. Il sera utilisé à partir de 1849 pour teinter de la soie (et Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes I – Année 2019 386

jaunes imprégnant les matières organiques. Les ouvriers et ouvrières des ateliers de chargements d'obus sont ainsi repérés par leurs peaux, ongles, cheveux et vêtements teintés de jaune.

Avec l'enlèvement de la guerre fin 1914, la production de stock d'obus et de munitions s'accélère encore davantage. Un vaste programme d'achat de terrains est alors engagé sur trois nouveaux sites, afin de construire 20 000 m² supplémentaires d'ateliers et de magasins qui seront construits sur un terrain situé entre le chemin de Cleunay¹ et la route de Redon². Un atelier énorme pour l'époque, les « 14 travées³ » est d'abord utilisé pour stocker des voitures de place. Puis il est vite transformé en atelier de récupération des douilles afin de limiter l'importation de cuivre et de zinc⁴ en provenance des Etats-Unis. Soixante mille douilles par jour sont ainsi réfectionnées par des ouvrières dans un bruit assourdissant⁵.

De 1300 ouvriers avant la guerre, l'effectif de l'ARS dépasse les 18 000 ouvriers en 1917. Et quand Guillaume II abdique le 11 novembre 1918 et le maire Jean Janvier annonce le jour-même la nouvelle à la population rennaise, l'arsenal a doublé de superficie depuis le début de la guerre, puisqu'il s'étend sur plus de 100 hectares.

sera appelé « jaune amer de Welter »).

En 1885, le chimiste français Eugène Turpin découvre que l'acide picrique peut être utilisé pour la fabrication d'explosif. Il fond à 122 °C et explose à 300 °C : c'est pourquoi il a été très abondamment utilisé lors de la Première Guerre mondiale. Sec, il est très sensible aux chocs et aux frottements, certes moins que le trinitrotoluène (TNT)) et encore moins que la penthrite, mais il reste néanmoins très dangereux. Du point de vue toxicologique, l'acide picrique pur ou mouillé à 33 % est corrosif pour la peau ainsi que pour les yeux. Par ingestion, il peut être mortel et par exposition permanente à ses poussières, il conduit à des intoxications graves.

Cf. SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE FRANCE, 2019. Acide picrique. In : societechimiquedefrance [en ligne]. 2019 ou COMMISSION DES NORMES, DE L'ÉQUITÉ, QUÉBEC et DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL, 2019. Acide picrique. In : csst.qc.ca [en ligne]. 2019

¹ Il s'agit de l'actuel boulevard de Cleunay.

² Il s'agit de l'actuel boulevard de Jean Mermoz.

³ cf. AB dans le schéma ci-dessous, et cf. citation de l'ancien ouvrier de l'ARS supra.

⁴ Le cuivre et de zinc composent le laiton de la douille.

⁵ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, op. cit. p 36.

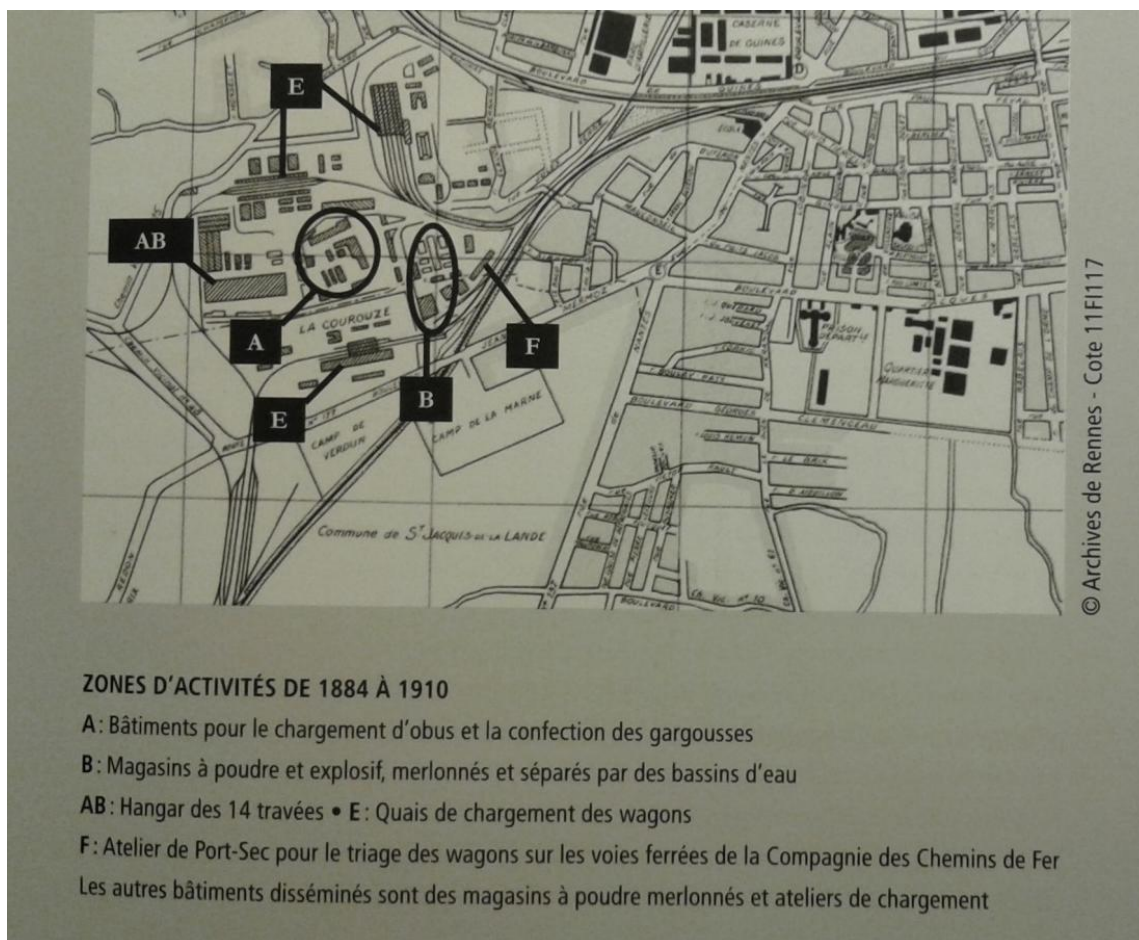


Figure 122 : Zones d'activité de 1884 à 1910 in AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. *L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours*, op. cit.p37.

La Courrouze est devenu un vaste ensemble composé de casemates de chargement d'obus, d'ateliers de montage et d'encartouchage de munitions, ainsi que de magasins desservis par un réseau autonome de voies ferrées. C'est un des établissements les plus grands de France dans le domaine, et c'est surtout un site quasi entièrement construit.

De 1919 à 1938, aucune réalisation d'envergure n'est effectuée à l'Arsenal, sinon une douillerie à l'Atelier-ville. Les effectifs sont ramenés à 2000 personnes et les principales fabrications maintenues.

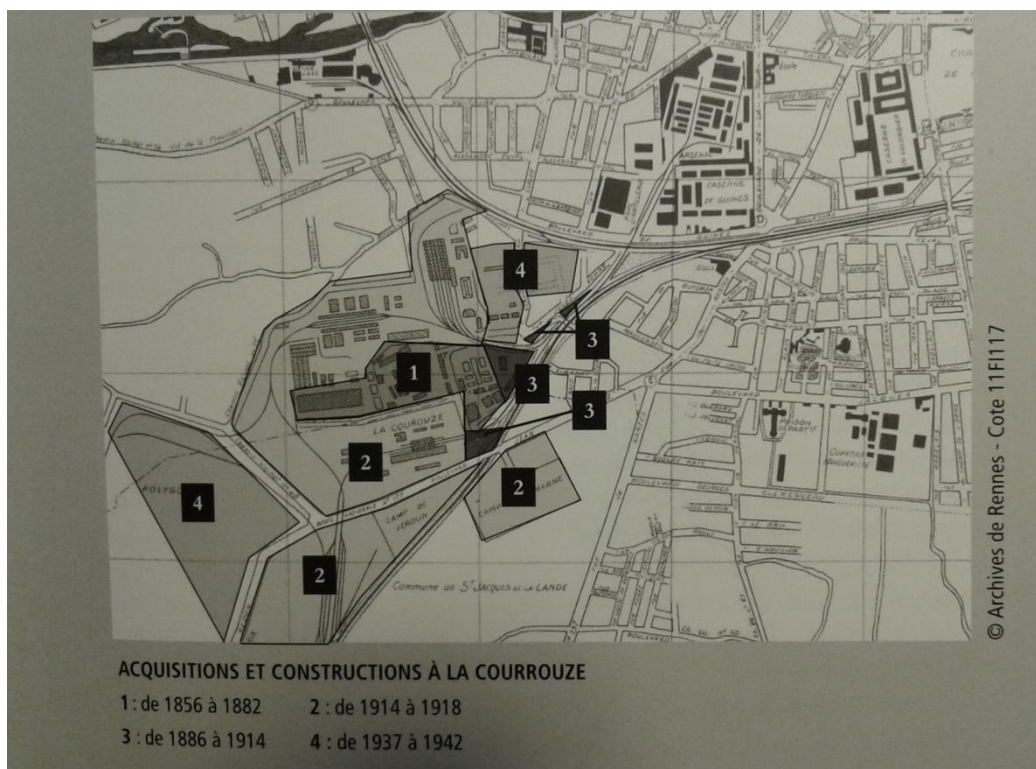


Figure 123 : Acquisitions et constructions à la Courrouze in AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. *L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours*, op. cit. p39.

Le général Franco ayant pris le pouvoir en Espagne en février 1939, l'armée autorise l'occupation temporaire du camp de Verdun (le long de l'actuel boulevard Jean-Mermoz) par des réfugiés espagnols. Ils remplaceront - tout comme les bataillons d'Indochinois - les jeunes ouvriers partis au front quand la Seconde guerre mondiale éclatera. Un ingénieur-technicien évoque ainsi leur arrivée¹: « Encasernés au camp de Verdun, pour soutenir l'effort de guerre, ils travaillent à la Courrouze au chargement des obus en mélinite, avec les requis français qui affluent. Cet explosif donne la « jaunisse » à ceux qui le manipulent. Le seul remède préconisé est de boire du lait! ».

Alors qu'ils étaient 1400 employés à l'arsenal en septembre 1939, ils sont, dès juin 1940, près de 14 000 sur les deux sites d'une emprise de 120 hectares.

¹ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. *L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours*, ibid. p 56.

En juin 1940 précisément, la gare de Rennes et un train complet rempli de munitions chargées de mélinite à La Courrouze¹, sont bombardés par trois avions allemands. Les témoignages rapportent que quelques 2 000 civils et militaires se trouvant dans des wagons à proximité seront ainsi carbonisés sur place.

Une note du directeur de l'ARS précise: « Une explosion d'une violence extrême, causée par la détonation de plusieurs wagons - une douzaine peut-être - contenant des fûts d'explosifs, secouait toute la ville. A l'Etablissement, de nombreuses vitres étaient brisées, surtout des verrières de toitures, des portes d'atelier étaient arrachées. En outre, un chapelet de bombes était tombé à proximité du mur d'enceinte de l'atelier de chargement à La Courrouze. Le bombardement avait créé une vive panique parmi la population rennaise et le personnel de l'établissement (...)»².

Dès le 19 juin 1940, l'Arsenal est alors aux mains de l'occupant qui dispose d'un véritable trésor de guerre: des milliers de tonnes de laiton, de plomb, de zinc, près de 450 000 douilles de tous calibres, 1 million de balles, 3 millions d'étuis etc.

Puis quand en novembre 1942, les Allemands envahissent la zone libre, l'Arsenal est déjà vidé de ses machines, et les ateliers perdent leur personnel. En mars 1943, des bombes américaines détruisent de nombreuses constructions - bâtiment administratif et fonderie - à la place de la gare de triage qui était leur cible. Enfin, après l'arrivée des blindés américains du général Patton à Maison-Blanche au nord de Rennes le 2 août 1944, les nazis envoient deux convois de résistants prisonniers vers l'Allemagne - d'où l'actuel mémorial du train de Langeais érigé par les pouvoirs publics et une association au vallon Jules Verne³. Et dans la nuit du 3 août 1944, les occupants incendient et font sauter la quasi-totalité des ateliers et dépôts de l'Arsenal, sabotant les dernières machines restées sur place.

Une Jacquolandine se souvient de cette nuit d'août 1944: « J'habitais rue Honoré Commeurec, près de la rue de Nantes. Quand la poudrière a sauté, les toits se sont soulevés⁴ ».

¹ Le train a été laissé en attente sur la plaine de Baud à Rennes.

² AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, *ibid.*, p 58.

³ Cf. BOURGEON, Jean Claude, MOREL, Pierre, BRIERO, Lénaïc et FAURE, Patrice, Inauguration du mémorial dédié aux prisonniers et déportés du Train de Langeais le 08/12/2015. In : memoiredeguerre.free.fr [en ligne]. 2015.

⁴ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, op. cit., p 78.

Après 1945, un site marqué par la désindustrialisation/privatisation de l'armement français

Sans programme d'armement après la fin des hostilités, l'Arsenal entreprend dès 1946 la production de matériels civils ainsi que des travaux pour la SNCF (réparation de wagons de marchandises). Ce serait Charles Tillon¹, ancien ajusteur de l'arsenal devenu ministre de l'Armement en novembre 1945, qui aurait lancé ce programme civil: on y fabrique donc des tours d'horloger, des moissonneuses-batteuses agricoles, des semoirs, etc. Les productions militaires ne représenteraient alors plus que 14 % de l'activité².

En 1948, un projet de douillerie mécanique pouvant fabriquer des douilles d'artillerie en acier est étudié pour le site de la Courrouze, permettant au hall de la Douillerie de fonctionner pleinement dès 1953³. La Douillerie de La Courrouze emploiera jusqu'à 150 personnes pendant 40 ans, constituant ainsi la seule douillerie d'Etat de capacité industrielle dans l'Hexagone.

Un ancien ARS nous précise à ce propos: « *A deux reprises (après 2000, donc), ça a été dépollué. Et la plus grosse zone où c'était pollué, c'était effectivement la zone du « Bois Habité » où il y avait la Douillerie (...) C'était la zone où il y avait le plus de pollutions... à tel point d'ailleurs, avant même qu'on parle de fermeture, il y avait déjà eu un merlon (de terres polluées mises en bêche). Ils avaient modernisé la Douillerie en 1989 (...) Déjà on avait extrait beaucoup de terres (...) Juste en face de la Fabrique⁴ en fait (...) C'était (la Douillerie) un bâtiment qui faisait 120 mètres à peu près (...) Il y avait la Douillerie en tant que telle, et y avait la partie annexe où on faisait tous les traitements de surface, les traitements thermiques. C'était cette partie-là qui en réalité pollue⁵ (et non les poudres) (...) Même si c'était la zone*

¹ Charles Tillon, né le 3 juillet 1897 à Rennes et mort le 13 janvier 1993 à Marseille, est un homme politique français: député, ministre, membre du comité central et du bureau politique du Parti communiste français.

² Cf. CUCARULL, Jérôme, 2010. Sous la Courrouze la mémoire de l'arsenal de Rennes, op. cit.

³ Cf. ASSOCIATION MÉMOIRE ARSENAL COURROUZE RENNES, 2018. Historique - Arsenal de Rennes : 1793 – 2009, op. cit.

⁴ La Fabrique est le bâtiment où se trouve actuellement l'entreprise de logiciels Digitaleo.

⁵ D'après les personnes interrogées, les explosifs étaient utilisés avec une grande parcimonie et ne devaient pas toucher le sol (donc polluaient peu les sols même s'ils pouvaient être nocifs pour les
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 391

la plus polluée de La Courrouze, on peut dire que des efforts (de dépollution) avaient été faits dès la fin des années 80 ».



Figure 124 : La douillerie de la Courrouze. Source ASSOCIATION MÉMOIRE ARSENAL COURROUZE RENNES, 2018, *op. cit.*

C'est finalement suite à la signature du plan Marshall par le président Truman le 3 avril 1948, puis à la guerre en Indochine et le conflit en Afrique du Nord, que l'Arsenal peut se recentrer sur ses activités militaires. Les commandes de l'armée américaine dans le cadre du Pacte Atlantique contribueront en particulier à la reprise des fabrications d'armement dans tous les arsenaux français, dont La Courrouze. Au niveau local, le nouveau maire élu - Henri Fréville - mène de 1953 à 1970 une politique d'aménagement avec la construction des quartiers de Cleunay, Blosne, Maurepas, ou Nantes-Colombier; et une politique de développement industriel, notamment avec l'installation de Citroën¹ à la barre Thomas, dans la nouvelle zone industrielle érigée route de Lorient.

Mais quand la France devient une puissance nucléaire² en 1960, l'Etat influe sur l'évolution de l'arsenal car le gouvernement français opère une nouvelle répartition des

personnels), tandis que les traitements de surface des douilles étaient les plus polluants pour les sols, car ils se faisaient au cyanure notamment, jusqu'à la fermeture du site.

¹ L'usine Citroën gère au départ le traitement du caoutchouc et l'usinage de roulements à billes à la barre Thomas près de La Courrouze.

² La France effectue son 1er essai d'une bombe atomique à fission (bombe A) sous le nom de code *Gerboise bleue* le 13 février 1960, puis son premier essai d'une bombe à fusion thermonucléaire (bombe H) sous le nom de code *Canopus* le 24 août 1968. La France mène 210 essais nucléaires entre 1960 et 1996, année de son dernier essai en Polynésie française. C'est l'un des neuf États qui possèdent l'arme nucléaire au début du XXI^e siècle.

programmes entre les arsenaux traditionnels et l'industrie privée. Un des anciens employés décrit l'environnement de travail alors:

« Un homme super sympa avec les « arpètes », le grand Jahier, nous aidait à décaper nos pièces en cuivre. Nous avions un peu peur qu'elles se détériorent ou disparaissent dans les bains d'acide chlorhydrique (...) Le travail était dur à cause du bruit, des sols gras, de l'odeur de la graisse chaude utilisée pour la lubrification des outillages d'emboutissage¹ ».

Une autre recrue à la Douillerie-Courrouze en 1965 précise: « Ce fut terrible! Quand j'ai vu les énormes presses, celles d'étirage, que j'appelais « les tours », j'ai eu peur! Le bruit ambiant était effrayant² ».

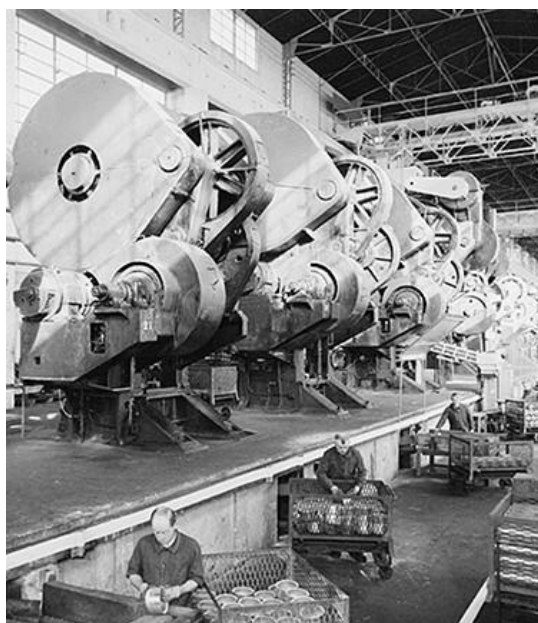


Figure 125 : Photographie de la chaîne de production de l'ARS in CUCARULL, Jérôme, 2010. Sous la Courrouze la mémoire de l'arsenal de Rennes, op. cit.

Avec son expérience en mécano-soudage, l'ARS se voit confier le pilotage technique des études et fabrications de remorques pour toute l'armée: les deux ateliers Arsenal-ville et La Courrouze emploient près de 1000 personnes, dont plus de 700 ouvriers. C'est d'ailleurs peu après que le transfert de l'Atelier-ville est envisagé vers La Courrouze, comme le relatent

¹ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, ibid. p 108.

² AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, ibid. p 133 et 134.

les deux employés chargés de faire l'inventaire des lieux. Ces derniers constatent l'étendue du site tout autant que la diversité des secteurs: « Les merlons de terre dissimulent au regard des visiteurs des ateliers de chargement des munitions. Des bassins, sécurité oblige, apportaient un air bucolique dans ce lieu d'activités éparses¹ ». Cet aspect « naturel » des bassins cachera encore aux nouveaux habitants, dans les années 2000, le passé d'industrie lourde du site. Le transfert définitif de l'Atelier-ville à La Courrouze sera finalement effectué dans le courant de l'année 1969.

Après la fin de la guerre en Algérie² - mais toujours en pleine guerre froide - le gros calibre redevient l'objectif prioritaire à l'ARS, notamment le travail sur la performance des chars de combats et leurs munitions³. Un des employés résume alors l'activité pyrotechnique: « Celle-ci se situait dans la partie sud-ouest de La Courrouze. Nombre d'ateliers étaient entourés de merlons pour protéger les bâtiments voisins des risques d'explosion toujours possibles malgré les précautions prises. Ces ateliers n'avaient pas d'étage ou niveaux ».

D'autres employées ayant effectué le chargement de la poudre noire à La Courrouze se rappellent aussi: « Nous étions en sabot pour ne pas provoquer d'étincelle et les pieds étaient dans l'eau toute la journée pour éviter les déflagrations. Nous portions des blouses noires, ignifugées et bien rêches, et de plus, la poudre irritait ». Jeannine Cus, employée de « Matricule 25 59 » depuis 1957 à l'Arsenal-Ville, qui fut relocalisée dès 1968 à La Courrouze, raconte (en 2010) sa propre expérience: « J'ai commencé au service des Munitions. Nous étions dans de petites cabines individuelles, en sabot, et le sol était gardé humide pour éviter les étincelles. Nous ne devons rien laisser tomber. Un jour, un lot d'obus d'exercice avait été refusé. Il nous a fallu les vider de la poudre noire pour la verser dans de grands bacs, avant d'enlever la mèche. J'avais le visage en feu. Quand je suis rentrée à la maison sur mon vélomoteur, ma figure était toute brûlée avec le vent⁴ ».

¹ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, *ibid.*, p 126.

² La guerre d'indépendance algérienne s'est déroulée de 1954 à 1962 en Algérie, colonie française depuis 1830.

³ La décennie est aussi marquée par la fabrication de grenades antipersonnel ou anti-véhicule.

⁴ AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, *ibid.* p 226.

On notera également la création de la « cité des Lilas » de 1959 à 1964¹, destinée aux employés de l'ARS sur un ancien terrain militaire laissé en friche depuis 1950, et ayant servi de camp aux réfugiés espagnols puis aux travailleurs d'Indochine pendant la guerre 1939-45, comme déjà mentionné. Le sous-directeur aurait présenté le projet ainsi: « Il y a un terrain militaire dont on pourrait disposer pour loger des employés de l'Arsenal, une fois viabilisé² ». La cité comprend 60 pavillons tous identiques à l'extérieur, mais aux travaux d'intérieur réalisés par les propriétaires-employés de l'ARS dont la candidature a été retenue³. Presque soixante ans après, l'aménageur du projet d'écoquartier devra faire face à un collectif « Cité des Lilas » créé pour s'insurger contre le projet d'immeubles élevés prévus autour des maisons de la cité des Lilas, on le verra par la suite.

Enfin, les années 1970 marquent un tournant dans l'organisation et les effectifs de l'établissement, puisque ces derniers sont réduits à 700 personnes⁴. En 1972, l'ARS⁵ passe sous la tutelle du GIAT, le Groupement Industriel des Armements Terrestres⁶ dans un objectif de rationalisation des fabrications, et d'échanges internes entre sites. L'ARS se spécialise notamment dans la fabrication d'abris⁷ de guerre - les *Shelters* en anglais, d'où le nom de l'entreprise encore sur place aujourd'hui. L'effectif passe à 500 employés en 1976 avec la diminution progressive de l'activité sur les munitions, qui demande beaucoup de main d'œuvre. En 1999, 244 salariés sont recensés, dont 95 pour EuroShelter. L'année suivante, la production de la douillerie cesse en Juin: celle-ci sera détruite en 2002.

¹ La rue des Lilas est perpendiculaire à l'actuel boulevard Mermoz, à proximité de la rocade.

² AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, ibid. p 149.

³ Les maisons furent construites par l'entreprise privée Novello et la première maison fut livrée en 1962. Au départ, toute revente devait être effectuée à un employé de l'ARS.

⁴ Soit les employés sont mis en retraite anticipée, soit ils rejoignent l'enseignement technique, soit ils sont mutés (environ 50 techniciens et ouvriers) au CELAR. Le Centre Electronique de l'Armement, créé en 1968 par la direction de l'armement à Bruz au sud de Rennes, est spécialisé dans les systèmes électroniques et informatiques de télécommunication et d'information pour l'armée de terre, de l'air et de la marine.

⁵ Cf. la vidéo: POIRAUD, Philippe, Destruction de l'Arsenal. In : Bretagne actualités [en ligne]. 1974.

⁶ La Direction technique des armements terrestres décide ainsi de créer dix établissements en France dédiés à la construction (de remorques notamment) et aux manufactures d'armes.

⁷ Il s'agit des *ATM* ou Abris Techniques Mobiles sont transportables facilement, climatisés et équipés pour de la maintenance en mécanique, électricité, radio, radar etc.

En 209 ans d'activité, l'arsenal aura, en définitive, été le lieu d'activités assez dangereuses mais très contrôlées par la hiérarchie militaire. Ce fut également le lieu de luttes syndicales intenses, ainsi que d'un activisme certain de la part des pouvoirs locaux pour maintenir dans la ville une activité économique pérenne. Cette industrie lourde aura été rythmée par la situation géopolitique internationale et les décisions prises au niveau de l'Etat-nation en matière industrielle et militaire. En effet, le site aura été marqué par la désindustrialisation et la privatisation de nombreuses activités d'armement auparavant gérées par l'Etat français.

Un ex-ARS, interrogé par nos soins, évoque à ce titre la fin du site industriel à La Courrouze par rapport au contexte national:

« Si on fait l'historique de l'armement en France, y a eu énormément d'usines qui étaient implantées sur le territoire, et progressivement, elles sont passées au privé ces usines-là. On peut prendre l'exemple de... c'était au Havre, c'était Renault qui avait repris ... Limoges, c'est SAVIEM¹ qui avait repris. Dans le même genre, il y avait le LRBA² à Nantes qui a fait la première fusée Véronique³: c'est devenu Ariane... Donc y a tout une activité industrielle qui a migré vers le privé, parce que y avait pas de raison que l'Etat continue à assumer ça⁴ (...) A partir du moment où on dépouille ces entreprises de toute leur technicité,

¹ SAVIEM est l'acronyme de Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques. L'entreprise est créée le 23 décembre 1955 par la fusion de la société Latil, des poids lourds Renault et de Somua, sous la marque « SAVIEM LRS », puis SAVIEM.

² LRBA est l'acronyme de Laboratoire de Recherche Balistique et Aérodynamique.

³ Il s'agit de la contraction de Vernon-électronique, situé originellement à Vernon dans l'Eure (27) en région Normandie, près de Giverny.

⁴ L'Etat français a externalisé au secteur privé un marché de l'armement qui représente environ 1 700 milliards de dollars en 2017 (cf. MAMPAEY et GROUPE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ, 2018. Dépenses militaires mondiales: la planète ne désarme pas. In : grip.org [en ligne]. 21 juin 2018), contre près de 1 200 milliards \$ pour le marché pharmaceutique mondial par exemple (Cf. STATISTA, 2019. Chiffre d'affaires mondial du marché pharmaceutique 2001-2017. In : statista.com [en ligne]. 2019), et environ 2 000 milliards \$/an pour le pétrole. L'ordre des marchés économiques au niveau mondial serait le suivant (selon Statista): le pétrole, la nourriture, le trafic de stupéfiants, les ventes d'armes, le trafic d'être humains, puis l'industrie pharmaceutique. La politique industrielle de l'Etat français a néanmoins constitué une solide filière de la Défense, structurée autour d'une dizaine de grands groupes de taille mondiale (Airbus Group, Dassault Aviation, MBDA, Nexter, Safran, Thales etc.). Outre son impact sur l'emploi (13% de l'emploi industriel et environ 120 000 emplois directs et indirects), le secteur de l'armement et en particulier ses exportations contribueraient à la souveraineté stratégique française (cf. DANCER, Marie, 2019. L'armement, une industrie jugée stratégique pour la France. In : La Croix [en ligne]. 10 juillet 2019).

où on est passé au privé, il reste plus rien, on a enlevé le cœur du métier. Après, c'est attaché à des installations. Et s'il y a de multiples installations sur le territoire, peut-on les maintenir toutes?... C'est une évolution des techniques (...) La mémoire qu'on souhaite conserver, c'est celle des gens qui y ont travaillé. La mémoire du site industriel, c'est une chose. Mais l'autre mémoire qu'il faut bien conserver, c'est celle des employés, des ouvriers, des conditions de vie qu'ils ont eues qu'il ne faut pas oublier (...) Parce qu'il y a une mémoire sociale qui a été racontée à plusieurs endroits dans le livre - y a la mémoire des luttes sociales - y a (aussi) la mémoire de la solidarité (...) Y a une notion de 'vivre-ensemble', là¹ ».

En effet, La Courrouze fut un lieu de sociabilité et de solidarité fortes pour des milliers d'individus au statut souvent précaire, dont certains métiers requéraient des compétences très pointues. Un ex-employé de l'ARS nous le rappelle ainsi: *« Y a une vie sociale importante... dès 1900, on voit apparaître - et c'est raconté dans le livre - on voit apparaître une solidarité la constitution de caisses de solidarité entre les gens². Donc cette vie sociale se retrouve au niveau des luttes syndicales ensuite. C'est en même temps, d'ailleurs, que ça se développe, dans les années 1900-1905 que c'est apparu (...) On peut dire qu'il y avait un 'esprit de corps' parce qu'il y a eu des écoles d'apprentissage interne aux établissements (...) ça existait aussi à la SNCF, à l'EDF... parce qu'aussi, l'Education Nationale ne formait pas (à ces métiers) à cette époque-là³ ».*

Un des anciens employés interrogés regrette, néanmoins, la perte définitive d'un savoir-faire industriel français (et rennais peut-être) très spécifique: *« Ce qui manquerait⁴, c'est les étapes de production d'une douille, parce qu'il y avait plusieurs étirages, et on retrouve pas aujourd'hui de quoi constituer la gamme opératoire, avec les différentes étapes⁵ ».*

Et son collègue de poursuivre en parlant de la fermeture du site en 2000⁶: *« Mais il est vrai qu'il y a eu à la fois de la douleur éprouvée par le personnel, ça c'est clair, mais aussi, je*

¹ C206.

² Il s'agit d'une caisse mutuelle des employés pour aider l'un d'entre eux en cas de besoin (santé etc.).

³ C207.

⁴ Ce qui manquerait si on voulait reconstituer le processus de fabrication à l'ARS dans le cadre d'une approche mémorielle.

⁵ C208.

⁶ C209.

pense, des regrets... par rapport à l'abandon de fabrication (...) Certains se sont retrouvés à faire tout autre chose que ce qu'ils faisaient avant (...mais) tout le monde a été reclassé (...) ».

Et son collègue d'ajouter: *« ça induit une mobilité géographique et ça provoque pas mal de difficultés... et même quelquefois des ruptures familiales... C'est pas neutre du tout, ce genre de mobilités »*.

Le premier continue alors: *« Ce qui n'est pas passé - surtout, moi, je l'ai ressenti comme ça - c'est le fait que la douillerie avait été modernisée en 1989, et que dix ans après... à peine 10 ans après, on annonce la fermeture. On a même fait venir des personnels d'autres établissements - Tarbes, Saint-Etienne, Tulle, Versailles - on les a fait venir à Rennes parce qu'il y avait du travail, que c'était un établissement d'avenir avec la fabrication des Shelters (...), et peu d'années après, on leur annonce l'inverse (...) Il y avait de la souffrance quelque part (...) Je pense qu'à l'origine, ils avaient pas prévu tout ce qu'ils¹ ont fait; c'était pas prévu, même s'il y avait un budget important sur le plan social (...) C'est la bagarre, la lutte des personnels pendant 6 mois, qui a fait qu'on nous a considérés (...) Par contre, le fait qu'on ait maintenu les 98 emplois à l'époque sur les 240 qui étaient encore là, c'est grâce à l'action que nous avons menée. Et 20 ans après, ils sont toujours là². Et puis y avait une perte de savoir-faire quelque part (...) Y avait quand même des compétences très très importantes à tous les niveaux, partout, que ce soit pour la fabrication des outillages (...), à la douillerie (...) Y a les plans, mais y aussi les savoir-faire: et ça, c'est tout parti. Si aujourd'hui on devait reconstruire une douillerie, avec tout ce que ça comporte d'environnement autour de la douillerie, je peux vous assurer, ce serait plusieurs mois, voire plusieurs années, pour arriver au niveau de compétences³ »*.

	1812	1884	1913	1917	1919	1939	1940	1948	1970	1976	1999
Nombre d'employés Arsenal	200	1 600	1 300	18 000	2 000	1 400	14 000	1 000	700	500	244
Nombre de femmes (en %)		25%		28%							10%
Nombre d'hectares	45			100			120				

Tableau 1 : Récapitulatif des effectifs à l'Arsenal de Rennes, Source: Association ARS

¹ La direction de GIAT Industries.

² Les employés d'Euroshelter.

³ C210.

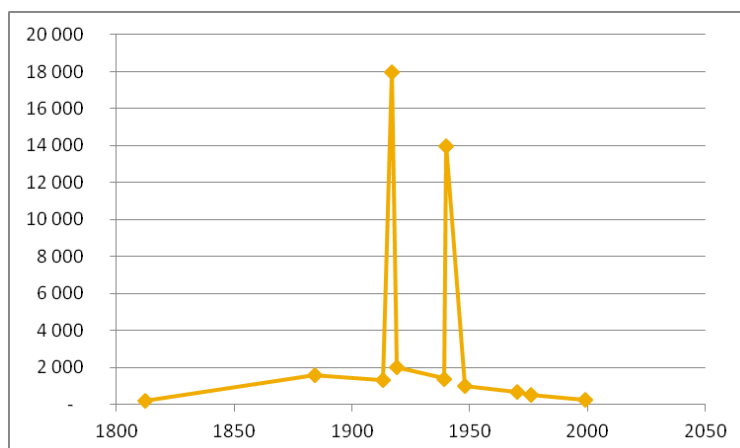


Tableau 2 : Corrélation entre les guerres de l'Etat français et le nombre d'employés ARS, Source: Association ARS -

Un parcours mémoriel a finalement été décidé par les pouvoirs publics en lien avec l'aménageur de la ZAC et l'association des anciens de l'ARS, comme poursuit l'un d'entre eux que nous avons interrogé:

« Territoire et Développement, les urbanistes....euh... Rennes Métropole, la ville de Rennes, Saint-Jacques, et puis la Maison de Bretagne, les archives de Rennes... enfin... sont partie prenante... l'office de tourisme!... sont partie prenante pour réaliser un parcours thématique à travers la Courrouze, qui partirait du mémorial du train de Langeais¹ et qui irait, donc, jusqu'à ... jusqu'à l'avenue Germaine Tillion²... voire un peu plus... jusqu'à la rocade en quelque sorte, et même jusque la rue des Lilas. C'est l'objectif. Et puis, là, nous avons apporté notre pierre...on va dire assez importante parce que, au tout début, c'était très limité... au cœur de La Courrouze grosso modo: La halle, le bassin, le pavillon Courrouze...et puis un autre bassin et puis bon, ça se limitait à peu près à ça (...) Donc l'idée, c'est d'aménager donc un espace ludique, là, qui est à la fois arboré (...) Nous avons voulu qu'il soit plus important que cela, et qu'il parte du vallon Jules Verne et qu'il aille jusqu'à la rue

¹ Cf. MÉMOIRE DE GUERRE, Le dernier convoi de Rennes dit « train de Langeais ». Chronologie des événements. In : <http://memoiredегuerre.free.fr> [en ligne]. 2019.

² Germaine Tillion, née le 30 mai 1907 à Allègre (Haute-Loire) et morte le 19 avril 2008 à Saint-Mandé (Val-de-Marne), est une résistante déportée au camp de Ravensbrück, au nord de Berlin, en 1943 (sa mère, aussi résistante, y sera gazée en mars 1945). Ce fut aussi une ethnologue française reconnue, formée auprès de Marcel Mauss. Elle est entrée au Panthéon en 2015 en même temps que Geneviève de Gaulle-Anthonioz (nièce du président de la République Charles de Gaulle), Jean Zay et Pierre Brossolette.

des Lilas pour bien montrer tout ce qui est important. Y a donc la halle qui est un bâtiment super bien (...) rue Aubrac¹ (...) c'est la charpente à l'intérieur qui est belle...(...) C'était un magasin (...) On sait que c'est de 1892 (...) le bassin (...) les merlons (...) le Millenium (...) Y a le terrain de sport ici tout près du Bois habité (...) Il a été utilisé jusqu'à la fin (...) Y a un concours actuellement (avec) au moins une quinzaine de paysagistes²... Chacun a apporté un peu sa contribution pour expliquer (...) Le pavillon Courrouze qui était un (...) magasin à poudre journalier (...) Ensuite, on revient vers ce qui est appelé à tort « Les Cartoucheries³ »... parce qu'en fait, nous, on appelle ça « les Casemates⁴ » (...) On voit que les merlons ne sont plus du tout les mêmes que ceux qui sont justement derrière le magasin de sport, là: on a réduit en dimension. Ce sont des murs dans lesquels on a quand même mis de la terre. Et puis y a toute l'architecture bâtie de ces casemates-là, qui est bien particulière (...) c'était le lieu où on (...) vissait l'amorce sur la munition, c'est à dire la dernière opération. Et c'est la plus dangereuse, puisque que là, si on percute, ben boum, ça explose! Donc c'était hyper dangereux. Et en dernier lieu, y a des grenades à fusil qui ont été faites⁵... On arrive à la porte (...) En réalité, le réseau ferré qui s'en allait vers les Lilas en fait, s'en allait aussi vers la Maltière et la Prévalaye, parce que les dépôts de poudre (...) ont été déplacés (...) A l'origine, y avait un polygone de tirs, là où on faisait les essais de tir, qui était à l'Arsenal-ville, mais c'était trop court. Donc il a fallu le déplacer: on l'a déplacé (là) où plus tard il y a eu le camp de la Marne et le camp de Verdun. Là, il a fallu construire, donc on l'a à nouveau déplacé⁶... Donc on a encore redéplacé les poudrières (...) Cette porte-là (...) nous voudrions bien qu'elle soit préservée, maintenue, restaurée (...) parce qu'il y avait encore des rails y a pas longtemps ici, qui traversent la rocade, à ce niveau-là sur le pont (...) ici tout près, dans cet espace, là, D14, il y avait une rotonde⁷ ».

¹ Il s'agit de la rue Raymond et Lucie Aubrac à Rennes, près du boulevard Jean Mermoz.

² Le concours de paysagistes a été organisé pour créer ce parcours mémoriel.

³ Une cartoucherie est un atelier où l'on fabrique des cartouches, munitions comprenant un projectile (balle, obus, plomb) et une charge propulsive incluse dans un étui ou une douille munis d'une amorce.

⁴ Une casemate (ou bunker en anglais), est un local d'une fortification, souvent enterré en partie, et qui est à l'épreuve des tirs ennemis.

⁵ Il s'agit d'une autre activité sur les casemates-appelées-cartoucheries.

⁶ Le polygone de tirs a été déplacé ensuite au niveau du récent garage-atelier pour les rams du métro de la ligne B près de la rue Germaine Tillion.

⁷ C211.

Le parcours mémoriel a donc été largement étendu par les associations par rapport à ce que prévoyaient les pouvoirs publics au départ. Pour autant, une plaque de rue ou un parcours mémoriel géré par le syndicat touristique de la ville centre, suffiront-ils à garder véritablement en mémoire l'histoire de ces employés? Pourront-ils évoquer précisément les savoir-faire déjà un peu oubliés; surtout auprès des générations futures?

L'aménageur ou les élus n'auraient-ils pas pu imaginer de construire un musée de La Courrouze, fût-il de taille modeste, afin de conserver la mémoire de cette activité industrielle et militaire qui a perduré sur deux siècles dans la ville? Elle a fait vivre alors des centaines d'ingénieurs et ouvriers civils (locaux et des Outre-mer) ainsi que des militaires. Le témoignage assez poignant d'un des anciens syndicalistes aura ainsi révélé que, par-delà les chiffres et derrière les énormes presses pour l'usinage des métaux, beaucoup d'humanité s'est exprimée derrière les murs de La Courrouze. Ce témoignage marquant aura ainsi dévoilé un monde très solidaire d'ouvriers spécialisés, qui semble pourtant désormais révolu.

La question qui se pose ici est par conséquent celle des conditions nécessaires (et suffisantes) pour ériger des lieux de mémoire:

- ✓ Les critères sont-ils immuables (la guerre, l'ignominie face à des minorités) ou évolutifs et plus larges (à travers le caractère emblématique d'une activité locale avec toutes les solidarités qui en découlent, par exemple)?
- ✓ Qui doit et peut décider de la pertinence de ces lieux de mémoire: les pouvoirs locaux d'un moment (via des SEM); ou bien plutôt les citoyens par consultation dans des réunions publiques et/ou via Internet pour toucher tous les publics?
- ✓ Des pans entiers de l'industrie française et des liens de sociabilités professionnelles fortes doivent-ils être évoqués dans un parcours mémoriel ou dans un lieu plus pérenne? Les générations futures y prêteront-elles attention? Ce lieu de « Secret Défense » quand il était en activité, est-il finalement voué à une confidentialité durable?

La question ne saurait être éludée.

J - Un projet éminemment politique, malgré le diapason affiché sur la durabilité

Le projet d'écoquartier La Courrouze est un cas d'école révélateur des difficultés que doivent affronter les acteurs de la fabrique urbaine sur la plupart des opérations classiques, au moment de la mise en œuvre du projet urbain. Car les chantiers sont souvent à la merci d'événements exogènes tels qu'une crise économique - et celle de 2008 fut une crise majeure - ou d'événements endogènes tels que des pollutions à l'ampleur révélée durant le chantier¹, ou encore des découvertes archéologiques inattendues entraînant des fouilles supplémentaires sur site².

Les maîtres d'ouvrage (Métropoles, SEM ou SPL) et maîtres d'œuvre (urbanistes ou architectes) - ainsi que les entreprises de construction ou promoteurs immobiliers - doivent dès lors affronter un défi supplémentaire dans leurs pratiques d'aménagement quand il s'agit d'un projet d'écoquartier. Car l'injonction de durabilité suppose d'élever les standards de mixité sociale et fonctionnelle, de sobriété énergétique des bâtiments, de développement économique respectueux de la biodiversité ou des flux divers (d'eau, d'énergie ou de déchets), ou encore de retour de la nature en ville, dans un contexte déjà contraint par la législation en vigueur.

¹ Cf. SALLIOU, Sylvaine, Rennes/La Courrouze : le chantier suspendu jusqu'à la mi-2015... à cause d'une pollution. In : *France 3 Bretagne* [en ligne] *ou bien*

Cf. DUROX, Solenne, Pollution des sols à la Courrouze, Volte-face de la ville. In : *Le Mensuel de Rennes*. septembre 2016. n° 83, p. 18 19

² Ce fut le cas pour le projet du palais des Congrès situé sur le Couvent des Jacobins à Rennes, avec la découverte, notamment, de la momie de Louise de Quengo décédée en 1656. Son cercueil en plomb contenait aussi le reliquaire du cœur de son époux, le chevalier Toussaint de Perrien, décédé en 1649. Cf. PÉDECH, Hélène, Rennes: une sépulture du Couvent des Jacobins livre ses secrets. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 2 juin 2015.

1) La Courrouze au prisme de l'approche séquentielle et urbanistique

Alors que les discussions sur le projet urbain sont entamées dès 1989 au niveau de Rennes District (ou DUAR¹), et dès 1991 dans le cadre du SIC² comme mentionné précédemment, le projet ne va éclore que *quatorze ans après* la création du syndicat, avec l'approbation du « dossier de réalisation » de la ZAC La Courrouze qui est officialisé le 7 juillet 2005. Les premières opérations de voirie et de dépollution commenceront en définitive seulement en 2006. Comment expliquer ainsi une si longue gestation ?

Quatorze ans de genèse pour un projet phare

Alors qu'il avait été créé le **16/09/1991**, le syndicat est ainsi dissous dix ans après sa naissance par arrêté préfectoral du **26/12/2001**, comme une suite logique à la délibération n°321 du 20 octobre 2000 de la communauté d'agglomération de Rennes Métropole. Celle-ci s'est, en effet, prononcée sur l'intérêt communautaire de l'opération La Courrouze. Les compétences, actifs et résultats (pour 2001) du syndicat sont alors transférés à Rennes Métropole³.

On peut s'interroger sur les raisons expliquant que le SIC n'ait pas abouti à la création de la ZAC comme prévu au départ, alors que les archives sur ce syndicat recensent moult rapports de suivi de projet (1992-1998), des études de transport et voirie (1992-1995), plusieurs études d'urbanisme⁴ (1995-2001), une soixantaine de délibérations et autres comptes-rendus entre 1994 et 2001⁵, des budgets et comptes de gestion¹ (1991-2000) attestant

¹ Pour rappel, le DUAR est l'acronyme de District Urbain de l'Agglomération Rennaise. Cet EPCI regroupant 37 communes est créé le 9/7/1970 pour une population d'environ 400 000 habitants.

² Pour rappel, le SIC est l'acronyme du Syndicat Intercommunal de La Courrouze.

³ Cf. ARCHIVES DE RENNES, 2016. Syndicat intercommunal de la Courrouze, op. cit. p3.

⁴ Celles-ci englobent une étude de définition du schéma directeur d'entrée de ville et d'urbanisation de La Courrouze passé avec Guy Henri (1991-1994), un plan directeur réalisé par Brard et Pranas-Descours (1995-2001), des mandats d'études avec la Société Rennaise de Rénovation (1997-2001), la désignation d'un urbaniste, paysagiste et bureau d'étude (2000-2002), des études d'aménagement du secteur Lyautey qui abrite le Groupement « recrutement et sélection Nord-Ouest (GRS-NO) » de l'armée de terre (1995-1999) ou encore un marché d'étude pré-opérationnelle urbanistique et paysagère passé avec le groupement Grether-Delmar (1997-2001).

⁵ Cf. ARCHIVES DE RENNES, 2016. Syndicat intercommunal de la Courrouze, *ibid.*, p 9.

de dépenses publiques effectives sur près d'une décennie, et des demandes de subventions² (1992-1994). C'est d'autant plus surprenant que, dès 1998 pourtant, une commission d'appel d'offre pour mener des études pré-opérationnelles est constituée, un mandat d'études est signé avec la Société rennaise de rénovation (S2R), et une consultation pour la désignation d'un urbaniste, paysagiste et bureau d'études est lancée (2000-2002)³.

Les raisons semblent plurielles, mais la raison principale viendrait du fait que les deux communes impliquées dans le SIC auraient eu alors un potentiel foncier déjà important à développer ailleurs. A Rennes par exemple, les années 1990 sont marquées par les opérations des secteurs Beauregard, Alphonse Guérin, bords de Vilaine ou Saint-Hélier. Quant à Saint-Jacques de la lande, l'opération de la Morinais aurait concentré tous les efforts de la municipalité qui y est maître d'ouvrage. Celle-ci opère, en effet, en régie plutôt que via un aménageur comme à La Courrouze ensuite, ce qui sous-tend une implication forte des services techniques municipaux.

La deuxième raison proviendrait d'une impasse constatée sur la gouvernance du projet, puisqu'il semblerait que l'orchestration des différentes équipes municipales au sein du SIC ait été plus complexe que prévu au départ.

Emmanuel Couet, interrogé en 2012 alors qu'il est maire de Saint-Jacques depuis 2008⁴, l'explique ainsi:

« On ne peut pas saisir la dimension métropolitaine si on ne connaît pas l'histoire de La Courrouze avec l'échec du syndicat mixte des communes avant. Le terme d'échec est excessif, mais, au bout d'un moment, les deux communes ont été dans l'impasse, et elles se sont dit que ce serait avantageux de porter les débats à une autre échelle, à la fois une autre échelle

¹ Des données de ressources humaines (sur les personnels administratifs et décideurs) existent aussi, mais seront communicables au mieux en 2045 et au plus tard en 2052...

² La principale subvention a été demandée au Fonds Social Urbain. Le FSU est destiné à financer des opérations relevant de la solidarité nationale à l'égard de quartiers affectés par de graves déséquilibres sociaux. Cf. David Jérôme, « Politique de la ville : chronologie », *Revue française des affaires sociales*, p. 15-22.

³ Les dossiers de candidature d'Atelier du Canal, Chemin Faisant et SETUR seront communicables en 2028.

⁴ Cf. OUEST-FRANCE, Qui est Emmanuel Couet, le nouveau président ? In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 25 avril 2014.

d'ambition et un autre maître d'ouvrage, qu'on pourrait plus facilement dépasser les petits accrochages qu'on pouvait avoir quand deux communes doivent partager un morceau de territoire et l'aménager ensemble¹ ».

Par-delà les « petits accrochages entre services municipaux », les élus auraient ainsi entrevu au bout d'une décennie la complexité d'un projet de ZAC à La Courrouze due à la multiplicité des acteurs en lice: les deux communes, l'Armée, une société industrielle (GIAT Industries avec laquelle un contentieux aura lieu), les services déconcentrés de l'Etat, et le District devenu Communauté d'agglomération en 2000. Cela explique qu'en définitive, maintes études, orientations et projets n'aient jamais vu le jour².

La troisième raison serait d'ordre législatif et fiscal, puisque la loi Chevènement (déjà évoquée) relance l'intercommunalité au tournant des années 2000, avec un souci de simplification, de rationalisation, et d'un niveau d'intégration fiscale ou fonctionnelle qui soit plus cohérent avec le poids démographique des communautés³.

Et sept ans avant la *loi Chevènement*, la *loi Joxe* avait imposé aux EPCI nouveaux de se doter de deux compétences - le développement économique et l'aménagement du territoire - refondant ainsi la nouvelle intercommunalité. La loi Joxe de 1992 sera également complétée par un volet fiscal reposant principalement sur la taxe professionnelle unique (TPU), devenue obligatoire pour les communautés de villes.

Ces loi participent, en effet, d'un mouvement de fond débuté depuis un siècle pour développer l'intercommunalité sur tout le territoire, et ainsi donner une réponse au « millefeuille administratif » tant décrié par nombre de juristes et de praticiens de l'urbain⁴:

¹ PINEAU, Maïlys, *Le projet d'aménagement de la Courrouze, une application du modèle rennais de planification urbaine?* [en ligne]. Mémoire de 4e année. Rennes : IEP Rennes, p 30.

² Cf. ARCHIVES DE RENNES, 2016. Syndicat intercommunal de la Courrouze, op. cit. p 4.

³ JEBEILI, Cécile, La réforme de l'intercommunalité. In : *Pour*. 2011. Vol. 209 210, n° 2, p. 49 63.

⁴ Cf. ZUNZ, Steven, La simplification du millefeuille administratif attendra. In : *latribune.fr* [en ligne]. 8 janvier 2016.

Principales lois et décrets ayant favorisé le développement de la coopération intercommunale:

Loi du 22 mars 1890 sur les syndicats de communes (SIVU). Elle complète la loi du 5 avril 1884 relative à l'organisation municipale (organisation, compétences et tutelle)

Décret n° 55-606 du 20 mai 1955 relatif à la constitution et au fonctionnement des syndicats de communes.

Ordonnance n° 59-29 du 5 janvier 1959 (SIVOM avec association pour gérer plusieurs activités) et **Ordonnance n° 59-30** instituant des districts urbains dans les grandes agglomérations.

Loi n° 66-1069 du 31 décembre 1966 relative aux communautés urbaines (agglomérations >50 000 habitants).

Loi n° 70-1297 du 31 décembre 1970 sur la gestion municipale et les libertés communales (possibilité pour les communes rurales de constituer des districts).

Loi n° 71-588 du 16 juillet 1971 sur les fusions et regroupements de communes (dite « loi Marcellin »)

Loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant modification du statut des agglomérations nouvelles (création des « communautés » et « syndicats d'agglomération nouvelle » pour les villes nouvelles créées à la fin des années 1960).

Loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'Administration Territoriale de la République, dite « loi ATR » ou « loi Joxe » (création des « communautés de communes » destinées aux zones rurales, et des « communautés de villes » destinées aux zones urbaines).

Loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale dite « loi Chevènement ».

Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (simplification des règles de fonctionnement des établissements intercommunaux, intégration intercommunale accrue).

Loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales (consacrée à la question de l'achèvement et de la rationalisation de la carte de l'intercommunalité). La réforme territoriale du 16 décembre 2010 rend obligatoire l'appartenance à un EPCI à compter du 1er juillet 2013.

La loi MAPTAM ou loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (modifie le paysage de l'intercommunalité, notamment s'agissant des métropoles).

Loi NOTRe ou loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République¹ (élargit les seuils et les compétences obligatoires des EPCI).

¹ Le principe de l'élection au suffrage universel des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre sans fléchage, selon des modalités fixées par la loi avant le 1er janvier 2017, n'aurait pas résisté à la négociation avec le Sénat, selon .

Cf. CABINET SEBAN ET ASSOCIÉS, Décryptage de la loi NOTRe. In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 9 septembre 2015

Rennes District saisit donc alors l'opportunité offerte par la loi ATR¹ (ou *loi Joxe*) de créer une taxe unique, en optant pour la taxe professionnelle communautaire à 86 % de ses membres le 9 novembre 1992².

La loi Chevènement impose ensuite aux Communautés d'agglomération nouvellement créées de se doter de *quatre compétences obligatoires* - développement économique, aménagement du territoire, équilibre de l'habitat sur le territoire communautaire et politique de la ville - et de *trois compétences optionnelles* parmi cinq: voirie, assainissement, eau, protection de l'environnement, et enfin gestion d'équipements sportifs ou culturels d'intérêt communautaire³.

Le nouveau cadre législatif aurait donc incité à transférer le projet La Courrouze (encore très peu abouti au bout de neuf ans) vers Rennes Métropole, en raison de sa dimension économique en entrée de ville: car les bâtiments tertiaires sont privilégiés en règle générale près d'une rocade. Selon le chef de projet La Courrouze à la SEM Territoires interrogé en 2009, le choix fut finalement assez naturel:

« C'est qu'en 2000, le district urbain est remplacé par la Communauté d'agglomération de Rennes Métropole et qu'elle avait des compétences en matière économique. Or il y avait toujours eu volonté d'avoir un volet économique important à La Courrouze, notamment pour y accueillir un certain nombre d'entreprises. Et du coup, le syndicat intercommunal a été clos, et Rennes Métropole s'y est substitué pour initier en 2002 les premières démarches, les premières études⁴ ».

¹ Loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'Administration Territoriale de la République (ATR) crée deux catégories d'établissements publics de coopération intercommunale - les « communautés de communes » et les « communautés de villes » - qui sont dotées à titre obligatoire de deux compétences: le développement économique et l'aménagement du territoire, concepts fondateurs de la nouvelle intercommunalité.

² GIVORD Laurent, n°6, « L'évolution fiscale du District de Rennes du « oui, mais » à une adhésion franche », In : CAILLOSSE Jacques (dir.). *Intercommunalités : Invariance et mutation du modèle communal français*, Nouvelle édition 2015 [en ligne], Rennes : Presses universitaires de Rennes, Collection Res publica, 1995, 270 p.

³ CLEYET-MICHAUD Rosine, La loi Chevènement relative au renforcement de la coopération intercommunale, In: *La Gazette des archives*, n°199, 2005-3, p. 81-86.

⁴ TUAL, Julia, *Un écoquartier à La Courrouze : Un projet d'urbanisme original ?* [en ligne]. Mémoire. Rennes : IEP Rennes, p 28.

Or, il existe des études réalisées de 2000 à 2002 (apparaissant en archives du SIC) qui ne semblent pas avoir été poursuivies d'effets pour la majorité d'entre elles, puisque indiquées comme « sans suite pour motif général ». Les consultations auraient alors porté sur des urbanistes, paysagistes¹ qui ne réaliseront pas le projet finalement: seul le bureau d'études SETUR effectuera l'étude d'impact en 2005:

Désignation d'un urbaniste, paysagiste et bureau d'études (sans suite pour motif d'intérêt général)		
2267W86	Consultation : chronologie, dossier de consultation, rapports des commissions d'appel d'offres, échanges sur les modalités de l'arrêt de la procédure. Dossiers de candidature d'Atelier du Canal, Chemin Faisant, SETUR. <i>Communicable en 2028</i>	2000-2002
Relevés topographiques		
2267W87	Marché n° 01.01 passé avec Sévaux et associés : rapport d'attribution du marché, dossier de marché, avenant n° 1, correspondance. <i>Communicable en 2028</i>	2000-2002
2267W88	Marché n° 01.02 passé avec Prigent : rapport d'attribution du marché, dossier de marché. <i>Communicable en 2026</i>	2000

Tableau 3 : Désignation d'un urbaniste, ARCHIVES DE RENNES, 2016. Syndicat intercommunal de la Courrouze, *op. cit.*

Du reste, les chargés d'études à la SEM ayant changé², et les archives n'étant pas consultables pour ces éléments avant 2028 au plus tôt (comme indiqué ci-dessus), la question de l'utilisation effective de toutes ces études reste finalement en suspens³. Et le turn-over des équipes dans des sociétés de droit privé⁴, même si elles sont contrôlées par les collectivités territoriales, pose tout naturellement la question de la continuité dans les décisions prises et de

¹ *L'atelier du Canal*, créée en 1988 à Rennes, est une société d'architecture et d'urbanisme ; *Chemin faisant* est un cabinet parisien d'urbanisme/aménagement urbain/paysage ; *SETUR* est un bureau d'études basé à Chartres de Bretagne et spécialisé en génie urbain et aménagement du territoire.

² Les deux chargés de projet interrogés en 2009 auraient ensuite été chargés des ZAC EuroRennes et Maurepas; puis l'un serait parti en retraite et l'autre aurait poursuivi sa carrière chez le promoteur Launay.

³ Les chargés de projet actuels interrogés par nos soins nous ont déclaré en entretien ne pas connaître forcément tous les détails antérieurs à leur prise de fonction.

⁴ Les personnels des SEM sont souvent employés en CDI de droit privé, et ne sont donc pas des fonctionnaires des collectivités territoriales recrutés sur concours.

la responsabilité des employés, dans un contexte où la transparence est appréhendée de façon assez similaire à celle de la sphère privée.

Avec le transfert du projet des deux communes à Rennes Métropole, on passe en définitive à une logique « d'intercommunalité de projet » - opposée à l'intercommunalité de service - comme l'analyse Edmond Hervé¹ dans un ouvrage fort intéressant dirigé par le juriste Jacques Caillosse.

Par la suite, en novembre 2002, trois équipes pluridisciplinaires² seront sélectionnées après avoir été mises en concurrence. Trois études de définition différentes sont ainsi engagées pour analyser les besoins et offrir une traduction urbaine et architecturale permettant de jauger la faisabilité technique et financière de la future ZAC. A l'automne 2003, Rennes Métropole opte pour le projet de l'équipe Secchi-Vigano-Dard-GEC ingénierie, et pourra conclure avec cette équipe des marchés de maîtrise d'œuvre, sans nouvelle mise en concurrence, afin de finaliser le dossier de création de ZAC.

La commission d'appel d'offres aurait estimé que « ce projet produisait 'des ambiances urbaines différentes' fondées sur une analyse fine du site, et reliait mieux que les autres équipes les tissus urbains de Rennes et Saint-Jacques de la lande ». C'était, de plus, « le seul projet à avoir 'travaillé la variété des formes urbaines', proposant 'd'ambitueuses expérimentations urbanistiques' sur ce projet ».

Un acteur privé nous explique le travail des urbanistes avec la « fiche de lot », un outil qui lui permet d'étudier le contexte du site: « *Le principe de la fiche de lot, c'est pas (...) du tout lié à Rennes, ça existe à peu près dans toutes les mairies, et dans tous les pays (...) que je connais. C'est un peu différent de temps en temps, mais la fiche de lots, elle est élaborée par l'urbaniste en amont avec la mairie (...) principalement pour les ZAC des grosses mairies (...). Ca représente une analyse de site très précise faite par l'urbaniste: une analyse historique du site, une analyse des réseaux, une analyse « macro-scale » (...) i.e. le projet dans son environnement par rapport aux accès dans la ville etc., et puis après à la « micro-scale », où c'est par rapport aux quartiers qui sont attenants (écoles présentes etc.). Ca peut être aussi en*

¹ HERVE Edmond, n°12, L'intercommunalité de projet : le district rennais In : CAILLOSSE, Jacques (dir.). *Intercommunalités : Invariance et mutation du modèle communal français*. Nouvelle édition [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 1995.

² Il s'agit d'architectes, paysagistes, urbanistes et bureau d'études techniques.

terme de durabilité (...quels bureaux d'études sont consultés en amont, la faune et flore présentes sur site, les protections particulières etc.), ça peut être une analyse patrimoniale du site (...avec un ancien site d'artillerie à La Courrouze, d'où une analyse de pollution des sols etc.) donc c'est un dossier assez complet. Et c'est un dossier qu'on a directement dans la consultation pour connaître le background en fait du site (...) Donc cette fiche de lot est produite par l'urbaniste (...avec l'aide des services de l'intercommunalité ou de l'aménageur...) L'urbaniste étant mandataire du projet, étant maîtrise d'œuvre urbaine, c'est lui qui en fait la synthèse, donc qui appose sa signature et qui s'y engage... et donc qui est censé contre-vérifier les données. Donc à partir de là, l'urbaniste va faire son travail de dessinateur (...morcellement et taille des parcelles, tissus urbain avec des largeurs et les profils de rue, les connections, le nombre de voitures/personnes/logements) »¹.

Sur le site de Rennes Métropole en 2005, il est d'ailleurs écrit: « Trois thèmes s'expriment à travers la Courrouze : l'épaisseur du temps, l'épaisseur de la perception et celle des pratiques sociales. Topographie d'origine et nivellements successifs, constructions et plantations ont assemblé, dans le secteur, une variété de situations et de lieux qui est une de ses premières qualités² ».

Ce projet doit donc porter une vision politique affirmée de la ville, en même temps qu'une traduction très personnelle, semble-t-il, de l'urbaniste et du paysagiste sur ce qui doit rester ou pas sur site. Comme l'analyse un acteur privé pour le projet La Courrouze, certains choix déclarés « durables » peuvent générer des contraintes techniques et financières fortes, même si son équipe y a pleinement adhéré: « *Ce qui est assez compliqué, c'est que c'est un site ex-nihilo, disons. Justement, (...) y a un historique fort, mais qui est effectivement militaire, donc c'est... y a aucune trame urbaine: la ville n'existait pas. Et on avait un enjeu particulier, c'est qu'il fallait qu'on construise (...Et l'interviewé de nous expliquer les contraintes de l'appel d'offre...) ça, c'était imposé (...) par l'équipe d'urbanistes et le paysagiste de cette ZAC-là (...) C'est une contrainte très très forte, parce qu'au delà de la conception, c'est une contrainte constructive, purement BTP pour le coup. C'est un gros challenge pour l'équipe de gros œuvre (...) C'est assez coûteux en fait (...) C'était important*

¹ C212.

² Cf. RENNES MÉTROPOLE, Discussion: Rennes - ZAC La Courrouze - Sujet Général. In : pss-archi.eu [en ligne]. 2006.

pour l'urbaniste et c'était important pour le paysagiste. Et nous, on a compris cette importance-là: (...) donc on a accepté l'enjeu, et la maîtrise d'ouvrage a joué le jeu parce que ça a un impact financier »¹. Il s'avère donc que ce projet La Courrouze est singulier par la création quasi ex-nihilo qu'il représente, sans pour autant être de l'extension urbaine. Et la fabrique urbaine durable en général (ou son interprétation) coûte souvent plus cher in fine, mais est peu évoquée, même si l'usage permet des économies après, en principe.

Le « dossier de création » de la ZAC La Courrouze est donc, en premier lieu, approuvé par Rennes Métropole le **18/12/2003**. Or toute création d'une zone d'aménagement concerté répond à un formalisme procédural très strict: elle commence notamment par une phase de concertation. La procédure *stricto sensu* implique la création d'un dossier avec une « étude d'impact » dont le rôle est primordial à ce stade, puis d'une « enquête publique »². L'article L. 128-4 du Code de l'urbanisme précise également que toute opération d'aménagement soumise à étude d'impact doit faire l'objet d'une « étude de faisabilité » sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone³. Il ne semble pas que l'option d'utiliser des panneaux solaires sur les toits ait été retenue au demeurant.

On notera toutefois qu'un certain nombre d'aménagements améliorés en matière de durabilité existent et justifient cette labellisation d'écoquartier en matière de logements, comme expliqué par un acteur privé: *« Oui, c'est obligatoire (des cages à vélos)... c'est imposé par le PLU: on doit avoir 1,5 m2 (...) de surface « cycle » (vélo) par appartement: ça, tout est très normé en fait (...) c'est des règlementations nationales, oui (...) On est en RT 2012 moins 10% sur cette opération (...ce qui est meilleur que la norme...) On va chercher un peu plus loin en mettant un peu plus d'isolant (...) ça, c'était dans la fiche de lot: on était obligé de faire de l'énergie renouvelable (...) C'est une imposition pour répondre à l'écoquartier (au label). C'est pareil, c'est très normé (...) Nous, on a opté pour la (...) PAC gaz... la pompe à chaleur gaz (...) Ben oui, par rapport à des chaudières individuelles, c'est quand même pas mal: ça évite d'avoir des ventouses en façade qui crachent de la vapeur (...) On a une*

¹ C213.

² Une étude de sécurité peut également y être jointe.

³ Cf. LÉGIBASE URBANISME, La phase de création des ZAC. In : *Légibase Urbanisme* [en ligne]. 30 novembre 2016

*chaufferie qui est centralisée, tous les apparts en dépendent (...) Elle est située au rez-de-chaussée (du bâtiment). C'est du gaz de ville GRDF. (...) On a une meilleure solution pour le gain d'énergie »*¹. La labellisation écoquartier impose donc aux constructeurs des normes nationales très strictes.

Quant à la Convention publique d'aménagement, elle est confiée à la SEM Territoires le 26/12/2003 par approbation de Rennes Métropole². Cela explique que la *réalisation* de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de La Courrouze ne se produise seulement que deux ans après en 2005. Car elle implique aussi matériellement la création d'un « dossier de réalisation » dont le contenu est fixé par l'article R. 311-7 du Code de l'urbanisme. Le dossier de ZAC est finalement présenté le 10/6/2005 et approuvé un mois plus tard par l'intercommunalité le **7/7/2005**. Le maître d'ouvrage en sera donc la SEM Territoires, défini comme aménageur pour le compte de l'intercommunalité avec Rennes Métropole. Et les maîtres d'œuvre retenus seront donc les urbanistes italiens Secchi³ et Viganò⁴, l'atelier du paysagiste parisien Charles Dard, et le bureau d'études GEC Ingénierie⁵ basé à Boulogne-Billancourt.

¹ C214.

² Cf. RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation, juin 2005. Plusieurs avenants à cette convention seront signés en 2005, 2007 et 2013.

³ L'architecte et urbaniste Bernardo Secchi (1934-2014) fut praticien et aussi Professeur d'urbanisme à l'Institut universitaire d'architecture de Venise et doyen de la faculté d'architecture au Politecnico di Milano, mais également à l'Institut d'urbanisme de Paris et l'Ecole d'architecture de Bretagne, à Rennes. L'équipe Viganò-Secchi a aussi été impliquée dans le projet du Grand Paris.

⁴ Paola Viganò est une architecte-urbaniste praticienne née en 1961 à Sondrio (Lombardie). Elle est aussi enseignante et chercheuse. C'est la première femme à remporter en 2013 le Grand prix de l'urbanisme, haute distinction décernée chaque année depuis 1989 par le ministère en charge de l'urbanisme (et du logement, sous le ministère Duflot). En 1990, elle fonde l'agence Studio 09 avec Bernardo Secchi, qui a coordonné les plans directeurs urbains de nombreuses villes européennes (Bergame, Sienne, Anvers...). L'agence fait partie des dix équipes sélectionnées lors de la première consultation sur le Grand Paris en 2007. A la Courrouze, elle aurait surtout activement participé à la première tranche : « Le Bois Habité ».

Cf SECCHI, Bernardo et VIGANÒ, Paola, ZAC de la Courrouze, Rennes - international competition [first prize]. In : *studio associato bernardo secchi paola viganò* [en ligne]. 2003.

⁵ Cf. GEC INGÉNIERIE, bureau d'études architectes, bureau d'études TCE. In : *gec-ingenierie.fr* [en ligne]. 2019/.

On soulignera à ce propos une constante entre ViaSilva et La Courrouze à travers le recours à des « starchitectes¹ ». Ils ont tous, du reste, un double profil de praticien de l'urbain et d'enseignant, ce qui correspond assez bien à la culture universitaire rennaise valorisant des ponts entre la recherche et les domaines appliqués.

Pour le premier projet ViaSilva, c'est le très connu Christian Devillers qui est choisi² (Cf. chapitre 5) et qui développera durant toute sa pratique professionnelle une réflexion sur la notion de *projet urbain* en analysant le rapport entre tissus urbain et architecture, ou en analysant la notion d'espace public³. Un acteur privé nous donne son point de vue néanmoins sur ce choix fréquent d'architectes-urbanistes très connus au niveau national ou international:

« Avec l'arrivée d'Edmond Hervé et puis Jean-Yves Chapuis, je pense qu'on peut dire... bah, je pense qu'on peut dire que Jean-Yves Chapuis, avec son projet urbain, a été quand même l'instigateur et le déclencheur de la maîtrise urbaine à Rennes; au sens large, et au niveau de la Métropole. L'idée de « métropole archipel », c'est quand même lui qui l'a portée, et puis cette vision du développement de la ville dans sa globalité, c'est quand même lui qui l'a portée: faut quand même lui rendre cet hommage... même si ça s'est fait un peu dans la douleur pour nous, professionnels...(…) sur la participation des architectes rennais et bretons à cette évolution. Et c'est un phénomène qu'on connaît toujours...(…) Le développement de la ville sur les projets importants (ou peut-être moins), nous sommes moins intéressés à y participer que nos confrères un petit peu plus médiatisés (...) Y a une appétence pour les agences plus médiatisées dans nos chères et tendres revues. Et ça, c'est le bémol du développement de la ville (...) C'est un certain snobisme (...) Si (...) vous pointez depuis 15 ans-20 ans tout ce qui se construit à Rennes, et que vous regardez les architectes, je crois que ce sera assez révélateur (...) Actuellement, c'est pareil, ça continue et c'est même peut-être

¹ Cette recherche d'architectes et urbanistes très connus se confirme avec l'espace culturel des Champs libres livré en 2006, et dessiné par Christian de Portzamparc (premier Français à recevoir le prix Pritzker en 1994, et le Grand prix de l'urbanisme en 2004); ou l'immeuble Cap Mail près de la place de Bretagne à Rennes, qui fut dessiné par Jean Nouvel et livré en 2015.

² Celui-ci a interrompu sa pratique professionnelle de 1984 à 1990 pour enseigner à plein temps l'architecture moderne à l'École d'architecture de Nancy et de Paris-Tolbiac, puis dans les universités de Genève, Harvard, Barcelone, etc. Puis de 1995 à 1999, il est à nouveau professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées (chaire de composition urbaine).

³ DEVILLERS Christian, SANDER Agnès, STRANSKY Václav, Réseaux et projet urbain - Un entretien avec Christian Devillers, In: *Flux*, n°18, 1994. p. 58-64.

pire (...) ou alors on est obligés de s'associer avec ces architectes pour pouvoir travailler¹ ». Les pouvoirs publics, en quête de visibilité nationale ou internationale, semblent ainsi chercher des signatures architecturales qui feront parler de la métropole dans les média spécialisés, ou dans la presse nationale plus généraliste.

Pour le second projet rennais (La Courrouze), les deux architectes-urbanistes sont aussi praticiens de l'urbain et enseignants. Paola Viganò² - lauréate du Grand Prix d'Urbanisme 2013 quand Secchi reçut le Prix spécial du jury en 2004 - développe notamment une réflexion depuis quelques années sur la possibilité de produire une connaissance à partir du projet urbain et territorial. Elle interroge ainsi les relations entre les éléments constitutifs de la ville contemporaine, leur durabilité énergétique ou environnementale, et leur valeur de « biens culturels ». Elle promeut aussi l'idée de la « métropole horizontale » qu'elle étudie à travers plusieurs villes belges:

« La « métropole horizontale » revient sur la décentralisation, sur les problèmes d'une concentration excessive, sur l'horizontalité et la complémentarité des relations. Pour moi, la durabilité, c'est tirer parti de ce qui est déjà là, des grandes rationalités territoriales, liées à l'eau, au sol, à l'agriculture, tirer parti des villes existantes dans leur formes d'habitat variées, formes denses incluses » (...) Et elle poursuit: « La pensée « mainstream », selon laquelle les villes ont comme seul futur de densifier les parties déjà denses, n'a aucun intérêt ». On notera à cet égard un certain paradoxe entre ce discours de l'architecte et celui des élus rennais de la majorité qui évoquent, quant à eux, la densification comme nécessaire dans la ville-centre, et y trouvent une solution par les hauteurs.

Enfin, Viganò conclut sur la notion de projet en expliquant: « Or le projet doit être un instrument capable de révéler les différences plutôt que de les aplanir. En prendre conscience permettrait de concevoir des projets beaucoup moins banals, beaucoup moins génériques et beaucoup plus subtils... Des projets bien plus capables de révéler la diversité³ ».

¹ C215.

² VIGANO Paola, *Les Territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance*, Genève, MétisPresses – Coll. Vues D'ensemble , 2012, 293 p.

³ Cf. l'interview de Paola Viganò : DEGAVRE, Elodie, Horizontal Metropolis, les territoires prodiges. In : A + Architecture in Belgium [en ligne]. 28 juin 2018

Les élus de la métropole rennaise ont ainsi choisi des urbanistes-architectes qui ont un point de vue affirmé sur la ville; et la notion de parc à La Courrouze s'inscrit dans cette analyse de Viganò qui réfute toute concentration excessive des bâtiments, laisse des « vides » dans la ville, et doit privilégier par conséquent les hauteurs pour répondre aux critères de densité imposés par les documents d'urbanisme. Pour autant, les débats entre les partisans de la ville étalée et ceux de la ville compacte sont loin d'être clos - parmi les acteurs rennais tout autant que parmi les professionnels de l'urbain ou chercheurs en urbanisme - même s'ils datent de la fin du 19^e siècle¹.

Charles Dard partage d'ailleurs cette conception de l'urbaniste Viganò consistant à « laisser des vides dans la ville », notamment bien entendu pour la végétation. Ce paysagiste bien installé dans le « paysage » de la fabrique urbaine fait d'ailleurs partie d'une des 4 équipes lauréates en 2013 du prix de l'aménagement urbain organisé par le Groupe Le Moniteur, suite à un vaste projet de plantation situé sur la commune d'Allonnes (dans la Sarthe)². Sa conception très forte de l'aménagement à réaliser sur le site La Courrouze³, son expérience déjà reconnue par ses pairs, et sa diplomatie⁴ de bon aloi expliquent sans doute que sa candidature ait été retenue sur le projet.

Un acteur privé nous précise: « *C'est un écoquartier, mais (...) non, c'était une volonté du paysagiste, donc Charles Dard (...) qui était main dans la main avec (...) l'équipe d'ingénierie forestière Aubépine⁵, qui sont des grands fans de La Courrouze sur son état*

¹ CHOAY Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités : Une anthologie*, Paris, Seuil, coll. « Points », 1965, 446 p. Françoise Choay, pour sa part, critiquera l'aménagement urbain inféodé aux réseaux techniques et à leurs concepteurs, qui oublient l'échelle humaine dans la fabrication des villes avec l'article suivant: CHOAY Françoise, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in *La Ville, art et architecture en Europe, 1870–1993*. Paris, Centre Georges Pompidou, 1994, p. 26-35.

² Cf. MALSCH, Edouard, 4 lauréats pour le prix de l'aménagement urbain 2013. In : *UrbaNews* [en ligne]. 30 octobre 2013.

³ Cf. DARD, Charles, La Courrouze : « Faire du végétal l'armature de l'écoquartier ». In : *semencemag.fr* [en ligne]. mars 2013.

⁴ Il n'est, en effet, pas du tout avare de compliments pour ses clients (de long terme) puisqu'il déclare en entretien: « Pour moi, la particularité de La Courrouze, c'est son pilotage exceptionnel. Les conditions d'avènement du quartier ont été excellentes : une maîtrise d'ouvrage éclairée (Territoires, Rennes-Métropole et le service des jardins), dont le rôle est largement aussi important que celui des urbanistes. Ils ont l'expérience de l'aménagement et ils savent exactement où ils veulent aller ». (Cf. l'article 2013 de « semencemag », ci-dessus).

⁵ AUBÉPINE, Aubépine – ingénieurs conseils au service de vos arbres et paysages. In : *Aubépine* [en ligne]. 2019.

existant, i.e. l'état de friche industrielle... et dans le respect de cette friche industrielle, voilà. C'était ce qui était voulu, i.e. ...Voilà, y a des glands qui ont poussé y a 30 ans, et ils étaient sur un tas de munitions, de vieilles munitions d'artillerie, sur une base argileuse... donc des arbres en pas très très bonne santé, un système racinaire assez superficiel, mais ils étaient là... Et donc, ça, c'est...comment dire... c'est les végétaux de la friche... c'est ce qui est la friche... C'est ce qui représente, en fait, La Courrouze depuis 30 ans... et donc c'était la volonté de mettre en valeur, (...) en écriin cette végétation, ce côté brut en fait.... et que les nouveaux bâtiments viennent s'implanter sur quelque chose qui était présent (...) C'est (...une volonté du paysagiste mais...) accompagnée par les politiques »¹.

Les élus ont donc ainsi effectivement adhéré à la vision affirmée de la maîtrise d'œuvre de maintenir certains éléments (discutables ou pas) d'une certaine époque - en l'occurrence des arbres de 30 ans sur les 207 ans d'existence du site La Courrouze - et ils en ont assumé le coût et les délais supplémentaires.

Une mise en œuvre retardée en partie par la crise de 2008

Quand le projet La Courrouze est relancé en 2005, Rennes Métropole a pour objectif de recréer un « morceau d'agglomération » à un endroit sous-exploité d'un point de vue urbanistique, tout en reconstituant un maillage entre les quartiers existants², et en conservant certaines fonctions liées au secteur de la défense.

L'aménagement de la ZAC doit permettre une ouverture sur les quartiers adjacents en « mettant en connexion le boulevard de la Guérinais, le boulevard de Cleunay, le boulevard Mermoz et la rue Jules Vernes³ ». Il s'agit donc d'une opération de renouvellement urbain destinée à densifier mais aussi à recoudre la ville, tout en gardant quelques activités militaires sur site, lesquelles sont sous contrôle du ministère régalien de la Défense.

¹ C216.

² Il s'agit des quartiers de Cleunay à achever, Pilate et Pigeon Blanc à recomposer, la Mabilais, Bréquigny, la Prévalaye, et la Morinais à rejoindre.

³ Cf. RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 1. Rapport de présentation. juin 2005, p 6.

Car dès le début, la ZAC La Courrouze représente un territoire morcelé et hétérogène. Celui-ci comprend la voie ferrée Rennes-Redon difficile à traverser, ainsi que des murs d'enceinte élevés le long du boulevard Mermoz, qui l'isolent de la ville. Le lieu abrite en effet des activités militaires avec le « Groupement recrutement et sélection Nord-Ouest » (GRS-NO) de l'Armée de terre sur le quartier Lyautey¹, situé entre le pôle Courrouze et le pôle Mermoz. Mais la ZAC comprend aussi de nombreux terrains à l'abandon, dont des friches industrielles présentes sur le quartier de la Pilate à Saint-Jacques, en plus de celles ayant abrité les activités d'industrie lourde de Giat Industries côté Rennes, que nous avons déjà évoquées.

Pour résumer La Courrouze en bref, voici une synthèse (que nous avons faite) sur les différentes étapes du projet depuis ses débuts:

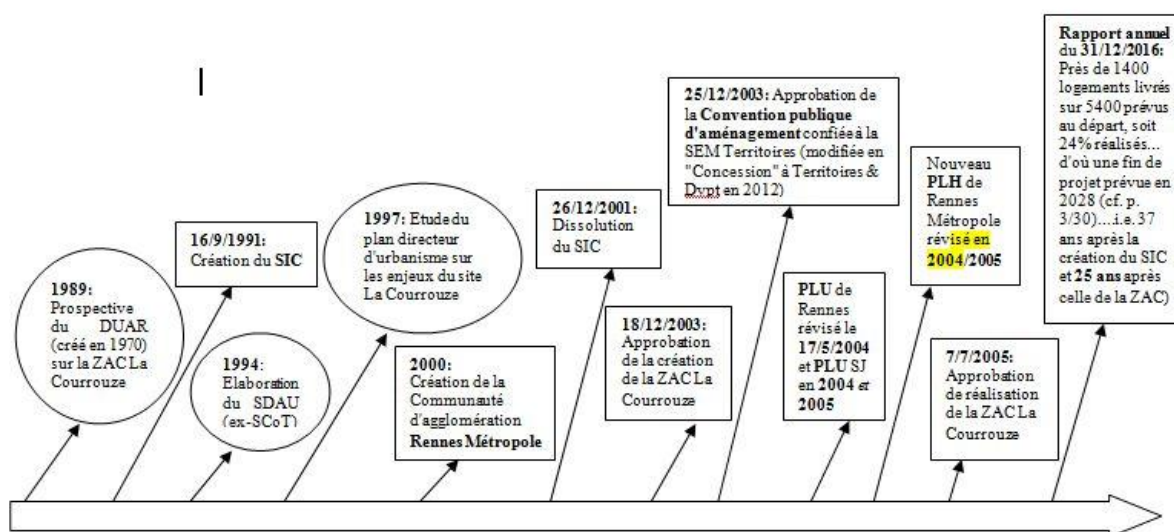


Figure 126 : Chronologie des étapes du projet de La Courrouze, réalisée par l'auteur.

Ainsi, si l'on reprend la grille de lecture canonique² d'Harold D. Lasswell¹ en pensant le projet urbain (durable ou pas, d'ailleurs) comme un processus de mise en œuvre d'une vision

¹ Cf. OUEST-FRANCE, Ille-et-Vilaine. Plus de 250 jeunes recrutés l'an passé dans l'armée de terre. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 4 avril 2018.

² Nous l'utilisons en adhérant néanmoins tout autant aux limites formulées par Patrick Hassenteufel dans son ouvrage *Sociologie politique : l'action publique* déjà cité (p. 32).

politique sur un territoire à travers différentes étapes - compréhension du site par les décideurs, différentes options et choix retenus, contraintes à gérer etc. jusqu'à l'évaluation - ou celle de Jones² qui insiste véritablement sur les notions d'achèvement du projet et d'évaluation ex-post, alors ce projet semble s'étirer dans le temps de façon assez inédite.

Car si seulement 1/4 des logements³ sont construits au bout de 25 ans de ZAC, il est légitime d'interroger la crédibilité d'une projection à une décennie supplémentaire seulement - 2028 est envisagé ici dans le rapport annuel 2016 de la ZAC⁴ - pour achever les 3/4 restants des logements et autres équipements publics à construire⁵.

Dans ces conditions, l'utilisation d'une structure de droit privée (une SEM ici) pour aménager le site est-elle finalement un gage véritable d'efficacité, ou de transparence? N'y a-t-il aucune redondance entre les services d'urbanisme de la commune, de l'intercommunalité et de l'aménageur, et y a-t-il un contrôle plus efficient in fine par l'intercommunalité? Car on observe ici une forme d'externalisation de la fabrique urbaine à *mi-chemin*, avec ces entités privées que sont les SEM ou SPL comme à ViaSilva (mais qui sont contrôlées par un groupe restreint d'élus); et on observe aussi progressivement une externalisation au privé du contrôle de cette fabrique urbaine, on le verra ensuite.

Or nous avons comparé La Courrouze avec l'exemple de l'écoquartier « La Vallée » à Châtenay-Malabry qui a été confié à un acteur privé. La Vallée sera vraisemblablement terminé au bout de 7 ans d'après les dernières estimations, i.e. en 2024. En face, le projet La

¹ LASSWELL Harold D., *The Decision Process: Seven Categories of Functional Analysis*, College Park: Bureau of Governmental Research, University of Maryland Press, 1956.

² JONES Charles O., *An Introduction to the Study of Public Policy*, Wadsworth Publishing Co Inc; Édition (3rd Revised edition), 1984, 276 p.

³ Cf. RENNES MÉTROPOLÉ et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» - Compte rendu annuel à la collectivité. octobre 2017, p. 3/30 avec 1 379 logements livrés sur les 5 423 logements prévus désormais, soit 25,4% de logements réalisés. A l'origine, dans le dossier de réalisation (sous-partie intitulée « objectifs de construction ») en 2005, il était prévu en p. 2/6 une densité de 100 à 110 logements par hectare. Et dans le rapport annuel 2016 en p. 2/30, il est rappelé que le programme d'origine prévoyait 4 788 logements, soit une densité de logements augmentée de +13% onze ans plus tard.

⁴ Cf. Compte rendu annuel, *ibid*, page 3 sur 30.

⁵ En 2019, on dira plutôt qu'1/3 du projet a été réalisé, donc qu'il en reste les 2/3.

Courrouze doit être achevé en 2028 selon son rapport annuel 2016, soit au bout de 23 à 25 ans¹.

La comparaison synthétisée par nos soins donne le tableau ci-dessous:

PROJETS ECOQUARTIER	Hectares en espace privé opérationnel	Début du projet	Fin prévue	Durée du projet	Nb logements prévus	Surface de plancher (M2 SHON)	Bureaux/services /commerces (M2 SHON)	Equipements publics (M2 SHON)	Actionnaire principal de la société d'aménagement	Energies renouvelables utilisées	Espaces végétalisés en hectares
La Courrouze (Rennes 35)	30	2003 (1991 pour le SIC)	2028	25 ans (37 ans depuis le SIC)	5400 (dont 25% de logements sociaux hors accession aidée et locatif intermédiaire)	550 000	117 000	26 000	Société BTP	Non indiqué	50
La Vallée (Châtenay-Mallary 92)	20	2017	2024	7 ans	2200 (dont 372 logements sociaux = 17%)	213 000	55 000	19 000	Collectivité territoriale	50%	8

Tableau 4 : Comparaison La Courrouze / La Vallée ; Sources : Rapport annuel 2016 ZAC La Courrouze (Oct. 2017) et dossier presse La Vallée (Nov. 2018).

En dimension de projet, il semblerait que le projet d'écoquartier La Courrouze représente une envergure deux fois supérieure à celle de La Vallée, mais il faudra entre 3 et 5 fois plus de temps pour le réaliser², ce qui est en définitive assez considérable. Pour autant, les équipements publics de La Vallée (donc pour la communauté) semblent plus nombreux qu'à La Courrouze en proportion³, et l'utilisation en énergies renouvelables prononcée, ce qui rejoint les critères optimaux de la durabilité, activant le levier social mais aussi économique et environnemental.

Néanmoins, le projet La Courrouze contient de véritables éléments novateurs et durables en matière de constructions, il faut le souligner naturellement, comme l'explique un acteur privé au sujet de la labellisation écoquartier:

« A l'intérieur des logements: non (la labellisation ne change rien, par contre....) Pour le bâtiment: oui, ça a apporté des points importants par rapport aux luminosités, par rapport à l'éclairage naturel (...) J pense que c'est une richesse du projet qu'on n'a pas retrouvé peut-être sur d'autres projets un peu plus classiques (...) Les volumes, le fait de construire autour

¹ Le délai change si l'on prend le dossier de création ou de réalisation de la ZAC.

² Cela varie selon qu'on prend la date de création du SIC ou de la ZAC en référence.

³ Le calcul est de 19 000/(26 000/2) soit +46%.

des arbres, de planter, d'avoir quand même beaucoup de verdure... d'avoir des accès (...) agréables et une rue peu passante etc.: ça, c'est des choses qui viennent de l'écoquartier, hein. Par contre, à l'intérieur des logements, quand on construit du logement collectif, faut savoir qu'on doit répondre à un cahier des charges des promoteurs (...) i.e. qu'ils ont développé au bout d'une vingtaine d'années un « cahier des bons usages » (...) et ils veulent ça et pas autre chose (...) et ils nous imposent d'utiliser plus ou moins ces fournisseurs-là (pour un revêtement pas exemple, en fonction du type de produit vendu). Donc à l'intérieur des logements, on ne révolutionne rien, en termes de matériaux. Et après, au-delà de ça, comme c'est une clientèle d'acheteurs, les gens choisissent aussi eux-mêmes leur papier peint »¹. Donc la labellisation apporterait une réelle amélioration sur les logements selon les professionnels interrogés.

A ce propos, un acteur public, ayant une expérience significative en matière de fabrique urbaine, en conclut qu'il faudrait arriver à définir « *un temps de vie raisonnable pour une opération d'aménagement, qu'on conduit usuellement en procédure de ZAC, telle que définie au code de l'urbanisme....A un moment donné, une ZAC, c'est bien quand ça n'est pas trop petit, mais c'est bien quand ça ne dure pas trop longtemps non plus. Et une ZAC qui dure plus de 15 à 20 ans², on a beaucoup de mal à la conduire à son terme sans la bouleverser en cours de route... de telle façon qu'on peut se demander si elle a encore quelque chose à voir avec l'opération d'origine³ ».*

En bref, les deux projets urbains pâtissent véritablement de la crise de 2008, après laquelle les secteurs de la construction et de l'immobilier sont à l'arrêt sur la métropole rennaise, et en France plus généralement.

Un acteur privé analyse d'ailleurs la situation ainsi: « *Il y a un autre phénomène qui (...) fait que ça traîne et puis qu'on voit pas trop bien les choses, que ça n'avance pas suffisamment vite - je dis ça comme ça, c'est mon appréciation personnelle - c'est le fait qu'il y*

¹ C217.

² Le dossier de réalisation du 10/6/2005 (RENNES MÉTROPOLÉ et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 2.1. Les objectifs de construction de la ZAC. juin 2005) prévoyait le développement de la ZAC La Courrouze sur « une quinzaine d'années » en p 6.

³ C218.

a eu 2008... 2008, ça a ralenti considérablement tout le chantier... parce que, si je me souviens bien, l'idée c'était de terminer l'aménagement en 2015-2020 au tout début ... Or aujourd'hui, on parle de 2030: ça veut dire qu'on a pris quasiment 10 années à cause de la crise (...) A mon avis, l'histoire de l'école, ça a freiné un peu, mais c'est la crise qui l'a mis un peu en standby¹ ».

La crise des subprimes liée à la chute de Lehman Brothers expliquerait donc en partie que le projet ait marqué le pas, malgré le volontarisme politique à l'intercommunalité au début des années 2000.

Enfin, le site La Courrouze a été le lieu d'activités d'armement sur le secteur Pole Courrouze notamment; mais aussi d'activités chimiques sur le secteur « Pilate » de la ZAC la Courrouze. La rue de la Pilate précisément fut utilisée par des sociétés de l'industrie chimique et de la construction dès les années 1940, alors qu'il s'agissait de parcelles agricoles avant la Seconde guerre mondiale:

1. De 1948 à 1984, les *Etablissements Langlois Chimie* occupent ainsi environ 9 hectares le long de la rue de la Pilate à Saint-Jacques de la lande (côté intra-rocade), et y développent une activité de stockage de produits chimiques et d'explosifs. Après 1984 et le transfert des activités chimiques près de l'aéroport de Saint-Jacques plus au sud, seule serait restée sur la rue de la Pilate une activité d'alimentation pour bétail (sous la dénomination *Celtic Nutrition Animale* initiée à partir de 1973), et ce, jusque 2001²;

2. De 1945 à 1984, la Société dénommée la « *Rennaise de Préfabrication* » installe aussi sur ce secteur des usines de construction de panneaux en béton. Georges Travers³ (1907-1984) créa cette entreprise en 1945 avec son ami Charles Barbé, puis en deviendra le PDG. L'entreprise a compté jusqu'à six usines et plusieurs centaines de salariés.

¹ C219.

² Cf. Dossier de réalisation - N° 2.1. Les objectifs de construction de la ZAC. juin 2005, *Ibid.*, p 7.

³ Cf. WIKI-RENNES, Square Georges Travers. In : wiki-rennes.fr [en ligne]. 2019.

Les établissements Langlois sur la rue de la Pilate avant la ZAC La Courrouze

Jean Langlois crée en 1925 la *Société Langlois*, qui effectue des réalisations para-chimiques dès 1946. Des usines sont installées sur le site de la future ZAC La Courrouze dès 1947-48; très précisément au 96, rue de la Pilate à Saint-Jacques de la lande, près de la voie ferrée et du boulevard Mermoz.

Langlois chimie et Clément RPC fusionnent en 2002 pour devenir Solvadis France, lequel est lui-même acheté par *Quaron* en juillet 2005. La société Quaron¹ est à son tour achetée par une joint venture de l'allemand Stockmeier Holding GmbH et Oqema en 2011.

Quaron S.A.S propose une expertise dans des domaines très variés, mais principalement dans les activités de distributeur de produits chimiques de base, de solvants, et de dénaturation d'alcools. Elle effectue aussi du recyclage de solvants pétroliers (white spirit, hydrocarbures), solvants polaires (alcool, cétones) ou solvants halogénés.

Sur une vingtaine d'établissements classés SEVESO par l'Etat en Ile-et-Vilaine, Langlois (dénommé Quaron désormais) fait partie des 9 sites classés « SEVESO de *seuil haut* »² (on compte 21 sites SEVESO dans le département du 35 en 2019). Et l'entreprise est répertoriée dans la base BASIAS de l'Etat depuis 1999³.

¹ Cf. QUARON, Qui sommes nous? Présentation de QUARON. In : quaron.com [en ligne]. 2019.

² Cf. DREAL BRETAGNE, Les SEVESO en Bretagne. In : DREAL Bretagne [en ligne]. 28 février 2019.

³ Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Fiche Détaillée Basias - PAL4901112. In : Géorisques [en ligne]. 29 juillet 1999.

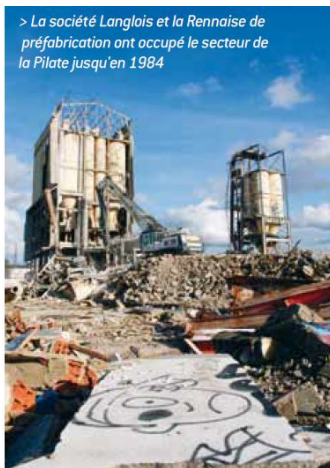


Figure 127 : La société Langlois et la rennais de préfabrication ont occupé le secteur de la Pilate jusqu'en 1984. In : *Vivre à Saint Jacques*. février 2014. n° 24, p. 6

On notera, par ailleurs, que les enjeux de la ZAC La Courrouze sont finalement multiples, et se résument à cinq éléments-clés car il s'agit de:

- ✚ Répondre à une forte croissance démographique du territoire depuis les années 1980 et 1990 (+12% de 1990 à 1999): la ville-centre doit passer d'ailleurs de 60% de la démographie intercommunale en 1990 à 50% en 2010, ce qui souligne le phénomène préoccupant d'une forte périurbanisation;
- ✚ Développer une activité économique à dominante tertiaire, ce qui fait de La Courrouze le site idoine puisqu'il est tout près de la rocade, en entrée sud-ouest de la ville-centre.
Il s'agit dès lors de renforcer le développement des emplois déjà initié dans les années 1990 (+24 000 emplois créés de 1990 à 1999) en utilisant l'effet de levier offert par les pôles universitaires et de recherche technologique (télécommunication, etc.);
- ✚ Créer plus particulièrement sur cette ZAC des liaisons viaires, des liaisons douces mais également davantage de transports en commun compatibles avec le PDU approuvé en mars 2001;

- ✚ Réaliser une « opération exemplaire » sur les plans de mixité sociale et fonctionnelle, de densité répondant au PLH révisé de 2004/2005 (lui-même conforme au Schéma directeur de 1994), ainsi que de qualité paysagère; et enfin:
- ✚ Renforcer le dynamisme de l'agglomération pour un « positionnement international¹ » en proposant une offre diversifiée en immobilier de bureaux et services, et des équipements de proximité ou culturels pour les habitants.

La « Rennaise de Préfabrication » rue de la Pilate (avant la ZAC La Courrouze)

Sorti premier de l'École de l'Atelier de construction de Rennes (ARS) comme apprenti serrurier vers 1925, **Georges Travers** (1907-1984) connaît une ascension fulgurante après avoir été officier dans l'armée puis journaliste à « Ouest-Eclair » (l'ancêtre de Ouest-France), puisqu'il développe dès 1945 une entreprise florissante: la *Rennaise de Préfabrication*.

Il deviendra également Vice-président du Conseil économique et social de Bretagne, membre du Conseil de l'Université de Rennes et de l'Institut de gestion, ainsi que Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie en 1978, ce qui souligne à nouveau le lien fort entre milieux économique et universitaire.

L'entreprise bénéficia du « Plan Courant » de 1953 qui favorisa le développement des « panneaux lourds »² mis au point par l'ingénieur des Arts et Manufactures Raymond Camus³ en 1952. Des usines de *La Rennaise de Préfabrication* sortiront ainsi des éléments préfabriqués pour les tours jumelles « Les Horizons » à Rennes, des tours du quartier Maurepas, l'actuel Théâtre National de Bretagne, la Faculté de Lettres de Villejean, la Faculté des Sciences à Beaulieu; tout comme le bâtiment de béton du siège social du parti communiste français, place du Colonel Fabien, à Paris.

Georges Travers travailla beaucoup avec le célèbre architecte **Georges Maillols**⁴ (1913-1998) sur toutes les réalisations d'envergure des années 1950 et 1960 à Rennes, dont les tours jumelles des Horizons près de la place des lices et la Barre Saint-Just près de la faculté de droit. Maillols aurait d'ailleurs été surnommé « l'architecte des Trente Glorieuses¹ ».

¹ Cf. Dossier de réalisation - N° 2.1. Les objectifs de construction de la ZAC. juin 2005, op. cit. p 3.

² SAUVAGE, André et IAUR, *De la Zup Sud au quartier du Blosne à Rennes Histoires* [en ligne]. Rennes, p 49 ; Cf. aussi : VOLDMAN, Danièle et MINISTÈRE DE LA CULTURE, Célébrations nationales 2003 - Vote du plan Courant de construction d'habitations à loyer modéré 16 avril 1953. In : *culture.gouv.fr* [en ligne]. 2003.

³ DELEMONTEY Yvan, Le béton assemblé. Formes et figures de la préfabrication en France, 1947-1952, *Histoire urbaine*, 2007/3 (n° 20), p. 15-38.

⁴ ANDRIEUX Jean-Yves et LETONDU Simon, *Georges Maillols, Architecte (1913-1998)*, Presses Universitaires de Rennes, 2013, 248 p.

Mais une fois tous ces éléments énumérés comme un faisceau d'indices pluriels expliquant le décalage dans le temps pour la mise en œuvre du projet, le pilotage du projet n'est-il pas finalement assez laborieux au prisme de l'approche séquentielle, même après la crise de 2008? Y aurait-il d'autres raisons?

Une mise en œuvre décalée encore par la découverte de pollutions sous l'école en 2013

Le phasage réalisé en 2007 (sur le schéma ci-dessous) confirme que la mise en œuvre du projet aurait dû être achevée depuis 2017 pour la plupart des secteurs. Or en 2019 quand nous écrivons ces lignes, ni les secteurs Pilate, ni Pôle Mermoz, ni Grande prairie ou Euroshelter ne sont terminés, ni même en voie de l'être bientôt, contrairement aux prévisions de la carte suivante datant de 2007:

¹ Cf. OUEST-FRANCE, La patte rennaise de l'architecte Georges Maillols. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 6 août 2014.

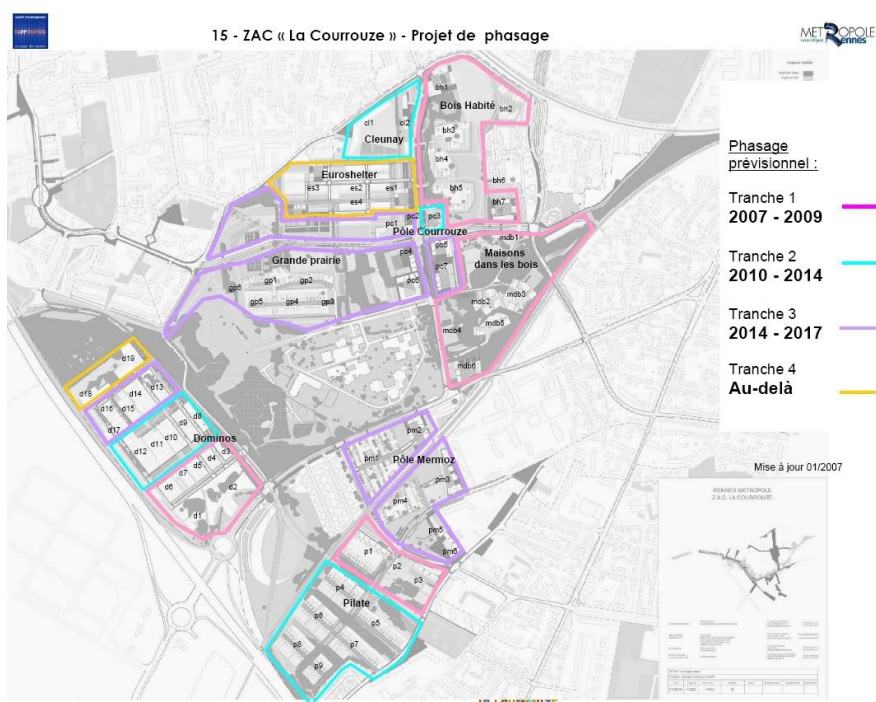


Figure 128 : ZAC « La Courrouze » - Projet de phasage. Rennes Métropole Janvier 2007

Un autre élément expliquant le retard dans la mise en œuvre du projet est aussi la découverte de pollutions importantes¹ sur le secteur Grande prairie, au niveau de la zone PC4² comme indiqué sur les plans ci-dessus et ci-dessous:

¹ Rappelons que lorsque les terrains de La Courrouze ont été récupérés par Rennes Métropole (89 ha ont été acquis sur les 115 de la ZAC, comme indiqué dans le rapport annuel 2016 p.2/30), il a fallu dépolluer les zones où il y avait des explosifs et des métaux lourds tels que le chrome, plomb et antimoine, ou encore des traces d'hydrocarbures. Chaque parcelle aurait été dépolluée, mais selon plusieurs niveaux.

² Cette zone est située à l'intersection entre la place Jeanne Laurent à Rennes (dans le prolongement de la rue Aubrac à St-Jacques) et l'avenue Jules Maniez.



Figure 129 : DUROX, Solenne, 2016. La Courrouze: un écoquartier qui se voulait exemplaire. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016. n° 82, p. 25

Alors qu'un « long travail de dépollution de la Courrouze¹ » avait été entrepris depuis les années 2000², un premier projet de pôle éducatif est approuvé en 2011 par le conseil municipal de Rennes pour une ouverture initiale de l'école en 2016. Mais le chantier de ce futur pôle éducatif³ de la Courrouze est interrompu fin 2014 suite à la découverte (qui a lieu bien avant, i.e. fin 2013⁴) d'une poche très concentrée de pollution résiduelle aux solvants chlorés, située entre 6 et 10 m de profondeur dans le sous-sol du chantier⁵. Il aura donc fallu un an - et le changement d'équipe municipale à Rennes suite aux élections de 2014 - pour que les travaux soient interrompus.

¹ Cf. KERDREUX, Gilles, Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres. In : *Ouest-France* [en ligne]. 9 avril 2008.

² Le PDG d'HPC Envirotec alors, Franck P.M. Karg, disait d'ailleurs en 2008: « au regard des activités, je m'attendais à plus. Je pensais qu'on trouverait beaucoup de traces d'huiles de coupe très utilisées dans l'usinage. Mais, comme il s'agissait d'une usine d'armement, il devait y avoir un haut niveau de qualité ».

³ Ce pôle devait accueillir un groupe scolaire de maternelle (7 classes) et élémentaire (9 classes), une crèche (de 60 enfants), un centre de loisirs, un restaurant et un parking souterrain pour 92 places de stationnement.

⁴ Cf. VEILLARD, Krystell, Rennes-La Courrouze : chantier stoppé depuis 2014 pour pollution, la future école est déplacée. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 2 juillet 2016.

⁵ Cf. DUROX, Solenne, Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016. n° 82, p. 22 25.

collectivité de l'existence de la circulaire ministérielle de 2007. « Suite à la décision de l'ancienne équipe municipale de ne pas déplacer le projet scolaire du PC4 vers un autre endroit, HPG Envirotec a insisté à

L'ÉQUIPE MUNICIPALE PRÉCÉDENTE A REFUSÉ DE CHANGER DE TERRAIN MALGRÉ LES RISQUES

POLLUTION DES SOLS À LA COURROUZE

VOLTE-FACE DE LA VILLE

Confrontée à un important problème de pollution sur la parcelle qui devait accueillir le futur pôle éducatif de la Courrouze, la Ville de Rennes s'est finalement ravisée début juillet. Malgré l'avancée des travaux et le surcoût, elle a décidé de relocaliser l'école et la crèche ailleurs. Une décision tardive.

plusieurs reprises pour que la dépollution soit absolument complète malgré la pression des délais des constructions imposés », explique le directeur Frank Karg. La Ville aurait insisté pour mener les travaux de dépollution et de construction de la future école en même temps. HPG

Figure 130 : Extrait de : DUROX, Solenne, 2016. Pollution des sols à la Courrouze, Volte-face de la ville. In : *Le Mensuel de Rennes*. septembre 2016. n° 83, p. 18 19

Et tandis que les travaux de construction du pôle éducatif devaient reprendre à la mi-2015¹, une fois le chantier de dépollution achevé², les pouvoirs publics décident finalement en juillet 2016 - soit presque 2 ans après l'arrêt du chantier, et 3 ans après la découverte de la poche - de changer d'endroit pour la construction d'un nouveau pôle plus spacieux avec un terrain sportif de 5 000 m², mais sur le secteur Grande prairie, à environ 200 mètres.

D'après le Mensuel de Rennes³ en 2016, la construction déjà bien avancée⁴ aurait déjà coûté près de 5,5 millions d'euros sur les 14 millions prévus au départ. Et d'après le quotidien Ouest France en 2017⁵, le bâtiment en partie construit aurait été estimé alors à 2,3 millions d'euros, ce qui constituait une moins-value latente.

Un accord aurait finalement été trouvé avec le groupe Legendre qui avait effectué les travaux, afin que la Ville lui verse une indemnisation de 321 000 € pour qu'elle puisse

¹ Cf. SALLIOU, Sylvaine, Rennes/La Courrouze : le chantier suspendu jusqu'à la mi-2015... à cause d'une pollution. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 10 octobre 2014.

² Le chantier de dépollution devait durer au moins 9 mois: il a duré presque 2 ans.

³ Cf. DUROX, Solenne, 2016. Pollution des sols à la Courrouze, Volte-face de la ville, op. cit.

⁴ D'après le PDG du dépollueur dans le Mensuel de sept. 2016 (p 19), la ville aurait insisté pour que les travaux de dépollution et de construction soient réalisés en même temps, d'où le coût significatif d'un chantier bien avancé, même s'il sera abandonné ensuite au motif du principe de précaution.

⁵ Cf. OUEST-FRANCE, Rennes. La Courrouze: un nouveau pôle éducatif à la rentrée 2021. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 21 mai 2017.

revendre le bâti en l'état, et que le bâtiment puisse ensuite être transformé en bureaux. La dépollution de la zone PC4, au demeurant, aurait coûté 500 000 €¹ en tout.

Certains média locaux² (et certains détracteurs) soulignent, par conséquent, des carences dans la gestion de cet épineux dossier, à savoir:

- 1) Le lancement de travaux de construction du pôle éducatif trop rapidement après la découverte de la poche de solvants chlorés, sans attendre que la dépollution ne soit terminée³:



Figure 131 : Extraits de DUROX, Solenne, 2016. Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016. n° 82, p. 22-25

- 2) La minimisation par les décideurs d'une circulaire ministérielle de 2007 visant à empêcher une affaire semblable à celle des cancers pédiatriques⁴ de l'école de

¹ Cf. NOHRA, Samuel, Rennes. Sols pollués: le pôle éducatif de la Courrouze retardé. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 7 mars 2016.

² Cf. LE TÉLÉGRAMME, Sols pollués. La mairie de Rennes contrainte de délocaliser un projet d'école. In : *Le Télégramme* [en ligne]. 1 juillet 2016.

³ Cf. VEILLARD, Krystell, Rennes-La Courrouze : chantier stoppé depuis 2014 pour pollution, la future école est déplacée. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 2 juillet 2016.

⁴ Cf. les articles du 27/2/2007 sur le thème: « Cancers pédiatriques à Vincennes : quelles leçons tirer. » sur SANTÉ PUBLIQUE FRANCE, Cancers pédiatriques. In : *santepubliquefrance.fr* [en ligne]. Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 429

Vincennes¹, construite sur une ancienne usine Kodak aux débuts des années 2000², et qui avait généré une psychose dans l'opinion publique malgré l'absence de chaîne causale véritablement prouvée:



Figure 132 : DUROX, Solenne, 2016. *Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol*, op. cit.p24 et MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, 2007. *Circulaire du 08/02/07*

- 3) Et enfin, une autre critique serait la minoration par les décideurs de l'époque des risques de pollution, constatée comme telle dans un rapport officiel émanant des autorités sanitaires en octobre 2014³:

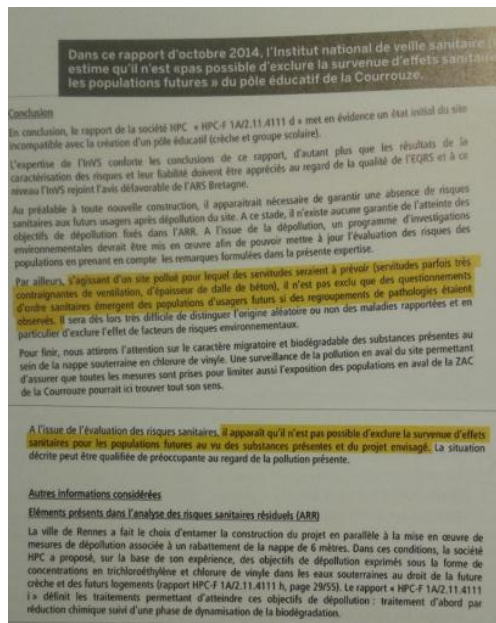
ligne]. 2019, et surtout l'article de:

HAZEBROUCK B, EMPEREUR BISSONNET P, LEDRANS M, et al., Études d'évaluation des risques à Vincennes 2001-2004 : approche déployée pour estimer les risques sanitaires en rapport avec l'environnement d'un quartier au regard de son passé industriel, *Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire*, 2007, n°7-8, p. 62-64.

¹ Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 94.0054. In : *Pollution des sols: BASOL* [en ligne]. 6 décembre 2017

² BENKIMOUN, Paul, L'expertise délicate des cancers de l'école de Vincennes. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 27 février 2007.

³ Les autorités sanitaires auraient reproché notamment à HPC Envirotec, le bureau d'études mandaté par Rennes Métropole pour encadrer les travaux de dépollution, d'avoir minoré les risques en se basant sur des concentrations moyennes de polluants et non sur les concentrations maximales mesurées de 2011 à 2013. Cf. *Le Mensuel de Rennes* Juillet-Août 2016 p 22 & 23.



La décision de Rennes métropole d'implanter le pôle éducatif à cet endroit interroge également les autorités sanitaires. Le 8 février 2007, soit quelques années avant le début des travaux, une circulaire ministérielle « relative à l'implantation sur des sols pollués d'éta-

“ IL N'EST PAS POSSIBLE D'EXCLURE LA SURVENUE D'EFFETS SANITAIRES POUR LES POPULATIONS ”
L'INSTITUT NATIONAL DE VEILLE SANITAIRE

blissements accueillant des populations sensibles » – dont font partie les écoles et les crèches – préconisait déjà « d'éviter » toute construction de ce type sur des zones polluées, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels. « Ce

Figure 133 : DUROX, Solenne, 2016. Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol, op. cit.p23.

Les éléments expliquant le retard dans la mise en œuvre se résument donc ainsi:

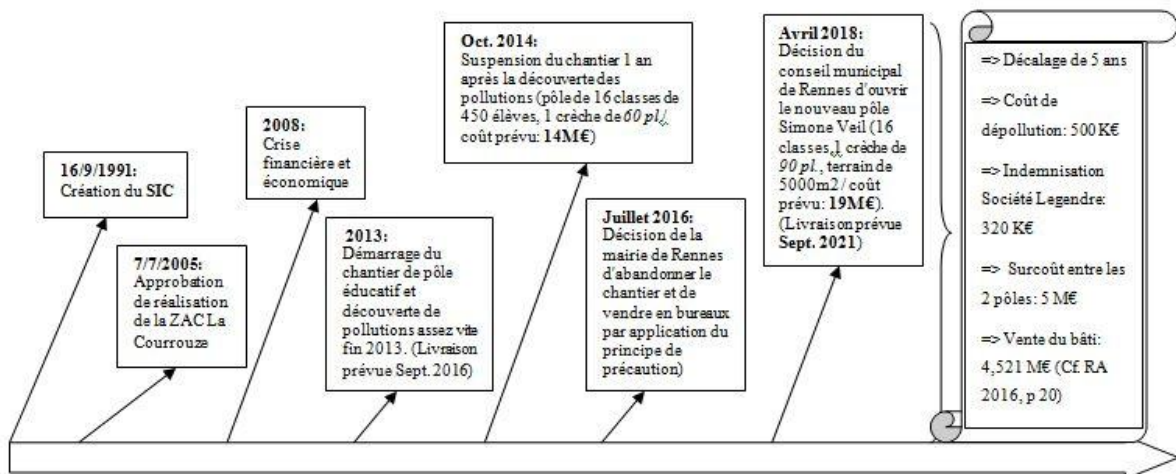


Figure 134 : Chronologie des retards dans la mise en œuvre de La Courrouze, réalisée par l'auteur.

Un spécialiste des questions environnementales analyse, pour sa part, la situation de la sorte: « ça c'est un exemple, mais manifeste, de défaillance complète dans l'analyse, c'est à dire qu'ils ont pris le sujet hyper légèrement (...) Alors vous savez, c'est arrivé à certains Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 431

promoteurs, mais les promoteurs maintenant, ils ont l'habitude de ça (...) Y a eu un peu un accident industriel dans ce style-là qui est arrivé à la société Bouygues il y a très longtemps: il y a près de 10 ou 15 ans maintenant. Et c'était une histoire à Amiens, enfin dans la région Picarde (...) où ils ont commencé à construire (...) pleins de petits pavillons dans le cadre d'un projet résidentiel, et ils se sont rendu-compte qu'il y avait une énorme, énorme pollution. Et donc (...) ça, ça a conduit en fait à devoir démolir tous les bâtiments (...) et donc ils ont perdu des millions d'euros. Alors du coup, eux par contre les promoteurs, ils ont tous été au courant de l'histoire qui est arrivée à leur collègue de Bouygues (...) et j pense, que du coup maintenant, les promoteurs en tous les cas sont au courant (...). Et en fait, j pense que vraiment, ceux qui mesurent pas encore les risques - et pourtant, Dieu sait si on essaie de les sensibiliser; et notamment l'ADEME essaie de sensibiliser les Collectivités - c'est vraiment les Collectivités... Je pense que là, ils sont complètement passés à côté du sujet... et avec une école, ben il faut faire deux fois plus attention »¹.

Et de poursuivre plus loin: « ça, c'est un loupé: c'est un joli cas d'école (...) Ils ont fait des études de sol, à mon avis, complètement insuffisantes. Et donc, c'est pour ça que l'ADEME a sorti un certain nombre de guides (...) en leur disant (...) comment s'y prendre: 'Il faut que vous preniez des bureaux d'études, que vraiment vous fassiez une cartographie la plus précise possible'. Parce que, en fait, vous savez, la tentation en matière de sites et sols pollués, c'est de pas trop chercher. Comme on cherche pas trop, on trouve pas trop (...) Sauf que, en fait ça, ça valait le coup il y a 10 ans. Sauf que maintenant, on se rend compte que (...) ça nous expose à faire des découvertes fortuites. Et si surtout vous êtes sur un projet d'équipement public comme une école, eh ben, on vous laissera pas faire tout ce que vous voulez. Et donc, ça vous coûte très cher à la fin. Et donc ça, c'est tout à fait le genre d'hypothèse d'école que l'ADEME adore utiliser pour dire, mais juste: prenez des bureaux d'études, et prenez aussi des bons bureaux d'étude. Parce que le problème, c'est que les Collectivités, forcément elles savent faire des appels d'offre et des marchés publics (...) et parfois, elles prennent le moins disant »². On pourra ajouter, du reste, que si un acteur privé comme Bouygues fait erreur, c'est lui qui en assume le coût dans son compte de résultat annuel. Alors que pour une SEM, c'est la collectivité, et donc le contribuable in fine.

¹ C220.

² C221.

En définitive, peut-on invoquer un problème de gouvernance - un leadership défaillant ou un nombre d'acteurs trop grand sur ce projet - ainsi qu'un temps écoulé trop long pour pouvoir expliquer tant de volte-face par les pouvoirs publics, notamment sur la pollution?

Comment comprendre, par ailleurs, qu'une école ait déjà été construite sur le secteur Pilate à Saint-Jacques de la lande (et qu'elle accueille des enfants en bas-âge depuis septembre 2018), précisément tout près de l'ancien site de l'usine Langlois¹?... alors que les autorités nationales le déconseillent en principe² depuis la circulaire du 8 février 2007³ au nom du principe de précaution⁴, puis dans le cadre de la démarche « établissements sensibles⁵ », traduite dans l'article 43 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement.

Comment, enfin, expliquer que cette école maternelle ait vu le jour si près d'un ancien site industriel, alors que le projet de départ ne prévoyait qu'un seul pôle éducatif à Rennes⁶, et *non* à Saint-Jacques de la lande? La question reste entière⁷.

¹ Cf. OUEST-FRANCE, Le futur parc de la Pilate commence à prendre forme. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 28 avril 2014.

² Cf. ZIGNANI, Gabriel, Faut-il empêcher la construction de crèches en zones polluées? In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 24 avril 2018.

³ La circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles - les crèches, les écoles maternelles et élémentaires, les collèges et lycées, les établissements hébergeant des enfants handicapés, ainsi que les établissements de formation professionnelle des jeunes du secteur public ou privé - a recommandé d'éviter la construction de ces établissements sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels.

⁴ BETAILLE, Julien. Le principe de précaution, un « droit » garanti par la Constitution ?, *Revue française de droit constitutionnel*, vol. 105, no. 1, 2016, p. e29-e60.

⁵ Cette démarche dite « établissements sensibles » relève du principe de précaution, puisqu'il s'agit d'une approche d'anticipation environnementale et non de prévention d'un risque avéré.

⁶ Cf. le dossier de réalisation du 10/6/2005 (objectifs de construction) p 2/6, paragraphe 1.3.2: seuls des locaux associatifs et une mairie annexe avaient été prévus sur Saint-Jacques de la lande comme « équipements publics de proximité ».

⁷ Nos demandes d'entretien auprès des maires des deux villes et de leurs adjoints à l'urbanisme ont été déclinées, même si la maire de la ville-centre l'a délégué à son adjoint de secteur.

Densité par les hauteurs ... et tissu urbain « à recoudre »

Quand l'on compare La Courrouze avec l'écoquartier « La Vallée » à Châtenay-Malabry, c'est la densité des logements construits qui interpelle - 125 logements à l'hectare¹ sur le projet La Courrouze contre 110 pour La Vallée² - ainsi que le choix affirmé du logement social - 50% au total à La Courrouze en incluant l'accession aidée, contre seulement 17% à La Vallée - ce qui en fait un projet éminemment politique sous couvert de durabilité (notamment environnementale, puisque peu d'énergies renouvelables semblent finalement utilisées). Cette densification effective de la ville tranche pourtant assez franchement avec le discours de l'architecte-urbaniste Vigano qui évoquait la pensée « mainstream » répandue sur la ville compacte, dans la citation évoquée précédemment.

Car en effet, en comparant le projet initial des architectes-urbanistes Vigano-Secchi présenté dans le dossier de réalisation de juin 2005 et le projet mis à jour en avril 2017 - soit douze ans après - des modifications substantielles des formes urbaines apparaissent. Voici le plan masse dans le dossier de réalisation en juin 2005:

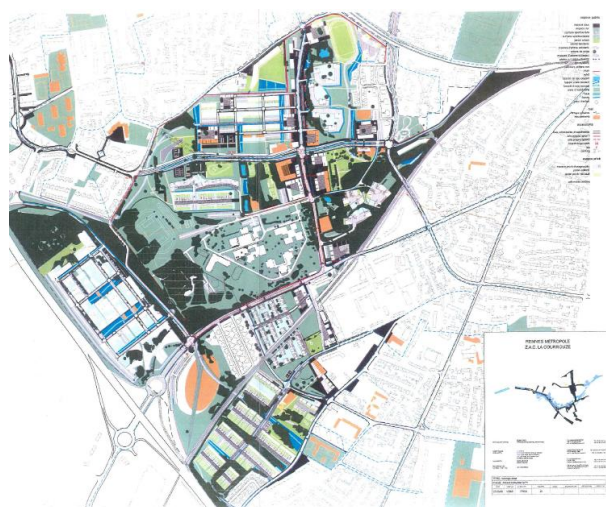


Figure 135 : RENNES MÉTROPOLÉ et TERRITOIRES RENNES, 2005. ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 2.2. Schéma d'intention. juin 2005

¹ Cf. le RENNES MÉTROPOLÉ et TERRITOIRES RENNES, 2017. ZAC «La Courrouze» - Compte rendu annuel à la collectivité. octobre 2017.

On observe 5423 logements prévus p.3/30 sur les 4788 programmés au départ (p.2/30), soit + 13,3%... d'où une densité recalculée à 125 logements résidentiels/ ha.

² Cf. EIFFAGE AMÉNAGEMENT, La Vallée à Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine) - Dossier de presse [en ligne]. novembre 2018, p 5/15.

Et voici le plan masse d'avril 2017, soit 12 ans plus tard:

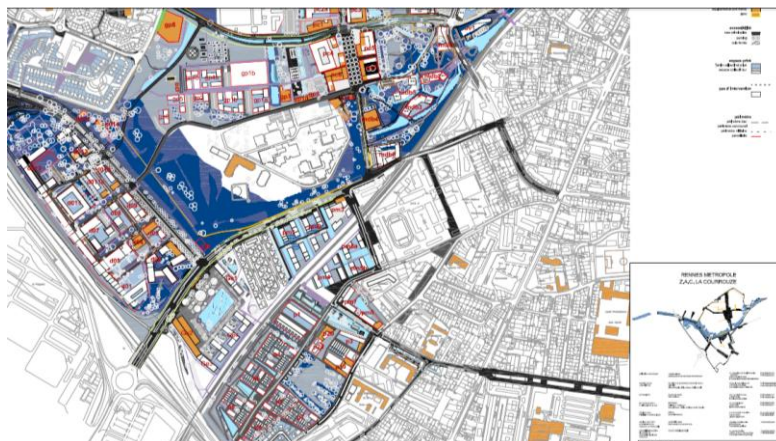


Figure 136 : ZAC La Courrouze – Plan de masse avril 2017

En grossissant les deux plans sur le secteur Pilate au sud de la ZAC par exemple, il est aisé de comprendre combien les années écoulées ont substantiellement transformé les formes urbaines, donc le projet comme l'évoquait l'acteur public interrogé, créant finalement beaucoup plus d'immeubles de 3 à 5 étages que de petites maisons individuelles ou de petits collectifs. Car voici le seul secteur Pilate (à juin 2005) avec la verdure et les maisons individuelles prévues par les urbanistes près de la Cité des Lilas:



Figure 137 : Dossier de réalisation - N° 2.2. Schéma d'intention. Juin 2005

Légende: Les repères sont Maisons individuelles ou petits collectifs prévus par Vigano mais non réalisés.

Ce plan masse change significativement douze ans plus tard avec le plan d'avril 2017 sur le même secteur Pilate de Saint-Jacques de la lande, où de grands ensembles ont été construits et où les maisons restantes au sud du plan sont encore à l'état de projet:

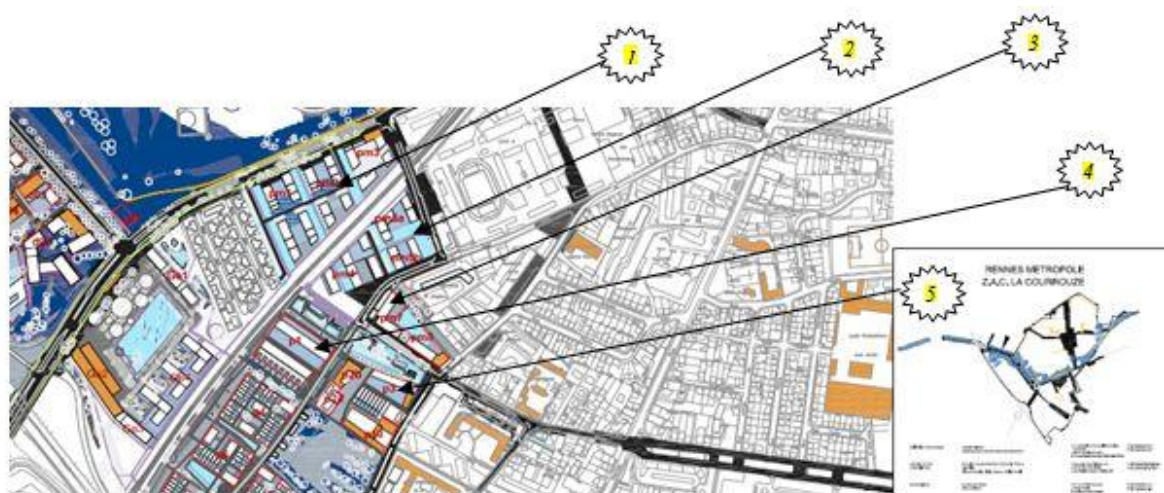



Figure 138 : ZAC la Courrouze avril 2017 – Détail des constructions

Les logements collectifs (à 5 étages au moins pour la plupart) ont finalement remplacé en majorité les maisons avec pelouse qui étaient prévues, et les nues et trames bleues semblent réduites.... alors que le visuel couleur différent n'aide guère à la comparaison. Et puisque seules quelques maisons ont été construites rue de la Pilate, on peut douter de la réalisation de toutes celles prévues au sud, d'autant qu'elles sont situées près de la rocade et de la voie ferrée.



Figure 139 : P3 du plan d'avril 2017 identifié en : 
(Photographies de l'auteur)

(NB: L'immeuble de moins de 10 ans à la façade déjà dégradée est sans commerces au RDC).

Se pose alors la question de la distorsion entre un discours politique initial sur la ville et sa réalisation à l'arrivée ... ou encore la question de la cohérence entre ce discours et celui d'une urbaniste connue qui ne promet, pour sa part, pas forcément la ville dense, comme démontré auparavant. Ainsi, ce décalage entre une vision urbanistique proposée dans la diversité des formes urbaines et la fabrique effective in fine n'augmentent-elles pas le discrédit de la parole des élus?

A cet égard, un acteur privé nous confie: *« Moi, je trouve que « Maison dans les bois », c'est bien, c'est même super bien... c'est idéal quasiment. Par contre après, « Bois habité » là, je pense que c'est quand même dense, très dense. C'est la réflexion de certains qui n'ont pas voulu venir aujourd'hui (à l'entretien) parce qu'ils disent que... pff... c'est impressionnant, quoi¹ ».*

¹ C222.

Des formes urbaines nouvelles

Le Bois habité avec des bâtiments plus ou moins hauts (jusqu'à 10 niveaux pour les plus hauts) entourés de boisements qui bénéficient dans les étages d'une vue belvédère sur le centre-ville de Rennes.



Figure 140 : Le Bois habité, illustration de AUDIAR, 2011 ZAC de la Courrouze Un écoquartier pour Rennes et Saint-Jacques. 2011

Et son collègue d'ajouter: « *Et on a l'impression que ça va densifier encore autour de la fabrique! C'est les projets, hein¹* »...

Suivi d'un 3e qui conclut: « *Au final, au départ, on ne densifie pas trop pour attirer. Et puis après, on sait très bien qu'on va densifier parce qu'il faut rentabiliser les coûts. Et c'est l'impression que ça laisse.... Ils sont partis à densifier...C'est un esprit rennais aussi: on est parti à densifier partout, hein. Y a qu'à regarder sur les boulevards... On rase des pavillons à tour de bras pour remplacer ça par des immeubles²* ».

Cette distorsion entre un projet urbain initial et sa réalisation, déjà évoquée, n'explique-t-elle pas finalement en partie la désaffection grandissante des citoyens vis-à-vis de la "Res publica"?.. puisque ces derniers s'estiment insuffisamment consultés en amont, et puisque le résultat ne correspond en plus guère à l'annonce de départ. Qui plus est, la durabilité invoquée à l'envi depuis peu par les élus - qui est porteuse de davantage d'espoirs en invoquant la participation citoyenne notamment - n'aggrave-t-elle pas davantage ce discrédit de la parole politique?

Qui plus est, on notera que ce choix de densité par les hauteurs est une signature politique très marquée des élus de la majorité rennais: elle constitue véritablement une vision de plus en plus affirmée de la ville dense par le biais des tours. Car comme déjà expliqué pour

¹ C223.

² C224.

le projet ViaSilva, la « ville compacte » peut être construite à partir de formes urbaines très variées, comme l'indique le schéma ci-dessous qui représente à chaque fois une même superficie de terrain, mais avec des bâtis différents:

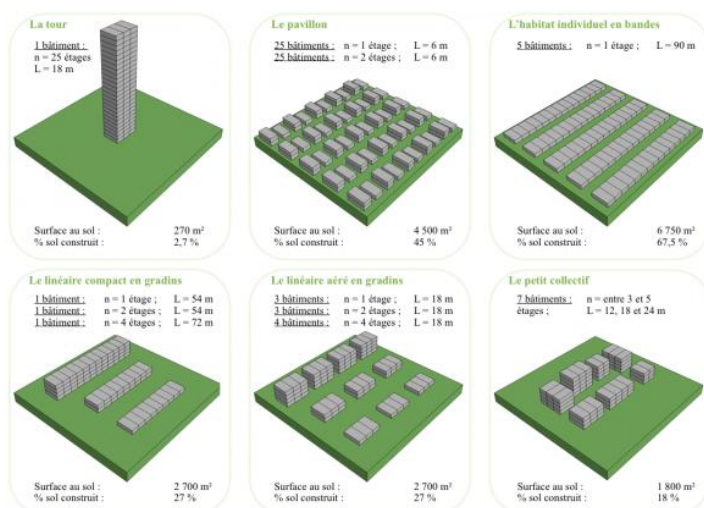


Figure 141 : Les six formes urbaines analysées et leurs dimensions (n = nombre d'étages, L = longueur), in ARANTES, Laëtitia, MARRY, Solène, BAVEREL, Olivier et al. 2016. *Efficacité énergétique et formes urbaines : élaboration d'un outil d'optimisation morpho-énergétique*. In : *Cybergeo : European Journal of Geography [en ligne]*. 7 avril 2016.

Les immeubles R+7 (et plus) ne sont donc pas le seul moyen de rendre la ville plus dense, loin s'en faut. Car la densité d'un quartier comme le Blosne à Rennes¹ par exemple, qui est composé surtout de grands ensembles, s'élève à 7000 habitants/km² environ quand celle des immeubles haussmanniens à Paris est de 20 000 habitants/km² pour des immeubles de hauteur R+5. L'archétype de l'habitat parisien, construit entre 1850 et 1914, pourrait ainsi davantage correspondre à un modèle de « ville durable » pour certains, puisqu'il propose des hauteurs acceptables tant pour les occupants que les riverains. Il privilégie, du reste, un équilibre entre mobilité de longues et courtes distances par la richesse du maillage des réseaux

¹ Le vieillissement de ce quartier du Blosne composé surtout de ménages modestes, et composé à 50% de logement social, a amené l'AUDIAR à effectuer une étude en Déc. 2009, intitulée « Démarche de prospective exploratoire appliquée au quartier du Blosne », suite à une commande de Rennes Métropole.

² Cf. EECKHOUT, Laëtitia Van, L'urbanisme du Paris d'Hausmann, modèle pour la ville durable ? In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 1 février 2017.

(selon trois types de voiries, comme dans les bastides du Moyen-âge). Il permet enfin un équilibre entre densité et viabilité des îlots, entre flexibilité des usages et résilience des immeubles dans le temps, entre homogénéité des constructions et diversité des fonctions.

D'autres formes urbaines que les tours existent donc pour densifier la ville, et peuvent consommer moins d'énergie, car le poste « ascenseur » de ce type de construction haute représenterait 15% de leur consommation totale, et en demeure par conséquent le point faible¹. Non seulement la consommation courante y est énergivore, mais la construction de tels ensembles nécessiterait également davantage de matériaux (énergivores) qu'une maison individuelle ou un petit collectif².

Et si la problématique de gestion de la consommation énergétique dans les bâtiments est mieux prise en compte par les pouvoirs publics depuis les années 2000³, tant au niveau national qu'europpéen d'ailleurs, l'adaptation au contexte local doit s'imposer de plus en plus désormais. Car l'efficacité énergétique des bâtiments varierait significativement selon le bâti, comme le montre le schéma ci-dessous:

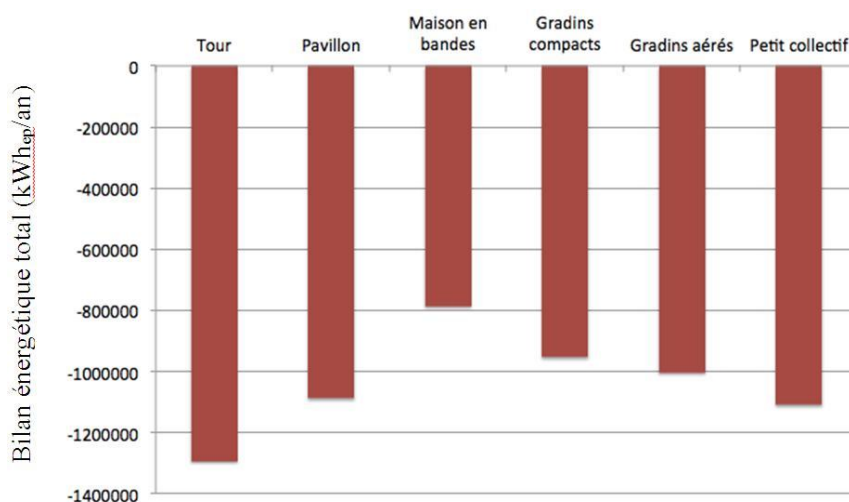


Figure 142 : Comparaison croisées des six formes urbaines étudiées au regard de leur performance énergétique globale, in ARANTES, Laëtitiia, et al. 2016, op. cit.

¹ SIDLER Olivier, Note technique n° 090101: analyse de la consommation énergétique des tours, *Enertech*, Janvier 2009, p 5/8.

² SIDLER, *Ibid*, p 6/8.

³ POLLARD Julie, Les groupes d'intérêt vus du local : les promoteurs immobiliers dans le secteur du logement en France, *Revue française de science politique*, Vol.61, No.4, 2011, p 681-706.

Et plus encore, si les formes urbaines importent, il convient pour nombre d'urbanistes de considérer aussi d'autres paramètres sur une ZAC, tels que les contraintes climatiques (afin de favoriser un ensoleillement direct maximal, notamment), la topographie, les constructions déjà existantes sur site, les mobilités induites, ou encore la ventilation de la ville. Il s'agit donc de penser la fabrique urbaine en changeant d'échelle, en évoluant ainsi d'une conception pensée au niveau du bâtiment à une organisation micro-urbaine d'un morceau de ville¹. L'ADEME évoque à ce propos l'idée de « réinventer une architecture bioclimatique de masse, adaptée aux formes urbaines économes² ».

La vision des élus de la majorité interrogés est par conséquent une option parmi d'autres possibles, et nous verrons par la suite qu'elle n'est pas systématiquement partagée par tous les habitants et acteurs interrogés.

Comme le déclare un acteur public en entretien: « *Je pense que pour l'instant, la question de la densité n'est pas acceptée dans la population (...) Ce sera le prochain sujet municipal (...) Je pense que c'est beaucoup plus le choix de la hauteur, de la qualité architecturale aussi, mais ça, ça vient en aval: je pense qu'il y a un sujet. Donc tout le monde est d'accord sur le fait qu'il faut limiter l'étalement urbain. En réalité ça, c'est quelque chose qui est complètement partagé par tout le monde. Mais je pense qu'en réalité, il y a un vrai désaccord sur le 'comment'. Et c'est là que les choses se compliquent à mon avis... et je trouve que ces deux opérations (ViaSilva et La Courrouze) sont d'ailleurs assez euh... assez révélatrices du choix du 'comment' (...) En fait, toute la concertation citoyenne, elle intervient une fois que les choix sont faits... que les choix structurants sont faits (...) Si on fait une concertation, si on veut associer les gens à la fabrique de la ville etc., alors faire accepter les contraintes nouvelles (...) ben justement, raison de plus pour les associer (les citoyens) et trouver les points d'équilibre »³.*

Pour autant, certaines catégories de population qui bénéficient de logements accessibles en ville - des jeunes et des seniors ayant des revenus modérés notamment - semblent apprécier

¹ ARANTES, Laëtitia, MARRY, Solène, BAVEREL, Olivier et al. Efficacité énergétique et formes urbaines : élaboration d'un outil d'optimisation morpho-énergétique. In : *Cybergeog : European Journal of Geography* [en ligne]. 7 avril 2016.

² ADEME, 2010, *Feuille de route sur les bâtiments et îlots à énergie positive et à bilan carbone minimum*.

³ C225.

cette offre des hauteurs dans un parc, avec des transports en commun performants à disposition dans la ville-centre. Ainsi, un associatif nous déclare: « *ça fait trois stations (de métro) quand même dans... ou tout près de cette zone-là (...)* A entendre ou à écouter ceux que j'ai rencontrés et avec qui j'ai pu discuter, ils sont quand même relativement satisfaits de leur habitation, de leur environnement, ils sont satisfaits dans l'ensemble hein. Bon, y a apparemment... y a des soucis de construction ou des choses comme ça, mais par rapport à l'environnement et tout ça, je pense que d'une manière générale, ils sont contents d'être là (...)

Alors, il est vrai qu'ils sont un petit peu en souffrance, en manque de quelque chose parce qu'y avait pas de commerces (...) mais y a un projet de marché au cœur de La Courrouze¹. »

Un autre associatif nous déclare: « *Nous, on est arrivé en septembre 2011 (...)* Je pense aussi qu'il y a une envie de faire mieux (avec ce projet durable) (...) Dans toute ville française, faut pas aller très loin pour voir beaucoup moins de mixité sociale.... Il y a une volonté, y a vraiment une volonté forte (sur la mixité sociale ...)»² ... Puis d'ajouter un bémol un peu plus tard: « *Là, par exemple, les parkings, c'est une catastrophe. Ils ont aucune gestion efficace... y a aucune vision... La vision, c'est qu'il y ait moins de voitures en ville: ça c'est très bien... mais en même temps, eh ben, les gens en ont pleins encore, des voitures...et ils construisent (...)* largement en dessous (des places de parking nécessaires)... et puis y a des réalités sociales, par exemple, dans ce bâtiment, le BHI, y a une partie des places qui sont pas utilisées... parce que les logements sociaux, en fait, la place, elle est pas attribuée dans le loyer, pour pas pénaliser les gens qui n'ont pas de voiture, ou pour qui c'est trop cher (...) y a une information (pour réallouer les parkings) mais qui est nulle (...) D'où des parkings vacants et y a plein de gens qui se garent dans tous les sens, n'importe comment dans le quartier (...) Au réel, c'est des choses qui sont mal pensées³ »

Et notre interlocuteur de conclure sur la gestion des déchets: « *Là où on habite par exemple, le Bois Habité, il a été rétrocédé à la ville parce qu'ils avaient fini cette partie-là (...)* Du coup, l'entretien (des espaces verts) n'est plus fait par les sociétés qui étaient embauchées par Territoires & Développement (l'aménageur) pour les espaces verts (...) En

¹ C226.

² C227.

³ C228.

même temps, quand ça a été rétrocédé, la ville n'avait pas encore le personnel pour venir s'en occuper. Et y a eu comme un raté, puisque ça a mis quand même près de deux mois avant qu'ils viennent, et le quartier commençait à être franchement sale (...) y avait des déchets partout, quoi (...) En tout cas, ils ont fait une réunion à plusieurs responsables de différentes structures (rires ...) Bref, cette rétrocession, ça fait qu'y a une partie (les espaces publics, les jardins, les jeux) qui appartient à la ville... la voirie, elle, appartient à Rennes Métropole (...) Un déchet, s'il passe de l'un à l'autre, c'est pas la même personne qui doit le ramasser ... et au milieu, les parkings, ils sont gérés par Territoires tant que toutes les constructions ne sont pas finies (... rires). Et là donc, on se retrouve avec une espèce de mille-feuilles... Et on appelle un service, on dit: ben là, y a ça ... - ah oui mais là, c'est pas chez nous ...- Ben voilà, grosso modo, on s'passé le paquet de linge sale-là¹ ... » Et pour conclure, il ajoute: « c'est vrai, il y a un poumon de végétation », mais déplore l'intensité des constructions et les nuisances afférentes du chantier depuis 2016, tout en reconnaissant néanmoins la qualité des trames viaires pensées par le paysagiste.

Le projet La Courrouze semble donc répondre de façon satisfaisante à au moins l'un des trois critères de la durabilité à travers la politique sociale de logements qu'il incarne, un peu dans le prolongement d'un projet comme Rieselfeld en Allemagne, déjà évoqué en première partie. Car il propose l'accession aidée à la propriété pour des ménages à revenu global assez modeste au regard de leur structure familiale; ou permet un logement locatif social en plein centre pour des catégories de populations qui, dans d'autres villes, seraient reléguées en périphérie. Cette stratégie active a ainsi pour objectif de contrecarrer « *la tendance naturelle qu'a toute métropole à exclure²* », comme l'exprime assez justement l'un des élus de la majorité municipale de la ville centre. Il permet également de préserver un bout de nature en ville, comme avec les trames vertes et bleues qui sont très ancrées dans le projet ViaSilva de l'urbaniste de Villers.

¹ C229.

² C230.

Quant au projet initial consistant à « recoudre la ville », là encore, les avis sur sa réalisation effective semblent partagés. Il s'agissait, en effet, en 2005 dans le dossier de réalisation¹, de requalifier l'entrée de ville Sud-ouest, mais aussi de mieux relier le site La Courrouze aux quartiers environnants, qui eux-mêmes devaient être réaménagés pour certains (Cleunay et Pigeon Blanc, notamment).



Figure 143 : ZAC LA Courrouze, limites, in AUDIAR, 2011. ZAC de la Courrouze, op. cit.

Un acteur public nous donne son sentiment de spécialiste de l'urbanisme sur le projet La Courrouze: « *Ils souffrent déjà beaucoup, hein, les collègues (de la SEM T&D) (...) C'est quand même très très très compliqué, hein, et... parce que j pense qu'on n'a pas pris la mesure de cette pollution des sols qui... Quand même, on veut faire une 'écocité' sur un site pollué!...Déjà quelque part, c'est anti... enfin, moi j pense que c'est antinomique (...) Eh puis, C'est quand même grand, La Courrouze (...) Et puis, on crée une enclave. On est sur des vieux schémas quand même* »

Et de poursuivre: « *Moi ce qui me choque beaucoup, c'est la trame viaire (...) Elle est extrêmement lourde, et inamovible quoi (...) Une maîtrise d'œuvre habile - ou agile - aurait dû reprendre toute cette trame à un moment, quoi. C'est un quartier qu'on peut pas traverser. Il est déjà enclavé: en plus, on peut pas le traverser, alors (...) Je le connais à pied, je le connais en voiture, je le connais en vélo, enfin bon (...) Non, je trouve (...) qu'on est sur un dogme quoi... Moi j'aime pas les dogmes en règle générale, je trouve que la ville, c'est la vie: on*

¹ Cf. RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 1. Rapport de présentation. juin 2005, p 4/24, point 1.3.

s'adapte. On n'est pas prisonnier... On est trop prisonnier (sur ce projet) à la fois de l'histoire (...) Et en plus, on veut faire un quartier, une écocité un peu unique. Pour moi, La Courrouze, c'était ça qui était intéressant: c'était qu'on faisait la jonction entre (...) Saint-Jacques, la ville de Rennes, Cleunay: on ré-ouvrait quelque part les espaces. Or là, on est en train de faire exactement le contraire. On est en train de (...) le replier. Donc je suis pas sûr que ce soit une vraie réussite (...) On a fait évoluer des trucs (avec les premiers habitants du quartier), mais c'était tellement à la marge (...) Là, y a eu un véritable travail de créativité (...) Le rapport est trop complexe, quoi, avec l'urbaniste: c'est trop compliqué pour interagir¹. »

Un acteur privé nous livre ses impressions différentes: « *Après 2011, il y a eu une pause un peu en constructions, et ça a redémarré très fort il y a deux ans. Il y a pleins d'immeubles qui sont livrés, là (...) et ça a redémarré en 2016, on va dire (...) Ils ont aménagé: on a des chemins, des choses qui ont commencé à voir le jour qui étaient chouettes... des trajets: vous pouvez aller du début du Bois Habité jusqu'à La Prévalaye par des petits chemins, des petites rues à traverser. C'est assez sympa quand même, c'est agréable²... »*

... tandis qu'un autre acteur public nous déclare a contrario:

« C'est un quartier qui a une configuration très originale... alors, qui ne s'insère pas du tout dans le tissu urbain de Cleunay, même si ça fait partie du quartier (...) la manière dont sont implantés les bâtiments, le type de bâtiments, c'est vraiment en rupture avec le quartier de Cleunay qui a plutôt des immeubles relativement bas, un tissu pavillonnaire assez dense, un maillage très bien irrigué: y a des rues dans le quartier... là, à La Courrouze, y a deux grosses artères et après on a des parkings souterrains, donc ça n'a rien à voir. Ensuite, on est sur la densité de Cleunay, et pour autant... (on a) des grands espaces. Donc voilà, le tissu urbain est complètement en rupture avec Cleunay: tout se construit d'un coup... (alors que) Cleunay, c'est un des quartiers les plus anciens de Rennes, donc la couture avec le vieux Cleunay et la nouvelle Courrouze semble compliquée... et en plus, le choix de garder le mur

¹ C231.

² C232.

d'enceinte¹ du terrain militaire qui, physiquement, marque aussi cette limite (...) Je pense que ce sont les urbanistes (ainsi que T&D et les élus, nous sera-t-il précisé ensuite) qui ont souhaité gardé des traces du quartier, comme ils s'interrogeaient sur les cartoucheries (...) donc on a une rupture violente même. D'ailleurs, les enfants du Cercle Paul Bert ne vont pas trop encore s'aventurer là. Pour le moment, ben, y a un grand vide² ».

Quant à un associatif interrogé, il nous explique:

« Ce que j'ai aimé (...) sur La Courrouze, c'était l'architecture différenciée, i.e. que chaque architecte avait vraiment une patte, et on n'était pas dans du découpage aussi... tel que Saint-Jacques³ où ça fait très 'après-guerre' (...): le côté linéaire, perpendiculaire (...) Mais là, ce que j'aimais à La Courrouze, c'est que c'était vraiment au niveau de l'architecture... On aime ou on n'aime pas, mais ça laisse pas indifférent⁴ ... »

Et de poursuivre ensuite: *« En 2005-2006 hein (...), ils parlaient déjà de voies de bus, de pistes cyclables, d'espaces préservés (...) et très vite, je crois que c'était en 2006 ou en 2007, lors d'une balade, j'ai découvert les Cartoucheries; et là, ça a été le coup de cœur: c'est un lieu qui est complètement à part, c'est une ancienne friche militaire (...) On avait ces murs de pierre qui étaient à découvrir (...) avec ces arbres qui poussent... et des ruines ... et ça, j'ai trouvé ça magique en cœur de Rennes... (... L'accès au centre) est hyper rapide (...) C'est vraiment moins de 5 mn à pied, quoi. C'est vrai qu'il y a des gens sur le quartier qui se sont tout de suite plaints du manque de proximité des commerces... Alors après, j crois qu'il faut arrêter de délirer, on est à 10 mn, même pas, d'un laboratoire, de la DQ (association) d quartier, de la boulangerie, d'une superette Marché Plus, du coiffeur (...) plutôt au cœur de Cleunay⁵. »*

¹ Ce mur d'enceinte longe tout le boulevard Mermoz.

² C233.

³ Il s'agit d'une référence au nouveau quartier de La Morinais à Saint-Jacques de la lande.

⁴ C234.

⁵ C235.

Il est donc difficile en définitive, à ce stade, de jauger de la réussite des coutures urbaines pour un projet encore loin d'être achevé, mais les perceptions et usages du site semblent finalement à ce stade plutôt contrastés selon les individus interrogés; et ils sont surtout encore en devenir, quinze ans après les débuts de la ZAC.

2) Le projet d'écoquartier au prisme de l'approche par les instruments

L'approche par les instruments d'action publique - entendus comme un « dispositif à la fois technique et social qui organise des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont il est porteur¹ » - est tout à fait féconde dans un contexte où la fabrique urbaine est soumise à une inflation de normes juridiques, d'instruments de pilotage variés, de nouvelles technologies de construction, et de labels en tous genres. Le cadre des « instruments d'action publique » (IAP) permet ainsi aux politistes de réinterroger les hypothèses sur les transformations des politiques publiques locales (l'externalisation de la fabrique urbaine à des SEM de droit privé, par exemple), leur politisation ou dépolitisation (via des mots-valises comme la durabilité), les dynamiques de transfert et de recyclage d'un niveau institutionnel à un autre; ou encore d'analyser les stratégies de gouvernance.

Nous avons donc ici choisi de passer en revue brièvement tous les documents d'urbanisme et autres IAP qui influent plus ou moins directement notre projet urbain à l'étude.

Des outils urbanistiques au service du « modèle rennais » d'aménagement

✓ SCoT

La difficulté à analyser le projet La Courrouze au prisme des IAP vient du fait qu'il s'étend en longueur dans le temps: faut-il donc passer en revue le SDAU² de 1994, qui est

¹ HALPERN Charlotte, LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick (dir.), *L'instrumentation de l'action publique. Controverses, résistance, effets*, Paris, Les Presses de Sciences Po, coll. « Gouvernances », 2014, (p. 17), 520 p.

² Le 1er schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) rennais est adopté par le District en 1974 avec un objectif très volontariste de 550 000 habitants à l'horizon 2010. Instauré par la Loi Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 447

approuvé juste après la création du SIC en 1991? Celui-ci conforte alors les choix d'aménagement du territoire faits depuis le Schéma Directeur¹ de 1983.

Ce dernier avait, en effet, consacré, le principe d'une agglomération multipolaire suite à l'élection d'Edmond Hervé en 1977 à la mairie de Rennes. Le schéma directeur approuvait ainsi l'idée:

- d'une ville-centre « sans banlieue »,
- de communes rurales alentours dotées d'un ensemble habitat-services-activités leur donnant ainsi un véritable rôle de pôles secondaires, notamment en raison:
- d'une partie inconstructible, la « ceinture verte » autour de Rennes et de la performance des routes et de l'étoile ferroviaire².

d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 (LOF), le SDAU est l'ancêtre du SCOT: il fixe alors les orientations stratégiques d'un territoire sur le long terme, la destination générale des sols, et permet de coordonner les programmes locaux d'urbanisation avec la politique d'aménagement du territoire. Il est élaboré par un EPCI compétent, syndicat mixte ou groupement de collectivités territoriales, ou la région compétente du périmètre défini. Au niveau communal, les objectifs du SDAU se traduisent à travers les POS (plans d'occupation des sols) successifs.

¹ Le 2e Schéma directeur (SD) est adopté en 1983 avec un objectif plus modéré de 400 000 habitants à l'horizon 2010 (qui sera atteint avec 409 757 habitants en 2010, selon l'INSEE); et le 3e SD est adopté en 1994: il conserve le principe d'une ceinture verte et donc d'une agglomération multipolaire. Les Schémas directeurs (SD) remplacent les SDAU avec la Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, dite « loi Defferre ».

² GUY Catherine, La fabrique du territoire, *Territoire en mouvement - Revue de géographie et aménagement* [En ligne], p 2, 2007.

ÉVOLUTION DU SCHÉMA DIRECTEUR DE RENNES

Source : AUDIAR - 2008

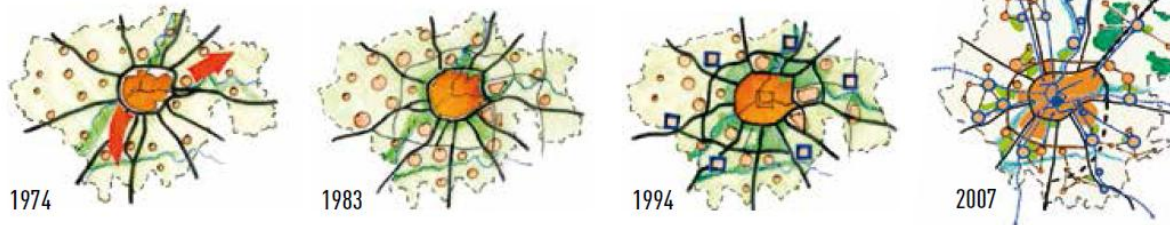


Figure 144 : Evolution du schéma directeur de Rennes de 1974 à 2007. AUDIAR 2008

Ou faut-il plutôt étudier le SCOT¹ approuvé le 18/12/2007, puis celui approuvé le 29/5/2015, puisque le dossier de réalisation de la ZAC La Courrouze commence véritablement en 2005? Ces deux SCoT reprennent d'ailleurs largement le modèle de la ville-archipel hérité des Schémas Directeurs de 1983 et 1994, lesquels sont organisés à partir du « pari » d'une agglomération multipolaire².

¹ Comme évoqué précédemment, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme ayant remplacé le Schéma Directeur (SD) suite à la loi Solidarité et Rénovation Urbaine n° 2000-1208 du 13/12/2000 (dite « loi SRU »). Il doit permettre de concevoir et mettre en œuvre une planification intercommunale à l'échelle d'un bassin de vie, et à un horizon de 15-20 ans. Il coordonne les politiques sectorielles au niveau d'un territoire: habitat, déplacements, développement économique et commercial, ou protection de l'environnement. Le SCoT a ainsi remplacé le SD en 2000, tandis que le PLU remplaçait le POS (Plan d'Occupation des Sols). La loi SRU a été, du reste, complétée par la loi « Urbanisme et Habitat » du 2/7/2003, qui renforce le lien entre SCoT et Charte de Pays quand elle existe.

² GUY Catherine, GIVORD Laurent, *Rennes: le pari d'une agglomération multipolaire, trente ans de développement d'une métropole*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2004, 219 p.

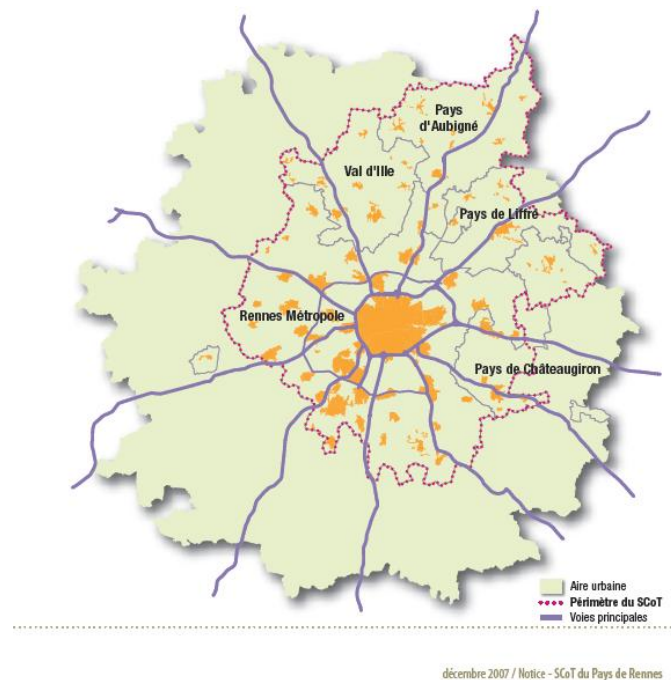


Figure 145 : SCOT du Pays de Rennes approuvé le 18/12/2007

D'après Catherine Guy¹ et Laurent Givors, le développement de l'aire urbaine rennaise en général aurait ainsi été favorisé par une politique d'intercommunalité représentant un « modèle d'anticipation et d'expérimentation » depuis la création de Rennes District en juillet 1970². L'expérimentation sur l'intercommunalité rennaise, notamment, se développe avec l'adoption de la Taxe Professionnelle Unique (TPU) le 9 novembre 1992, la création du Pays³

¹ Catherine Guy est diplômée de Sciences-po Paris, agrégée de sciences économiques et sociales et docteure en Aménagement et Urbanisme. Elle a été maîtresse de conférences à l'Université européenne de Bretagne (Rennes 2), puis Présidente de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de Rennes (IAUR) de 2012 à 2017.

² Le District Urbain de l'Agglomération Rennaise (DUAR), ou *Rennes District*, a été créé le 8 juillet 1970 avec 27 communes. L'ambition d'une intercommunalité est alors portée par Henri Fréville (1905-1987) qui fut maire de Rennes de 1953 à 1977 (il sera aussi député puis sénateur). Le DUAR est transformé en un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) avec 31 communes en février 2000, suite à la parution de la loi Chevènement du 12 juillet 1999: il est alors dénommé *Rennes Métropole*. Puis la « Communauté d'agglomération » *Rennes Métropole* devient une « métropole de plein exercice » le 1er janvier 2015, avec 43 communes, suite à la parution de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014.

³ Le pays est une catégorie administrative désignant un territoire ayant une « cohésion géographique, économique, culturelle ou sociale, à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi » afin d'exprimer « la Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 450

de Rennes en 2000¹, et la construction d'une première ligne de métro inaugurée le 15 mars 2002.

La dynamique de la métropole rennaise viendrait donc, pour les deux auteurs, d'une croissance urbaine réalisée selon un schéma multipolaire original², mais elle serait également le résultat d'une volonté des élus de promouvoir la mixité sociale, la solidarité et une qualité de vie au sein de l'intercommunalité, ainsi que sur tout le bassin de vie rennais: ce sont autant de critères qui d'ailleurs reviennent souvent dans le dossier de la ZAC La Courrouze avec la reprise de thèmes récurrents tels que le « mieux vivre ensemble », ou « placer l'humain au cœur de l'urbanisme³ ». Pour autant, le professeur d'aménagement Guy Baudelle⁴ relativise le point de vue de ses deux collègues sur deux éléments:

- La ceinture verte rennaise ne serait d'abord pas si « originale », car la paternité du modèle en reviendrait à l'urbaniste britannique Ebenezer Howard (1850-1928) à travers son concept de « cité-jardin »... lequel fut lui même inspiré de l'architecte James Buckingham⁵ qui conçut une ceinture verte autour de Victoria

communauté d'intérêts économiques, culturels et sociaux de ses membres», et permettre l'étude et la réalisation de projets de développement. Ce statut a été créé en 1995 par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT), dite *Loi Pasqua* du 4 février 1995, renforcé par la LOADDT (dite *Loi Voynet*) du 25 juin 1999.

¹ Le Pays de Rennes couvre 15% du département d'Ille-et-Vilaine, compte plus de 500 000 habitants en 2019 (soit environ 50 % de la population du département); et **76** communes regroupées en 4 EPCI : Liffré-Cormier communauté, Pays de Châteaugiron communauté, Rennes Métropole et Val d'Ille-Aubigné. Le pays de Rennes représente enfin 72% de l'aire urbaine de Rennes, qui est la 11e aire urbaine de France. A titre de comparaison, Rennes Métropole regroupe **43** communes en 2019 et environ 450 000 habitants. Cf. PAYS DE RENNES, 2019. Le profil du territoire [en ligne].

² Ce schéma multipolaire consacre le principe d'une ville centre entourée d'une ceinture verte et de « villettes », qui deviendront progressivement de véritables pôles secondaires.

³ Cf. la plaquette de présentation du projet La Courrouze de mars 2013, p 12.

⁴ BAUELLE Guy, Révision du SCoT. Faut-il urbaniser la ceinture verte de Rennes?, *Place Publique*, Déc. 2014, p 147-151.

⁵ Né à Flushing (Cornouailles, Royaume-Uni) le 25 août 1786 et décédé le 30 juin 1855 à Londres (Royaume-Uni), James Silk Buckingham est successivement marin, libraire, voyageur, journaliste, écrivain, conférencier. C'est un libéral, partisan de réformes sociales. Il propose notamment un nouveau modèle de ville dans son ouvrage de 1849 intitulé: *National Evils and Practical Remedies, with The Plan of a Model town*. (London: Peter Jackson, Late Fisher, Son, & Co., 1849). Sa cité, appelée Victoria (du nom de la reine au Royaume-Uni), comprend des bureaux et des logements au centre de la ville qui doit abriter environ 10 000 habitants. Des manufactures et des commerces sont établis en périphérie, et l'ensemble est entouré de jardins et de terres agricoles. L'alcool et les armes sont interdits dans la cité, la liberté d'opinion y règne et les différentes religions y bénéficient de droits

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 451

en 1837¹. Les « green belts » seraient donc en réalité plutôt constitutives du modèle de la ville anglaise;

- Et ce modèle ne serait pas si durable, car il rallongerait les temps de déplacements pendulaires, augmenterait la pollution de l'air, et il serait assez incohérent avec une ville centre très peu industrialisée² au départ, contrairement à l'Angleterre, même si le site La Courrouze - que nous étudions ici - fut pourtant le théâtre d'activités industrielles lourdes. Guy Baudelle³ suggère par conséquent de créer des coulées vertes (via des sentiers et pistes cyclables) autour de la ville centre afin de favoriser des corridors de biodiversité, plutôt que maintenir une ceinture verte fermée, qui éloignerait le centre des pôles secondaires. Il propose donc d'urbaniser cette ceinture verte.

Mais pour revenir à notre projet La Courrouze qui nous préoccupe ici, soulignons qu'il semble tout d'abord bien répondre aux objectifs du SCoT 2007 selon les trois axes définis, à savoir:

1. Développer *l'attractivité du territoire* à partir d'une production de logements suffisante et diversifiée, ainsi qu'un développement des activités économiques et de grands projets d'équipements ou d'infrastructures;
2. *Améliorer les mobilités* autour de cinq pôles structurants (les villes secondaires);
3. *Limiter le mitage urbain* et préserver des *espaces agronaturels* pour une agriculture de proximité ayant un rôle à la fois social et économique fort.

égaux. Les femmes et les enfants sont dispensés de toute activité laborieuse, et la journée de travail ne dépasse pas 8 heures par jour.

¹ PACIONE Michael, *Urban geography. A global perspective*, Routledge, 2009, 736 p.

² La ceinture verte britannique était conçue au départ pour créer un cordon sanitaire avec la ville centre industrielle, donc polluée.

³ Baudelle Guy, 2014, op. cit.

En effet, La Courrouze est imaginée dans l'esprit du SCoT 2007, puisque le projet prévoit de construire environ 5 000 logements pour environ 10 000 habitants¹ sur 40 hectares, avec 50% de logement social ou d'accession aidée (ce qui dépasse les pré-requis de la loi²) ainsi que des équipements publics. Par ailleurs, il consiste à développer un parc d'activités tertiaires en bordure de la ville centre, au sud-ouest, tout près de la rocade, avec une facilité d'accès rendue possible grâce à un parc-relais en entrée de ville. Le projet contribue donc à renforcer l'attractivité du territoire en y attirant des entreprises en cœur de métropole.

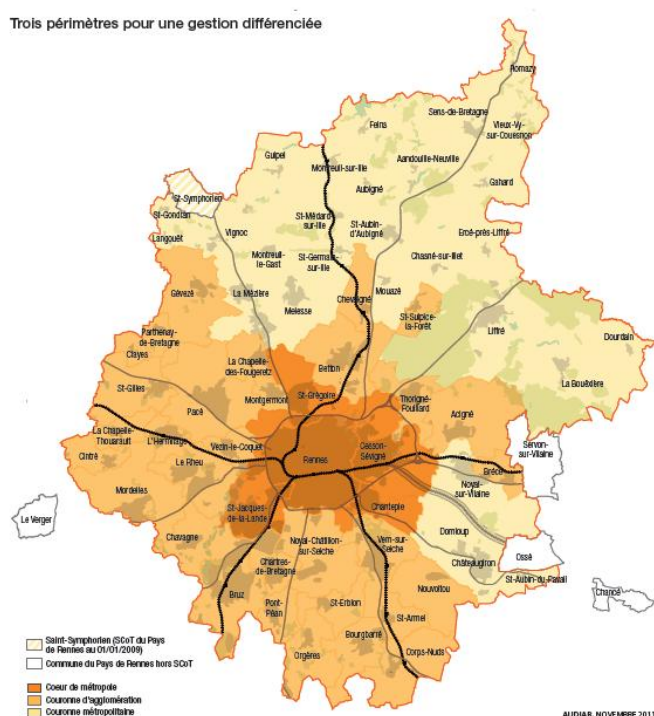


Figure 146 : SCOT de Rennes – Trois périmètres pour une gestion différenciée. Source: AUDIAR Novembre 2011

¹ Le PADD du SCoT prévoit, en effet, d'accueillir environ 6 000 habitants supplémentaires par an entre 1999 et 2020.

² L'article 55 de la loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite « loi SRU ») imposait aux communes importantes de disposer d'au moins 20 % de logements sociaux. Ces « communes importantes » ont plus de 1 500 habitants en Île-de-France, et plus de 3 500 habitants pour les autres régions, et sont comprises dans une agglomération de plus de 50 000 habitants ayant au moins une commune de plus de 15 000 habitants.

Ce taux de 20% minimum de logement social depuis 2000 a été porté à 25 % par la loi du 18 janvier 2013 «relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social» (dite « loi Duflot I »).

Car les mobilités contraintes semblent être fortes avec ce modèle de la ville archipel, malgré la présence de lignes de bus et de trains entre le cœur de métropole et sa couronne plus ou moins proche:

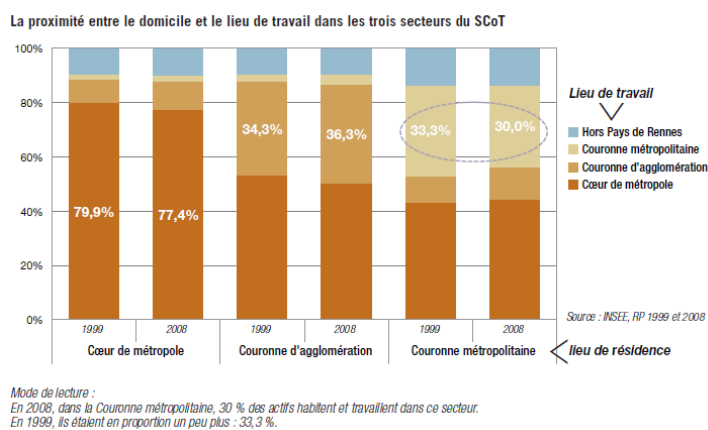


Figure 147 : La proximité entre le domicile et le lieu de travail dans les trois secteurs du SCOT, in Source: Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007 , p 12.

Mais, comme en témoigne le graphique ci-dessus, les mobilités pendulaires sont accrues avec l'éloignement de la ville centre. En 2008 par exemple, seulement un peu plus du tiers des résidents de la première ou deuxième couronne (la couronne d'agglomération) habitent et travaillent dans le même secteur, ce qui a contrario signifie que 66% travaillent loin de chez eux. Le projet La Courrouze aurait donc pour vocation de pallier ce problème des mobilités, en limitant les déplacements puisqu'il doit construire environ 115 000 m² de bureaux pour 3 000 emplois, plus de 500 000 m² de logements pour 10 000 habitants, et environ 25 000 m² d'équipements publics.

En revanche, alors qu'on aurait pu appréhender l'opération La Courrouze comme un projet clé pour le développement économique à l'échelle du pays de Rennes¹ - puisqu'il accueille des poids lourds locaux de la construction (tels Legendre), de la banque (Crédit Agricole) ou du Conseil (Ernst & Young ou Altran) - celui-ci n'est pas identifié comme tel par l'intercommunalité ou l'AUDIAR en 2011, et passe en arrière-plan derrière le projet de la Morinais/ aéroport de Saint-Jacques de la lande par exemple.

¹ PAYS DE RENNES, 2019. Le profil du territoire [en ligne].

En effet, la carte ci-dessus identifie quelques projets-phares d'aménagement pour le pays de Rennes, tels que ViaSilva 2040 qui nous intéresse ici, ou « l'aménagement Sud-ouest¹ », alors que la ZAC La Courrouze semble reléguée à un rang plus secondaire quant au développement économique, pensé comme stratégique pour le territoire à l'échelle du bassin de vie.

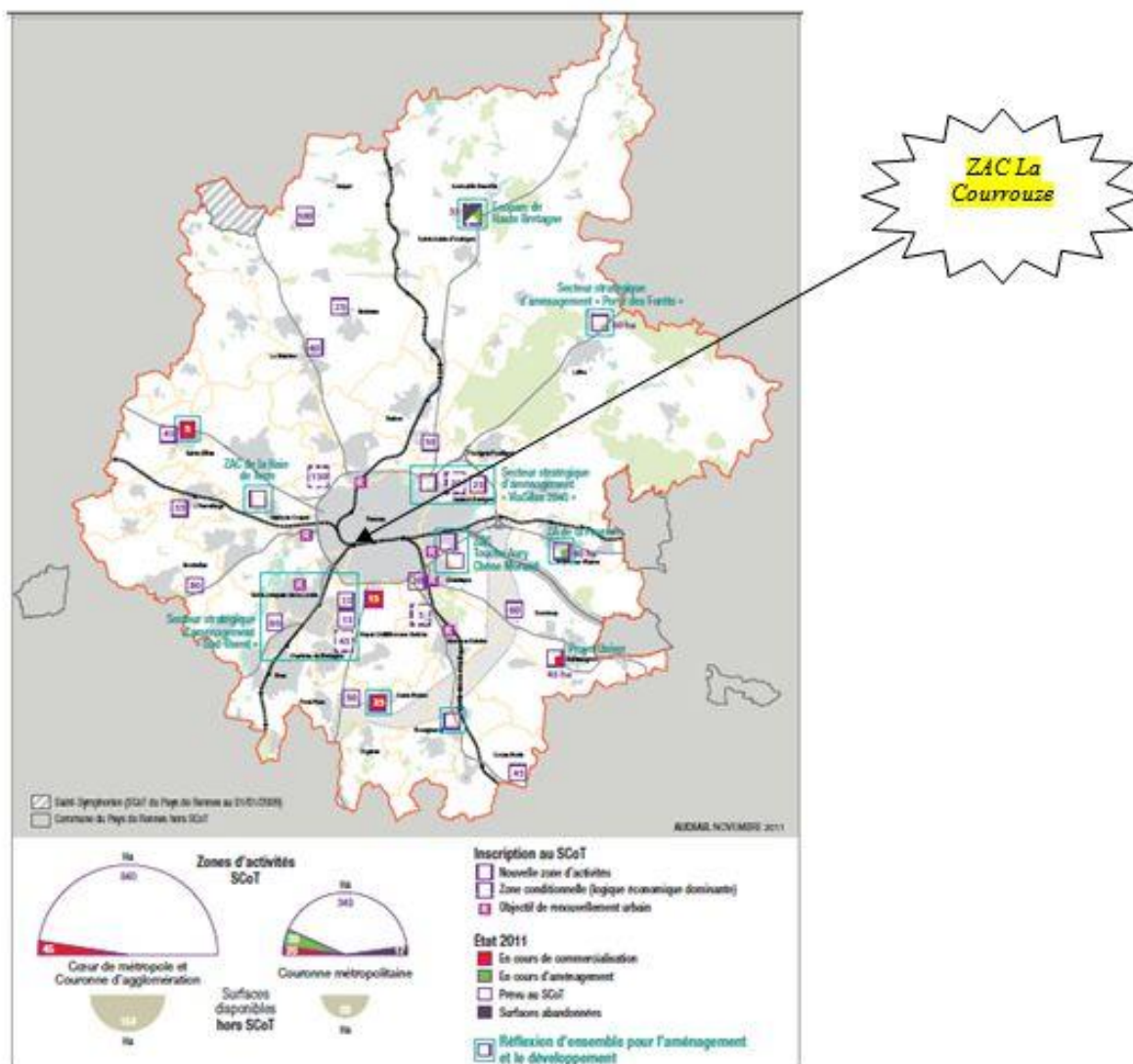


Figure 148 : Projets phares d'aménagement. Source: Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007, p 14

¹ Cet aménagement Sud-Ouest comprend le développement touristique de la vallée de la Vilaine, ainsi qu'un développement économique avec le pôle automobile, le parc des expositions, l'aéroport et le campus universitaire de Ker Lann.

Le projet La Courrouze est, néanmoins, conçu dans l'esprit d'absorber une partie des quelques 6 000 habitants par an attendus sur l'aire urbaine pour la période 1999-2020. D'ailleurs, l'idée chemine progressivement d'accueillir, si possible, davantage de population en cœur de métropole, notamment sur les communes (hors ville de Rennes) de Saint-Jacques de la lande, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné (où se trouve le projet ViaSilva) et Chantepie:

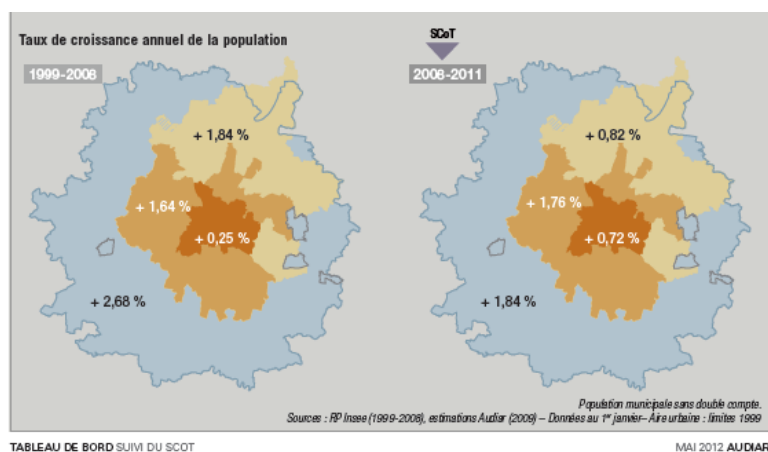


Figure 149 : Taux de croissance annuel de la population, in Source: Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007.

Par ailleurs, La Courrouze semble conçue en cohérence avec l'évolution des logements prévus par le SCoT 2007 (et l'AUDIAR): ils sont construits plutôt en cœur de métropole, se composent davantage d'appartements que de maisons groupées, et comprennent également au moins 25 à 30% de logement locatif social:

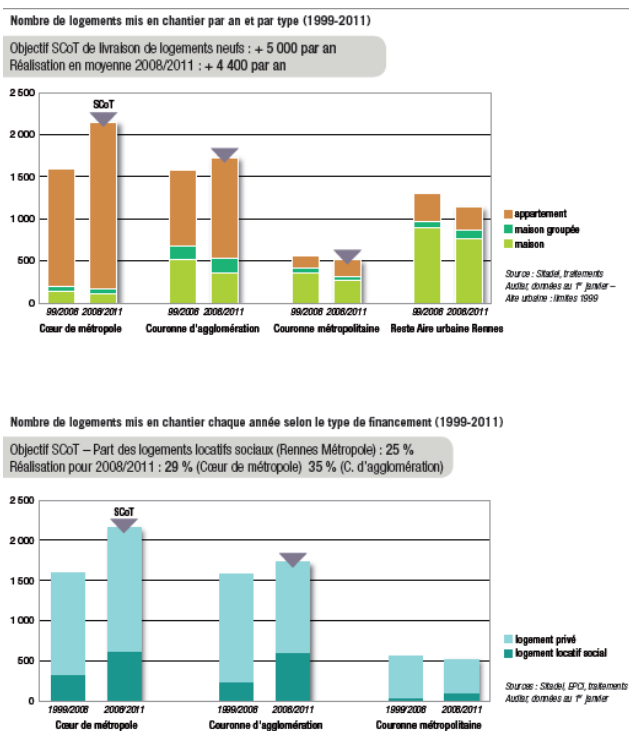


Figure 150 : Nombre de logements mis en chantier par type et selon le type de financement, in Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007.

Quant au SCoT 2015¹ approuvé huit ans après celui évoqué à l'instant², il confirme que le projet La Courrouze ne fait pas partie des sites stratégiques d'aménagement³. Par contre, ce SCoT 2015 réaffirme le principe d'une armature urbaine « au service de la ville archipel », i.e. qu'il est basé sur une métropole (la capitale régionale) autour de laquelle gravitent 4 EPCI périphériques⁴ selon le schéma suivant:

¹ Le SCoT est réalisé en mai 2015 par l'AUDIAR pour le compte du syndicat mixte du SCoT du pays de Rennes.

² Le SCoT 2007 sert de référence quand la ZAC La Courrouze fut véritablement lancée.

³ Les sites stratégiques identifiés au niveau du pays sont en effet le projet Via Silva, l'axe Paris-Rennes, le projet EuroRennes, les Portes du bois de Soevres/de Lorient/Brest/des Forêts, Ker Lann/La Janais, La Vallée de La Vilaine aval, la route de Saint-Malo, l'Ecoparc de haute Bretagne au nord de Rennes sur la route historique du Mont Saint-Michel, et les coteaux de l'Yaigne entre Nouvoitou et Vern-sur-Seiche.

⁴ Les 4 autres EPCI sont le Pays d'Aubigné, le Val d'Ille, le Pays de Chateaugiron et le Pays de Liffré.

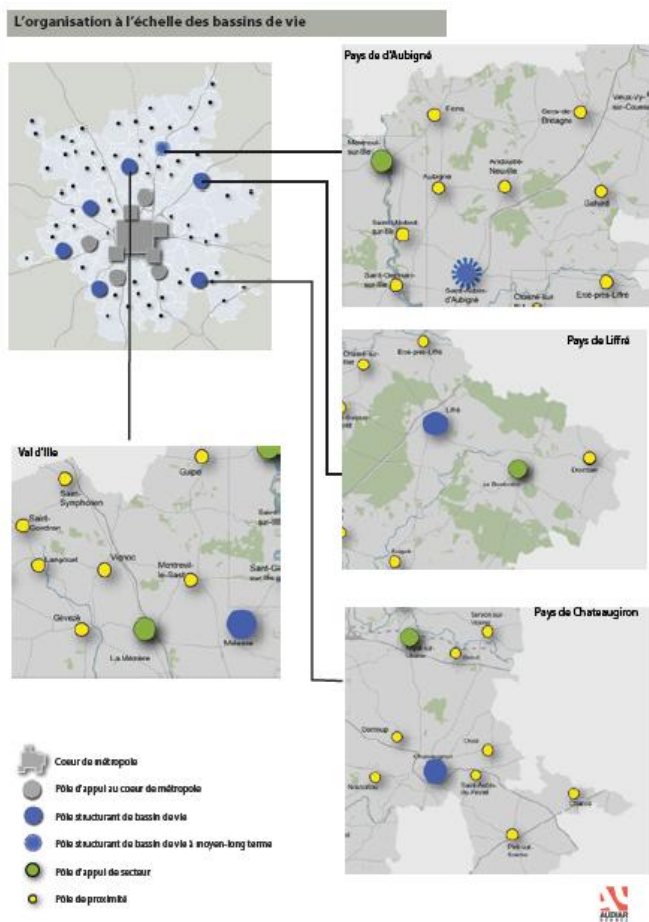


Figure 151 : l'organisation à l'échelle des bassins de vie, in AUDIAR, SCoT 2015.

Le SCoT 2015¹ semble ainsi confirmer un étalement urbain réel, alors que son PADD contient 34 fois le mot « durable », et que le DOO contient au moins 25 fois ce même mot, en 68 pages à chaque fois: mais cette rhétorique de l'incantation sur la durabilité est-elle suffisante pour convaincre véritablement le citoyen? Cet étalement apparaît en effet quand on observe l'ensemble des 75 communes gravitant autour de la ville de Rennes, capitale régionale et métropole, qui s'organise de la façon suivante:

¹ Le SCoT se compose de 4 documents: 1/ le rapport de présentation composé de sept parties sur les diagnostics (socio-économique, environnemental etc.); 2/ le PADD ou projet d'aménagement et de développement durable (projet politique des élus); 3/ le DOO ou document d'orientation et d'objectifs (dispositions prescriptives du schéma); 4/ le document d'aménagement commercial (qui délimite des zones commerciales).

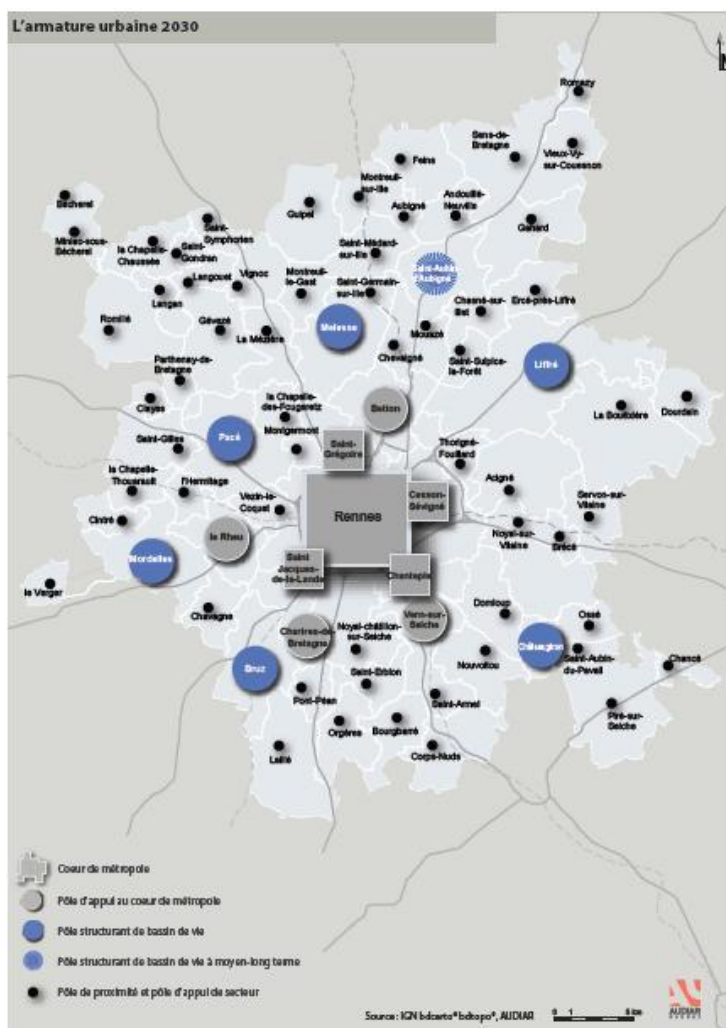


Figure 152 : L'armature urbaine 2030 in AUDIAR, SCoT 2015 (DOO), p9.

Par ailleurs, si l'on reprend le Pays avec ses 76 communes, il est intéressant de le comparer avec la carte du réseau TER: il semblerait finalement qu'il y ait environ 20 arrêts TER possibles, soit environ 26 % d'arrêts ferroviaires par rapport à l'ensemble des communes du Pays. Et même si un réseau significatif de bus existe avec le système STAR, l'offre de transports en commun est-elle finalement suffisante par rapport à l'étalement du Pays ou même de la seule agglomération rennaise? Les fréquences sont-elles suffisantes aux heures de pointe (et en dehors) en fonction des besoins et des habitudes des usagers?

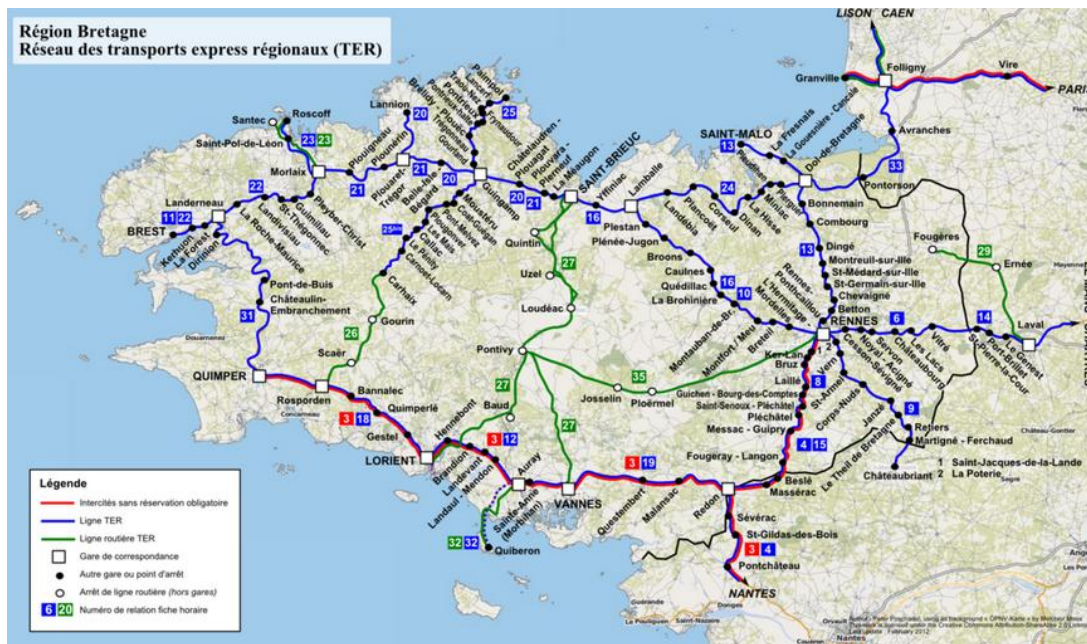


Figure 153 : Région Bretagne, réseau des transports express régionaux, Source: SNCF Bretagne 2012

Du reste, quand un acteur public interrogé nous déclare: « Vous vous rendez compte, sur 100 voitures arrivant de la rocade, il n'y a que 103 passagers aux heures de pointe¹ », quelle conclusion finalement en tirer? Y a-t-il un problème d'égoïsme des particuliers en 2019? Y a-t-il une moindre tendance des ménages à supporter les constructions nouvelles ou les transports en commun, car la société est devenue de plus en plus individualiste? Les citoyens sont-ils ingérables car emplis « d'injonctions contradictoires », comme évoqué à plusieurs reprises par les élus?

Les raisons sont naturellement multiples mais peut-être viennent-elles aussi du fait que les seuils de densité (et donc, de tolérance) ont été atteints dans les villes? Il suffit d'observer les comportements différents dans l'espace public à Paris² ou à Copenhague pour pouvoir

¹ C236.

² Paris est la capitale, mais aussi la ville la plus peuplée et la plus dense de France. Avec 2,2 millions d'habitants intra-périphérique (et une aire urbaine de 12,6M en 2016), sa densité de 21 000 habitants par km² intra-muros environ. Par comparaison, la ville de Rennes a une densité de 4 300 habitants par km² (pour 215 000 habitants intra-rocade en 2016, et 730 000 sur l'aire urbaine) quand Copenhague a respectivement les chiffres de 6 800 habitants/km², 600 000 habitants dans la ville et 2 millions sur l'agglomération. Rennes a donc une densité des 2/3 de CPH et du 1/5 de Paris intra-muros.

esquisser un début de réponse. Et alors, où mettre le curseur de densité urbaine tolérable pour les pouvoirs locaux? La réponse est peut-être double, en définitive.

Car un acteur public nous déclare (comme nombre d'autres élus interrogés avant) que la société a beaucoup changé depuis les années 2000 avec un phénomène NIMBY¹ de plus en plus développé: « *C'est exactement ce que l'on voit aujourd'hui dans toute les mises en œuvre des politiques publiques: je suis pour le logement social, mais pas dans mon jardin. Je suis pour la densité, mais pas dans mon jardin (...) Je suis pour les transports en commun, mais pas pour moi(...)* Alors comment est-ce qu'on fait? On fait de la vraie concertation! Donc c'est lent, c'est long² ».

L'individualisme³ est-il désormais la règle, ou bien les seuils de tolérance sont-ils plus bas du fait d'une urbanisation trop dense, de normes toujours plus nombreuses (mais parfois pas appliquées), des incivilités croissantes ou des comportements de margoulins plus répandus; mais en raison aussi de l'accès à l'information généralisée, et d'une véritable affirmation des individus dans une société plus horizontale qu'avant? La réponse est sans doute à mi-chemin entre toutes ces explications.

Où alors, y a-t-il aussi un problème de distance au travail, ainsi que d'organisation inadéquate des infrastructures ferroviaires aux besoins des usagers? Faut-il imaginer également une réorganisation des lignes de bus, car elles seraient insuffisamment adaptées aux besoins des actifs? Le covoiturage⁴, avancé comme *la* solution à tous les maux des mobilités rennaises, résoudra-t-il tout?... notamment pour les distances courtes et les trajets autres que ceux du travail-domicile⁵, qui sont les plus fréquents (75%)?

Comment expliquer, du reste, que ce document du SCoT qui se projette à un horizon de 15-20 ans soit refait en 1974, 1983, 1994, 2007, et 2015, soit en moyenne tous les dix ans? Cela caractérise-t-il en filigrane une faible culture du résultat? Peut-on ainsi parler d'un

¹ Le mot NIMBY est l'acronyme de l'expression « Not In My BackYard », cf supra.

² C237.

³ L'individualisme est une notion très périlleuse car polysémique, nous le savons. Nous l'utilisons ici la définition de Pierre Birnbaum et Jean Leca (1991).

⁴ Cf. HUET, Yann-Armel, Rennes. Il faudra covoiturer au moins un jour par semaine d'ici 2030. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 31 janvier 2019.

⁵ Les trajets domicile-travail ne représenteraient que 25 % des trajets globaux dans l'agglomération rennaise.

contexte où personne ne peut jamais savoir si les objectifs fixés à long terme ont finalement été atteints, puisque le document est systématiquement réécrit à mi-chemin?

Et si les SCoT 2007 et 2015 - qui servent de cadre général au projet La Courrouze - consacrent le modèle de la ville archipel, que cela signifie-t-il au niveau du Plan de Déplacement Urbain (PDU) qu'ils induisent naturellement avec des superficies de Pays¹ ou de Métropole aussi étendues? Quels déplacements urbains imaginer² en effet via cet instrument d'action publique, puisque le PDU 2007 utilisé au début de la ZAC La Courrouze est lui-même en révision pour une nouvelle version applicable fin 2019, soit 12 ans après?

✓ *PDU*

Une concertation a d'ailleurs, à cet égard, été lancée avec les citoyens par la municipalité de la ville centre et l'intercommunalité pour la période 2019-2030³. Si la maire de Rennes, Nathalie Appéré, rappelle l'attachement des Rennais au modèle de la ville archipel, le président de Rennes Métropole, Emmanuel Couet, insiste, lui, sur la nécessité du covoiturage au moins une fois par semaine, afin de réduire les congestions récurrentes autour de la rocade. Quant au vice-président du collectif « Urgence réchauffement climatique 35 », il réclame, pour sa part, que la concertation débouche sur des actions concrètes: « Au début des années 2000, le PDU prévoyait dix haltes ferroviaires autour de Rennes. Aucune n'a été réalisée. On sait faire des plans, on ne sait pas les mettre en œuvre... », aurait-il déclaré⁴.

¹ Le Pays de Rennes est un pays actuel (Loi Voynet), i.e. une catégorie administrative française d'aménagement à caractère géographique désignant un territoire présentant une « cohésion géographique, économique, culturelle ou sociale, à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi ». Le Pays de Rennes a une superficie de 1145 km², soit 15,2 % du département d'Ille-et-Vilaine. La Métropole en 2016 couvre, quant à elle, 705 km². Cf. INSEE, 2019. Comparateur de territoire – Intercommunalité-Métropole de Rennes Métropole. In : [en ligne]. 19 septembre 2019.

² Cf. BERREZAI, Olivier, Rennes. Quels déplacements urbains pour demain ? In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 18 octobre 2018.

³ La concertation du public a eu lieu du 16 avril au 17 octobre 2018 à travers 8 réunions publiques à Rennes, Pont-Péan, Betton, Cesson-Sévigné, Saint-Armel, Pacé, Mordelles, et Bécherel. Elle a été suivie d'une enquête publique au printemps 2019, permettant aux habitants, associations etc. de prendre connaissance du projet complet et de faire des remarques.

⁴ Cf. l'article du 18/10/2018, *Ibid.*

Un autre élu interrogé par nos soins nous donne son point de vue à ce sujet: « Personnellement, moi je suis assez attaché au modèle dit de « ville archipel¹ » (...) Après là, il y a une vraie question de choix. Ce qui est sûr, c'est que, pour que cela fonctionne, faut s'en donner les moyens, en particulier en termes de mobilités. C'est à dire là, à mon avis, le paradoxe est à son comble.... C'est à dire qu'on a, à la fois, fait le choix de la ville archipel et d'une mobilité de ville dense. On a fait en même temps le choix de la ville archipel (...) qui s'étale sur 15-20 km (...) et en même temps on a fait le choix d'un métro intra-rocade. C'est ça qui colle pas. Il y a une espèce de paradoxe complet: d'un côté, je choisis-conforte-maintiens une forme d'urbanisation étalée, on va dire... en tout cas, un peu diffuse par certains côtés. Et de l'autre, je mets les moyens de mobilité d'une ville extraordinairement dense, très métropolitaine, très ... et là, ça colle pas. Et donc là, y a un énorme paradoxe, me semble-t-il, entre les politiques de mobilité et les politiques d'aménagement (...) Donc de deux choses, l'une: soit on dit 'on adapte la politique de mobilité', soit on adapte la politique d'aménagement. On peut pas rester comme ça. Soit on concentre l'intra-rocade et la première couronne et on s'accommode du métro (...), soit (...) on veut conserver une forme de ville archipel. Et à ce moment-là, faut trouver des modes de transport adaptés qui sortent de la rocade, donc c'est (...): l'utilisation d'une ligne ferroviaire (...) voire faire sortir le métro de la rocade (...) pour aller chercher à l'extérieur de la rocade.... donc les gens vont venir jusqu'à ces points de captation - voiture, bus ou vélo - et quand ils rentrent dans la zone vraiment dense, on les attrape par des systèmes intermodaux. Mais en tout cas, on peut pas rester comme ça². »

¹ Comme les archipels d'Outre-mer couvrant des étendues significatives, augmentant donc le coût des transports et de l'importation de marchandises, cette conception de la « ville multipolaire » nécessiterait des moyens supplémentaires de la part de la collectivité territoriale, au même titre que l'Etat avec sa « dotation de continuité territoriale ». La continuité territoriale est un principe de service public qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même État, en compensant les handicaps liés à leur éloignement, un enclavement ou un accès difficile. Les régions ultrapériphériques de l'Union européenne et les pays et territoires d'outre-mer des États membres de l'Union européenne peuvent bénéficier de ces dispositions.

Ce principe très général est mentionné à l'article 2 du Traité instituant la Communauté économique européenne et dans la loi de programme pour l'outre-mer (no 2003-660 du 21 juillet 2003), publiée au JORF no 167 du 22 juillet 2003. Au niveau local, une enveloppe pourrait ainsi être imaginée pour se donner les moyens d'assurer une pérennité à ce modèle de la ville archipel qui remplace la ville-banlieue.

² C238.

L'évaluation du PDU 2007 a pourtant été réalisée en 2014 par les nouvelles équipes intercommunales¹: elle a confirmé plusieurs écueils, à savoir:

- des congestions routières récurrentes aux heures de pointe, particulièrement sur les pénétrantes d'accès à la rocade;
- la nécessité de traiter de l'ensemble des déplacements urbains/périurbains de l'aire urbaine², et pas seulement sur l'intercommunalité;
- Une enquête « Déplacements » a même été réalisée de janvier à avril 2018, pour mieux cerner les pratiques de mobilité des habitants de 392 communes du département et au-delà, soit près de 1 000 000 d'habitants.

Mais alors, si les infrastructures de transport méritent d'être repensées, y a-t-il eu un problème d'anticipation voire de gouvernance au sein de la Métropole; ou de gouvernance entre la Région et la Métropole? Un acteur public nous livre son analyse:

« Les gens, ils sont pas bêtes: ils veulent que ça aille vite. Pour que ça aille vite... tant que la voiture va plus vite, ils prennent la voiture³. Si on bascule sur un mode de transport qui est plus rapide, j'peux vous dire, les gens, ils vont basculer. On est dans une société où priment le temps et l'individu. C'est triste par certains côtés, mais c'est la vérité. Donc il faut jouer sur ces deux composantes-là⁴. »

Et d'ajouter plus loin: *« Ah moi, j'suis profondément girondin: je n'attends pas de l'Etat qu'il fasse quelque chose de bien et d'adapté. Je considère que c'est la volonté locale qui prime. Par contre, c'est clairement une volonté coordonnée de la Région et de la Métropole. Si la Région et la Métropole le veulent, l'Etat suivra (...) Et là aujourd'hui (...) non, y a pas de volonté: la preuve, c'est que (...) le réseau de transport en commun de la Métropole n'était jusqu'à récemment (...) pas interconnecté avec celui du Département, maintenant repris par*

¹ Cf. RENNES MÉTROPOLE, Le plan de déplacements urbains. In : *metropole.rennes.fr* [en ligne]. 2019.

² L'aire urbaine rennaise compte 725 000 habitants en 2016, et est la 3^e aire urbaine française en matière de croissance démographique.

³ Cf. CHERLONEIX, Karin, Bretagne. L'enfant sur le tricycle est faux, les automobilistes ralentissent. In : *fougeres.maville.com* [en ligne]. 6 septembre 2019.

⁴ C239.

la Région¹ (...): Melesse (...) est hors Métropole. Eh bien, les gens montaient dans les transports en commun du Département (...) et ne pouvaient plus descendre ailleurs qu'à la gare de Rennes » (soit dans la ville centre, sans pouvoir descendre avant, dans d'autres communes reliées entre elles par le système intercommunal de transport)².

Et de conclure ensuite: « Vous pensez que ce sujet-là, il a été réglé en Vendée il y a 10 ans... en Vendée!.. entre La Roche-sur-Yon, un maire PS-PS hein (...) et De Villiers en face: eux, ils se mettent d'accord, et ici, on s'met pas d'accord (...) Si si, c'était un sujet. C'est une logique institutionnelle (...) ça veut donc dire que c'est pas les élus qui dirigent! (...) Puisque les élus se parlent et qu'ils s'entendent bien, et qu'ils arrivent pas à se mettre d'accord, c'est donc pas eux qui dirigent... (rires) Cqfd! »³.

Quoi qu'on en pense en tout cas, le nouveau PDU 2019-2030 confirme l'intérêt du projet La Courrouze en matière de mobilités, puisqu'il prévoit:

- La mise en service de la ligne b du métro en 2020⁴, comprenant spécifiquement pour le projet La Courrouze pas moins de trois stations de métro, avec celles de Cleunay, La Courrouze et Saint-Jacques-Gaîté;

¹ La Région est l'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs (TER et cars régionaux) depuis 2002, et définit/finance à ce titre le niveau de service du réseau TER Bretagne : desserte, tarifs régionaux, matériel. Cf. https://www.bretagne.bzh/jcms/c_12466/fr/le-ter-bretagne-pour-tous.

² C240.

³ C241.

⁴ Cf. RENNES MÉTROPOLE et SEMTCAR, Métro ligne b - Le tracé et les stations. [en ligne]. 2019.

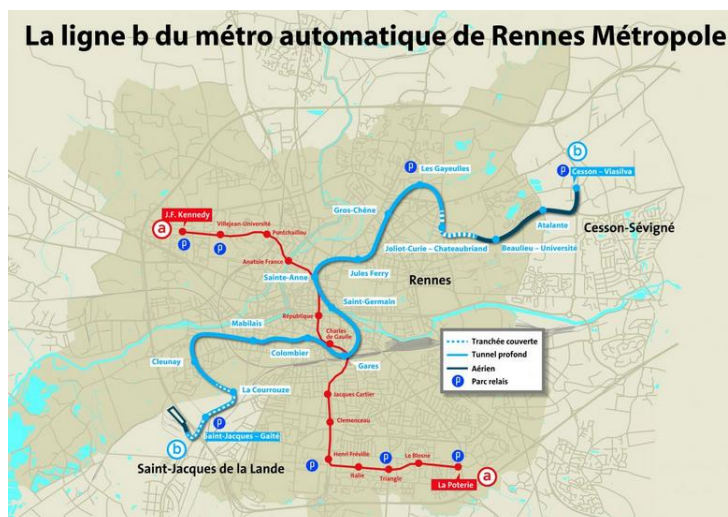


Figure 154 : La ligne B du métro automatique de Rennes Métropole

- Une réorganisation du réseau de bus et de chemin de fer: 1 million de km de lignes de bus intra-rocade seraient redéployées sur les communes en extra rocade; et l'offre ferroviaire sur les lignes Rennes-Châteaubriant¹ et Rennes-Vitré serait renforcée².

Cette réorganisation des lignes de bus est la suite logique de l'ouverture de la ligne B du métro en 2020. Rappelons néanmoins que la rénovation de la ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant a déjà été inscrite au Contrat de plan 2015-2020 (donc avant le PDU 2019-2030) pour un montant de 40 millions d'euros à répartir entre l'Etat, la Région, la SNCF et les 8 communes traversées ou desservies. Or le financement étant très élevé pour les communes, les travaux de remise en état qui étaient prévus pour 2019³, se sont concentrés sur la section Rennes-Retiers depuis janvier 2019 (soit 32 km de voies sur 58 km, ou 55%)⁴. La mise en service était prévue (en juin 2019) pour le 30 août 2019.

¹ Cette ligne TER est un axe majeur de l'étoile ferroviaire rennaise puisqu'elle transporte 400 000 voyageurs par an au moins. Mais celle-ci serait très dégradée.

² On soulignera des propositions en matière ferroviaire assez limitées, sans doute car elles ne relèvent pas de la seule volonté de l'intercommunalité.

³ Cf. LAVAGEN, Léa, La rénovation de Rennes-Châteaubriant trop chère pour les communes. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016. n° 82, p. 14.

⁴ Cf. OUEST-FRANCE, Rennes-Châteaubriant. La totalité de la ligne ferroviaire remise en état en 2021. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 20 juin 2019.

Les 45% restants de la ligne Rennes-Châteaubriant doivent être terminés à la rentrée 2021;

- La création de 35 km de voies « réservées au covoiturage » permettant d'accéder à la rocade et au cœur de Métropole;
- La réalisation de parcs-relais à proximité de la deuxième ceinture d'agglomération;
- La création d'un « Réseau Express Vélo » de 102 km dans le cœur de Métropole, allant de Rennes jusqu'aux communes de la 2e ceinture, en complémentarité avec le Schéma directeur vélo qui vise à la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal de plus de 500 kilomètres.

On peut, à cet égard, toutefois s'interroger sur la sécurité de ces 102 km de pistes, puisqu'elles passent souvent de la chaussée aux trottoirs¹ dans la ville centre, avec un marquage au sol parfois complexe: elles ne comportent pas, en tout cas, le degré de sécurisation des pistes de Copenhague, qui sont distinctes à la fois de la chaussée des bus et de celle des voitures. Ce dispositif a été mis en place suite aux résultats inquiétants d'accidentologie compilés par les services d'urbanisme de la capitale danoise. Faut-il donc aligner des kilomètres de pistes cyclables à tout prix avant les élections? Et les accidents sont-ils imputables systématiquement aux chauffards, aux inégalités sociales², ou finalement *parfois aussi* à une organisation perfectible des voiries par les pouvoirs publics? La question de la sécurité des cyclistes est, en définitive, essentielle dans un contexte où le vélo a une place grandissante dans la ville³.

Par ailleurs, soulignons que La Courrouze conforte néanmoins cette impulsion autour des mobilités douces avec le réseau viaire étendu, dessiné par le paysagiste Dard;

¹ cf. la rue de Nantes à Rennes où les cyclistes passent fréquemment de la rue au trottoir, d'où des chutes fréquentes.

² Cf. GROSSETÊTE, Matthieu, Des accidents de la route pas si accidentels. In : *Le Monde diplomatique* [en ligne]. 1 août 2016.

³ Cf. SANTÉ PUBLIQUE FRANCE, Vélo et risques d'accident : revue de la littérature scientifique en France et à l'étranger de 1990 à 2016. In : *santepubliquefrance.fr* [en ligne]. 8 juillet 2019.

- Le maintien de la mise à disposition de 1800 nouveaux vélos à assistance électrique chaque année.

Là encore, nombre d'associatifs interrogés par nos soins ont souligné leur intérêt et leur usage fréquent de ce dispositif singulier leur permettant d'accéder aux mobilités douces à moindre frais, de la ZAC La Courrouze à l'hyper-centre.

Cette programmation du nouveau PDU 2019-2030 semble finalement viser les mêmes objectifs du projet La Courrouze en matière de transports en commun et de mobilités douces. Reste à savoir si, comme souligné par le Vice-président du collectif « Urgence réchauffement climatique 35 » en réunion publique, la mise à l'agenda de celui-ci sera suivie d'une mise en œuvre effective, et dans les délais impartis.

Car la situation du trafic le matin est particulièrement tendue (ou « rouge ») dans les entrées de la ville de Rennes le matin, qu'il s'agisse de l'entrée Sud-ouest pour La Courrouze ou de l'entrée Nord-Ouest pour le projet ViaSilva. De là, affirmer que le métro intrarocade ou les parkings-relais (qui seront *aussi* situés intra-rocade) résoudrons ces problèmes de congestion quotidiens pour les périurbains - semble une vision assez optimiste des circulations futures. Ainsi sur la carte ci-dessous, les bouchons se trouvent précisément aux heures de pointe le matin sur les pénétrantes *et* sur la rocade accédant aux deux projets urbains à l'étude:

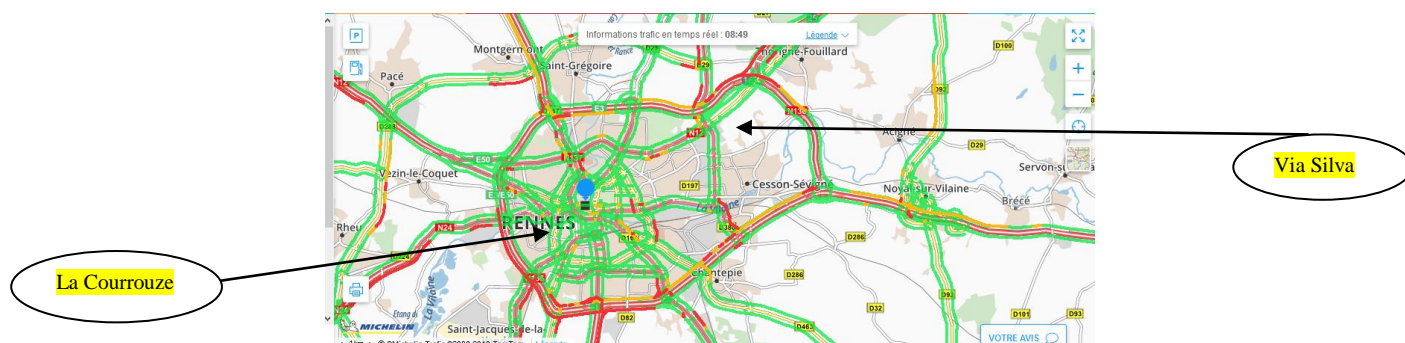


Figure 155 : Circulation sur Rennes le 16/09/2019, Source: Site Viamichelin.

Mais qu'en est-il d'un autre IAP comme le PLH?

✓ PLH

Quand la ZAC La Courrouze est lancée en 2005, sort le PLH 2005 qui sera renouvelé dix ans plus tard en 2015¹:

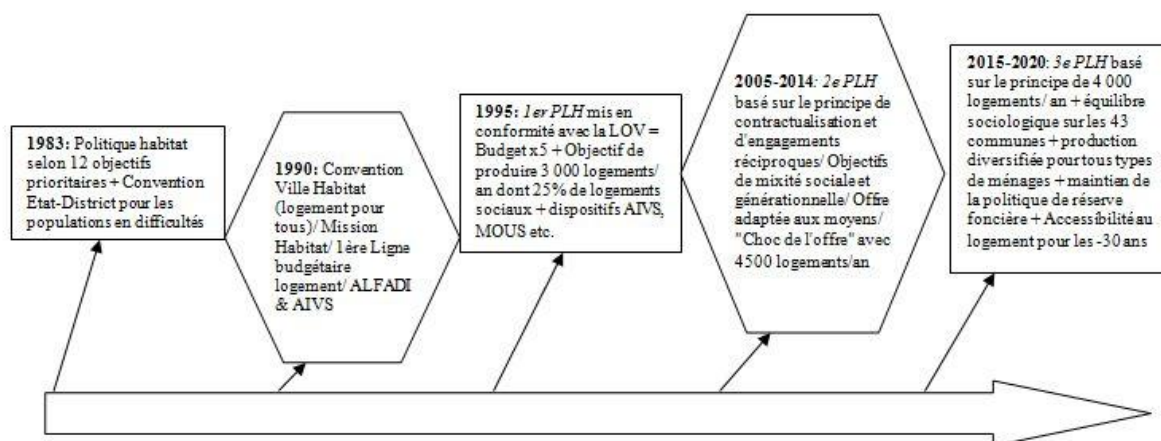


Figure 156 : Chronologie des PLH, réalisée par l'auteur.

Le Plan Local d'Habitat² de la Métropole rennaise est sans doute l'un des marqueurs forts de la politique locale, car il révèle une action volontariste des pouvoirs publics sur le

¹ A noter que la Loi d'orientation pour la ville (LOV) n° 91-662 du 13 juillet 1991 vise à lutter contre la ségrégation spatiale et l'exclusion, et promeut un « droit à la ville ». Elle porte plus précisément sur quatre domaines: équilibre de l'habitat, habitat à vocation sociale, évolution des grands ensembles, politique foncière. la LOV impose à chaque commune urbaine comprise dans une agglomération de plus de 200 000 habitants et ayant moins de 18 % de bénéficiaires d'aides à la personne, d'avoir sur son territoire 20 % de logements sociaux.

² Les PLH ont été créés par la loi no 83-8 du 7 janvier 1983: c'est le principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local, défini aux articles L.302-1 à L.302-9-2 du Code de la construction et de l'habitation (CCH). Depuis la loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 portant Engagement national pour le logement (dite « loi ENL »), modifiée par la loi no 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (dite « loi MOLLE »), un PLH est obligatoirement élaboré par les établissements publics de coopération intercommunale, sous le contrôle de l'État via les préfetures (contrôle de légalité...). C'est le document essentiel d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire, notamment pour l'équilibre des logements sociaux sur une commune.

En matière de hiérarchisation des normes juridiques, le PLH doit être juridiquement compatible avec les grandes orientations définies par le schéma de cohérence territoriale (SCOT) et prendre en compte le plan de déplacements urbains (PDU). En revanche, le plan local d'urbanisme (PLU) ainsi que les cartes communales doivent lui être compatibles.

territoire en matière de « logement pour tous »: Rennes et son agglomération ont beaucoup construit depuis les trois dernières décennies, pour toutes les catégories de population, et cela se voit très concrètement sur la Métropole. Hormis les besoins en logement, le PLH doit, en principe, répondre aussi aux besoins en hébergement, et favoriser la mixité sociale et le renouvellement urbain. Il est, du reste, doté d'un dispositif d'observation de l'habitat sur son territoire, afin de pouvoir suivre les effets des politiques mises en œuvre, ce qu'assure l'AUDIAR.

La communauté d'agglomération Rennes Métropole, composée de 37 communes en 2005, prévoit donc alors un « choc de l'offre » avec la construction de 4500 logements par an, dont la moitié de logements aidés (locatifs sociaux et logements intermédiaires en accession aidée, avec des prix inférieurs à 1800 euros/m²), afin de répondre à un accroissement de la population et éviter la périurbanisation forcée des ménages les plus fragiles. L'intercommunalité par conséquent se mobilise massivement d'un point financier pour financer la diversité de l'habitat à hauteur d'environ 50¹ millions d'euros par an², et cherche à adapter les produits à la solvabilité des ménages.

Cela explique ainsi l'ambition du projet La Courrouze qui consiste à construire en 2005 environ 5 000 logements sur 15 ans (donc à l'horizon 2020), dont 50% en locatif social et en accession aidée. Cela constitue véritablement un « choc de l'offre » alors, sur un site encore très peu bâti. Et cela démontre un volontarisme politique réel en matière de développement durable au regard de la mixité sociale et générationnelle qui est planifiée - un EPHAD et une crèche seront notamment construits - mais aussi au regard de la qualité environnementale des bâtiments construits, comme dans toutes les ZAC comme indiqué par le schéma ci-dessous:

Enfin, il comprend 3 grandes parties: le diagnostic, l'énoncé des principes et des objectifs, et le programme d'actions.

¹ Ces 50 millions sont répartis en 45 millions d'euros pour assurer le financement du logement social et intermédiaire, 4 millions pour la réhabilitation, 0,5 million pour les études d'accompagnement et 1 million pour les dispositifs sociaux.

² Cf. CLUB TECHNI.CITÉS, Le PLH de Rennes Métropole coûtera 50 millions d'euros/an. In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 28 juin 2005.

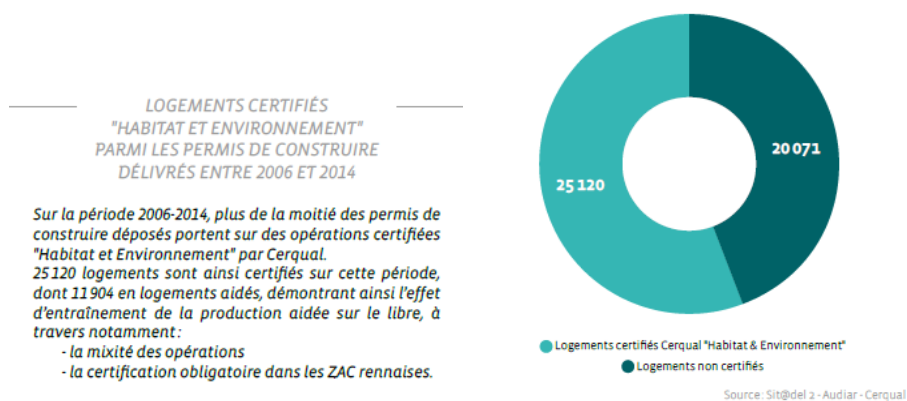


Figure 157 : Logements certifiés « Habitat et environnement » parmi les permis de construire délivrés entre 2006 et 2014, in RENNES MÉTROPOLE, 2016. Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole 2015 - 2020 [en ligne]. janvier 2016Rennes

Pour autant, le projet urbain La Courrouze, ainsi que les PLH 2005 et 2015, appellent deux remarques :

- ✚ Comment comprendre que les 1er PLH (1995) et 2e PLH (2005) soient pensés à l'horizon d'une décennie quand celui de 2015, qui invoque davantage la durabilité (donc le temps long?), ait un horizon de seulement 5-6 ans: la prospective serait-elle désormais plus ardue à long terme?
- ✚ Par ailleurs, comment expliquer que le projet La Courrouze ait autant de logements à « vocation sociale », quand les communes de Rennes et Saint-Jacques de la lande atteignent déjà en 2012 des taux de logement social de 30%, avec de nombreux ménages à faibles revenus? Le dispositif visant 50% de logement social ou d'accession aidée pour toutes les constructions neuves n'est-il par trop rigide, particulièrement pour une ZAC sans constructions auparavant? N'y a-t-il pas alors un risque de concentration de poches de pauvreté, alors qu'il pourrait y avoir un relais pris par d'autres communes de l'intercommunalité? Y aurait-il finalement une volonté délibérée des élus de maintenir une certaine sociologie sur leur territoire dans une logique électorale?

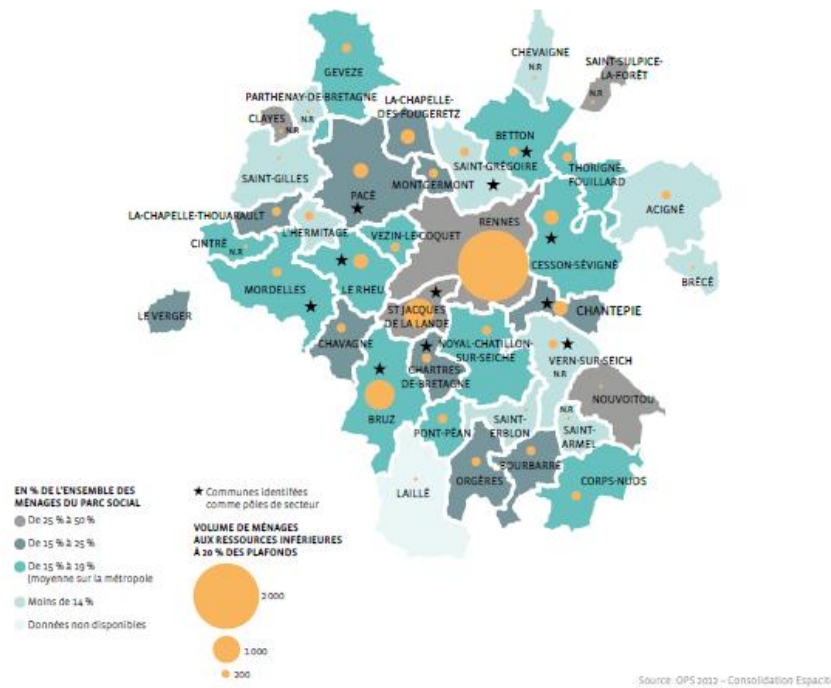


Figure 158 : Ménages aux ressources inférieures à 20% des plafonds dans le parc social, in RENNES MÉTROPOLE, 2016. Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole 2015 – 2020,ibid.

D'ailleurs, Edmond Hervé qui est interrogé en 2012 alors qu'il est encore en activité (puisqu'il est sénateur d'Ille-et-Vilaine), déclare lui-même qu'il convient de désengorger des quartiers¹ - voire des bouts de ville - marqués par un trop fort déséquilibre en logements sociaux²: « La loi SRU prévoit 25%³ de logements par ville. Simplement, il ne faut pas s'en tenir à cette définition de la mixité sociale, parce que vous pouvez avoir 25% de logements aidés qui sont tous dans la même partie de ville ». Et en effet, le sud du cœur de métropole, et

¹ C'est le cas des quartiers limitrophes de La Courrouze que sont Bréquigny, Le Blosne, La Morinais, voire Cleunay.

² Entretien d'Edmond Hervé le 9/2/2012 avec Mailys Pineau, 2012, op. cit, p 27/100.

³ La loi no 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite « loi SRU »), impose aux communes importantes, à l'article 55, de disposer d'au moins **20 %** de logements sociaux. Ce taux a été porté à **25 %** par la loi du 18 janvier 2013 « relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social » (dite « Loi Duflot »). Cf. Code de la construction et de l'habitation - Article L302-5, sur Légifrance.gouv.fr et LIQUET, Valérie, Une nouvelle proposition de loi pour accommoder l'article 55 de la loi SRU. In : *Banque des Territoires* [en ligne]. 12 juin 2019.

particulièrement le sud de la ville centre, doivent-ils concentrer toutes les difficultés sociales? La question se pose avec La Courrouze.

Tandis que le PLH 2005 a permis de livrer environ 37 500 logements sur presque une décennie grâce au volontarisme des pouvoirs publics - malgré la crise de 2008 qui infligea un arrêt brutal au secteur de la construction - le PLH 2015 prévoit la construction de 24 000 logements en 6 ans en assurant l'équilibre social et sociologique à l'échelle de la Métropole, i.e. sur les 43 communes¹. Cela constitue par conséquent une inflexion de la politique du logement; et même une ébauche de réponse à notre interrogation ci-dessus sur la concentration des mêmes types de populations sur les mêmes portions de ville.

En effet, le rééquilibrage en matière d'âge et de revenus des populations entre toutes les communes (voire les quartiers de la ville centre) semble être un nouvel objectif prioritaire au niveau de l'intercommunalité avec le PLH 2015. Pour autant, en ce qui concerne la ZAC La Courrouze, aucune annonce ne semble supposer une quelconque inflexion en matière de constructions prévues sur le site. Les nouveaux objectifs du PLH seront-ils donc suivis d'une mise en œuvre effective dans les opérations d'aménagement déjà lancées? On peut s'interroger.

Du reste, le PLH 2015 souligne la nécessité de développer davantage de souplesse par rapport à l'évolution de la structure familiale - départ du foyer retardé pour les jeunes, familles recomposées plus grandes que les seules familles monoparentales, allongement de la durée de vie - tout en gardant la spécificité du « modèle rennais » d'attribution de logement social. Celui-ci semble avoir fait grandement ses preuves depuis des années, en évitant des formes de clientélisme dans l'attribution des logements grâce à une grille de critères fixes définis en amont pour tous².

Doté depuis 1954 (donc de l'ère Fréville) d'un guichet unique, ce système rennais, à la fois transparent et équitable dans l'attribution des logements sociaux, exploite depuis une quinzaine d'années un système de « scoring »: celui-ci attribue ainsi des points aux candidats

¹ Cf. RENNES MÉTROPOLE, PLH de Rennes Métropole 2015 - 2020, op. cit. p 40.

² Cf. *ibid.*

selon une grille prenant en compte notamment les revenus, le statut professionnel, la situation familiale et la nature de la demande. Cela permet in fine d'avoir un ratio d'attribution d'environ 1 logement pour 2,3 demandes, contre 1 pour 5 au niveau national¹.

Pour un associatif résidant à La Courrouze, cette attribution selon une procédure transparente et objective est un atout véritable du système rennais de logement; et l'aménagement de la ZAC, d'une manière générale, est un modèle de ville durable: « *Je fais partie des gens qu'ont accepté de vivre de manière verticale et non horizontale: ça fait aussi partie de mes convictions personnelles (...)- on était quand même à 10 étages +1 puisqu'il y avait des duplex au dessus de nous - dans une partie densifiée. Mais quand on voit la densité à Rennes, au centre-ville, et les vis-à-vis (...) même là où je suis locataire (désormais), j'ai quand même une vue dégagée. Dans mon salon vous verrez que c'est pareil, j'ai de la verdure. On est quand même dans une ZAC où on peut... enfin, 'dans un quartier' (...): ZAC, ça fait encore travaux... même si on est encore en travaux, faut pas se mentir....on peut aller d'un parc à l'autre: les parcs sont complètement différenciés (...)* Vous pouvez passer d'un endroit à un autre en voie sécurisée, en voie verte...On a quand même la possibilité, quand on a des horaires qui collent, d'aller en transports en commun. Vous avez les vélos de la ville de Rennes qui sont présents. Vous avez les bus. Demain, vous aurez le métro... et des petits poumons (de verdure) comme ça (...)².

Et de continuer plus loin: « *On a cette diversité: on a aussi bien des bureaux (...) que des institutions...On a des maisons de retraite qui sont à côté de sites marchands comme Digitaleo qui sont à la pointe, euh... On aura des commerces (...) On a (...) des résidences qui sont mixtes, tantôt Accession aidée/Accession libre, tantôt Accession aidée/Accession libre/ Parc social. Là, moi je suis dans une résidence où il y a 50% de militaires, 25% de fonctionnaires, et puis 25% de cas sociaux lourds (...) ça permet d'avoir carrément un dealer et un (...) douanier dans le même immeuble... c'est pas piqué des vers... mais tout ça, ça fonctionne... ça fonctionne relativement bien, quoi* »³. Les bénéficiaires de ce dispositif - les

¹ Cf. L'OBS, Attribution de logements sociaux: le modèle rennais fait école. In : *nouvelobs.com* [en ligne]. 21 mai 2013.

² C242.

³ C243.

ménages plus ou moins modestes et les fonctionnaires - semblent donc apprécier ce système assez novateur et social¹ d'attribution de logements en France.

Et qu'en est-il de La Courrouze au prisme du PLU?

✓ *PLU (i)*

Un autre challenge avec le projet La Courrouze - hormis sa durée - vient du fait qu'il est piloté par l'intercommunalité depuis les années 2000, mais aussi encore par les deux communes où il se situe. Il doit donc se conformer aux PLU² de Rennes et Saint-Jacques de la lande, et il faudra appliquer les prescriptions du nouveau PLUi (PLU intercommunal) à partir de la fin 2019³. Une enquête publique s'est d'ailleurs déroulée du 16 avril au 31 mai 2019 sur le registre dématérialisé de Rennes Métropole, et dans 8 lieux d'enquêtes publiques⁴ sur le territoire.

¹ Les six figures de la précarité identifiées sur le territoire sont: 1/ les jeunes de -30 ans (étudiants ou pas); 2/ les personnes en grandes difficultés financières; 3/les personnes atteintes de troubles mentaux; 4/ les personnes âgées aux faibles revenus; 5/ les familles monoparentales et pères séparés avec droit d'hébergement; 6/ les travailleurs pauvres.

² Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme communal ou intercommunal (PLUi) qui détermine a/ les conditions d'aménagement et b/ d'utilisation des sols. C'est un vecteur majeur de retranscription du projet communal ou intercommunal, car il met en cohérence les différents enjeux (habitat, mobilité, activités économiques, environnement...) sur un territoire: c'est donc le principal document de planification de l'urbanisme au niveau local. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000 (dite «**Loi SRU**»).

La loi d'engagement national pour l'environnement ou Loi «**Grenelle II**» du 12 juillet 2010, a modifié plusieurs aspects du PLU: prise en compte de la trame verte et bleue, orientations d'aménagement et de programmation, PLH (programme local de l'habitat) voire PDU (plan de déplacement urbain) intégré dans celles-ci. En 2014, la Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (**ALUR**, loi du 24 mars 2014) prévoit le transfert de la compétence PLU de la commune à l'intercommunalité (échelle considérée comme plus stratégique et efficace), d'où les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi).

³ Le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) rennais (le premier du genre) est en cours d'élaboration depuis juillet 2015. Celui-ci remplacera, dès la fin 2019, les 38 plans locaux d'urbanisme (PLU) et les 3 plans d'occupation des sols (POS) existants.

⁴ En France, l'enquête publique est une procédure réglementée d'information et de consultation de citoyens, qui est réglementairement nécessaire 1/ avant l'adoption des documents d'urbanismes collectifs, 2/ sur la plupart des « projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements devant comporter une évaluation environnementale », ainsi que 3/ pour les projets qui exigent une expropriation justifiée par l'intérêt public et prononcée à l'issue d'une déclaration d'utilité publique.

Quand le dossier de réalisation de la ZAC La Courrouze est approuvé en 2005, la référence en matière de document de planification est, pour Saint-Jacques de la lande par exemple (une des deux communes impliquées dans la ZAC), le PLU¹ qui a été approuvé le 2/2/2004. Or, le POS - son « ancêtre » depuis la loi SRU de 2000 - avait été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 8/8/1979 et révisé *deux* fois depuis (en 1989 et en 1998) - soit environ une fois tous les dix ans. A contrario, le PLU 2004 est modifié pas moins de *12 fois en 10 ans* jusqu'à 2014... puis à nouveau plusieurs fois jusqu'en 2019 où un nouveau PLU est approuvé le 31 janvier... alors que le PLUi doit entrer en vigueur en fin d'année et s'y substituer. D'ailleurs, un architecte interrogé nous dira en entretien que tous les professionnels travaillent déjà sur le PLUi depuis le début 2019.

PLAN LOCAL D'URBANISME

REGLEMENT

Révision approuvée par D.C.M. du 2 février 2004
 1^{ère} modification approuvée par D.C.M. n°2005-95 du 4 juillet 2005
 2^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2006-44 du 20 mars 2006
 3^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2006-140 du 23 octobre 2006
 4^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2008-121 du 22 septembre 2008
 Révision simplifiée approuvée par D.C.M. n°2009-98 du 29 juin 2009
 5^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2009-173 du 14 décembre 2009
 Modification simplifiée approuvée par D.C.M. n°2010-60 du 3 mai 2010
 6^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2011-28 du 21 mars 2011
 7^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2012-93 du 2 juillet 2012
 MEC Ligne b Métro - Arrêté Préfectoral du 31 août 2012
 8^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2013-99 du 16 septembre 2013
 9^{ème} modification approuvée par D.C.M. n°2014-145 du 15 septembre 2014

DIRECTION
DE L'AMENAGEMENT URBAIN

11, rue des 25 Fusillés
35136 St Jacques de la Lande

SEPTEMBRE 2014

Figure 159 : SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU 2014 [en ligne]. septembre 2014

¹ Rappelons que le PLU comprend 4 documents: 1/ Un rapport de présentation (avec diagnostic), 2/ un PADD ou projet d'aménagement et de développement durable (sur les orientations), 3/ un règlement (avec graphiques) et des 4/ des annexes.

A titre de comparaison avec ViaSilva, la commune de Cesson-Sévigné s'est dotée d'un POS¹ en 1982 qui a été modifié 6 fois jusque 2003² - soit environ 1 fois toutes les 3 années 1/2: les années 1980 sont, en effet, marquées par un volontarisme de l'équipe municipale dirigée par Mr Belliard³ en matière d'aménagement, d'où probablement les changements apportés sur les documents de planification. Puis Cesson a adopté son 1er PLU en 2004, suite à la Loi SRU de 2000 et la Loi « Urbanisme et Habitat » du 2 juillet 2003. Depuis ce PLU du 13/10/2004, la commune l'a modifié à plusieurs reprises, notamment en 2008 (révision simplifiée), en 2015 (mise à jour), en 2016 (modification), ou en 2017 (mise en compatibilité).

Comment expliquer une telle propension à réécrire aussi souvent des documents destinés à « planifier » sur au moins une décennie par définition?

Loin d'être imputable à des pouvoirs locaux zélés, on peut invoquer un contexte législatif toujours plus fourni, qui les oblige de plus en plus à mettre en conformité les documents de planification, même s'ils sont destinés en principe pourtant, à penser l'aménagement sur le moyen terme (15 ans environ). Cela confirme les inquiétudes du Conseil d'Etat sur une inflation législative croissante, et une tendance à imposer toujours plus de normes aux pouvoirs locaux. Dans son étude 2016⁴, la haute juridiction administrative appelle de ses vœux la simplification du droit, l'amélioration de la qualité dans la rédaction des textes législatifs, la responsabilisation des décideurs publics, ainsi qu'une plus grande culture de l'évaluation ex ante et ex post (p. 132). Les professionnels de l'urbain doivent, en conséquence, faire face à une législation souvent changeante, imprécise et à une inflation croissante des normes en France. Cela explique en partie que les PLU 2004 de Saint-Jacques, Rennes ou Cesson aient dû être modifiés à maintes reprises, notamment suite à la Loi

¹ Initié par la loi d'orientation foncière de 1967, le plan d'occupation des sols fixait les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols pour une durée de 10 à 15 ans, dans le cadre des orientations des Schémas directeurs, avec lesquels il devait être compatible... tout comme le PLU avec le SCoT depuis 2000.

² Cf. CESSON-SÉVIGNÉ, -PLU 2017 - Rapport de présentation [en ligne]. juin 2017, p14.

³ Roger Belliard (1925-2007) fut maire de Cesson-Sévigné de 1971 à 2000.

⁴ Cf. l'étude annuelle du 13 juillet 2016 adoptée par l'assemblée générale du Conseil d'Etat, et intitulée « *Simplification et qualité du droit* », *op. cit.*

Grenelle I (2009), Grenelle II (2010), et la Loi ALUR (2014)¹ qui ont remanié substantiellement les codes de l'urbanisme et de l'environnement.

Le PLU doit, du reste, « prouver » de plus en plus à quel point il est écrit dans une logique de développement durable en matière de consommations en énergie, en eau ou en respect de la biodiversité. Cela explique que le mot « durable » soit répété à l'envi, et toujours plus: il est recensé 9 fois dans le seul rapport de présentation du PLU 2013 de Saint-Jacques sur 50 pages.

Le rapport de présentation (tome I) du PLU 2019 nouvellement réécrit n'étant pas consultable sur le site de la mairie (?), nous avons pris le tome 2 du PLU 2019:

<p>I. RAPPORT DE PRÉSENTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tome I (PDF disponible sur demande au 02 99 29 75 54) • Tome II (PDF) <p>II. PADD (Le Plan d'aménagement et de développement durables) (PDF)</p> <p>III. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (PDF)</p> <p>IV. RÈGLEMENT</p> <p>1. Règlement littéral</p> <ul style="list-style-type: none"> • Règles par zone (PDF) • Liste des emplacements réservés – servitudes – patrimoine <p>2. Règlement graphique</p> <p>IV – 2.1. – Zonage</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan IV.2.1.00 – Planche d'assemblage – 10 000è (PDF) • Plan IV.2.1.01 – Matière – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.02 – Pigeon Blanc – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.03 – Vallée de Vilaine – Piblais – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.04 – Haie de Cognets – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.05 – Centre-ville – Gaieté – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.06 – Pigeon Blanc – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.07 – Vallée de la Vilaine – Pérelle – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.08 – Aéroport – 2 000è (PDF) 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan IV.2.1.08 – Aéroport – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.09 – Mivoie – Vallon – 2 000è (PDF) • Plan IV.2.1.10 – Synthèse du zonage (couleur) – 10 000è (JPEG) <p>IV – 2.2. – Plans thématiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan IV.2.2.01 – Stationnement – 10 000è (PDF) • Plan IV.2.2.02 – Hauteur – 10 000è (PDF) • Plan IV.2.2.03 – Coefficient de végétalisation – 10 000è (PDF) • Plan IV.2.2.04 – Santé, nuisance – 10 000è (PDF) • Plan IV.2.2.05 – Périmètre des OAP – 10 000è (PDF) <p>IV – 2.3 – Plan de détail – 500è – chaque plan de détail précise les évolutions du bâti (extension, surélévation, fermeture d'espaces extérieurs) autorisées ou interdites</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan IV.2.3.01 – Pigeon Blanc • Carte de localisation – Secteur nord / secteur sud <ul style="list-style-type: none"> o a) Rue de Nantes o b) Boulevard Mermoz • Plan IV.2.3.02 – Courrouze <ul style="list-style-type: none"> o a) Villa du Parc o b) Maison de la Pilate • Plan IV.2.3.03 – Centre-ville (périmètre = zone UA1a excluant autres zonages) (PDF disponible sur demande au 02 99 29 75 54) <ul style="list-style-type: none"> o a) Les Ombrelles o b) Le clos des ombrelles
---	--

Figure 160 : SAINT JACQUES DE LA LANDE, 2019, PLU. In : st-jacques.fr [en ligne], parties I et II sur IV.

Ce tome II du rapport de présentation comprend 23 fois le mot durable en 122 pages. A la croissance du nombre de pages, semble associée une forme de répétition de ce mot, comme une liturgie nouvelle.

Ces modifications répétées d'un document *stratégique* par essence, s'expliquent également par la modification des documents de rang supérieur dans la hiérarchie des normes:

¹ S'y ajoutent les lois LAAF (agriculture, alimentaire, forêt) du 13/10/2014 et la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

- Le SCoT du pays de Rennes (avec lequel les PLU doivent être compatibles) a été révisé/approuvé en 2015;
- Le PLH a été révisé en 2015;
- Le nouveau SAGE¹ est approuvé le 2/7/2015;
- Le SRCAE² a été adopté en 2013;
- Le PCAET³ a été adopté par Rennes Métropole le 4/4/2019 pour 6 ans;

De là, se posent les questions suivantes:

Quel est tout d'abord l'intérêt de réécrire un PLU en 2019, si le futur PLUi est applicable quelques mois plus tard? Est-ce une forme de bilan préparatoire aux futures élections municipales (en 2020) puisque la satisfaction sur les objectifs « toujours atteints » (ou en voie de l'être) y est systématiquement de mise⁴? Autrement dit, est-ce un outil programmatique ou un bilan? La répétition sur la durabilité maintes fois martelée est-elle, du reste, nécessaire quand certains choix environnementaux auraient pu être sujets à information⁵ et au moins à débat contradictoire, comme nous le verrons par la suite? Ou bien ce PLU 2019 - document établissant un *plan à moyen terme* par définition - vise-t-il à convaincre les échelons supérieurs (Etat, UE) de la bonne conformité des pouvoirs locaux aux objectifs « durables » du législateur?

Peut-on encore parler de *stratégie* ou de *planification* en définitive, si le PLU est modifié tous les ans? Et cette inflation en quantité de pages (et de documents épars sur le site de chaque commune) ou en catégories architecturales est-elle propice à apporter au citoyen

¹ Pour mémoire, le SAGE est l'acronyme du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, ici pour la Vilaine.

² Le SRCAE est l'acronyme de Schéma Régional Climat-Air-Energie.

³ Le PCAET est l'acronyme du Plan Climat-Air-Energie Territorial. Ces 5 orientations sont très génériques et relèvent plutôt d'une logique de la communication: 1/ Agir ensemble; 2/ Avoir un territoire résilient; 3/ Des modes de vie décarbonés pour tous; 4/ Mettre la Transition écologique au cœur du modèle de développement; 5/ Multiplier par trois l'usage d'énergies renouvelables, ce qui relève du point 4 en substance.

⁴ Cf. le PLU 2019 de Saint-Jacques en rapport de présentation (tome 2) p7/122.

⁵ Cf. ADMINISTRATION FRANÇAISE, Fonction publique : devoir d'information des usagers. In : *service-public.fr* [en ligne]. 12 juin 2018.

une information claire et compréhensible pour tous¹? Est-ce nécessaire en raison des « injonctions contradictoires » des citoyens et de la complexification du monde?

- Plan IV.2.3.02 – Courrouze
 - a) Villa du Parc
 - b) Maison de la Pilate
 - Plan IV.2.3.03 – Centre-ville (périmètre = zone UA1a excluant autres zonages) (PDF disponible sur demande au 02 99 29 75 54)
 - a) Les Ombrelles
 - b) Le clos des ombrelles
 - c) Villa Matisse
 - d) Villa Angelina
 - Plan IV.2.3.05 – Les Jardins de Tivoli
 - Plan IV.2.3.06 – Le hameau du Parc
 - Plan IV.2.3.07 – Les villas du parc
 - Plan IV.2.3.08 – Les Citadines
 - a) Maison J
 - b) Maison M
 - Plan IV.2.3.09 – Les Jardins d'Azzola
 - Plan IV.2.3.10 – Les allées de Saint-Jacques
 - Plan IV.2.3.11 – Be Wood
 - Plan IV.2.3.12 – Le village du Haut-Bois
 - Plan IV.2.3.13 – Villa Perceval
 - Plan IV.2.3.14 – Cœur La Gauthrais (PDF)
 - Plan IV.2.3.15 – Les Fougères (PDF)
-
- Annexe V-1 – Servitudes d'Utilité Publique
 - Plan V.1.1 – Servitudes d'utilité publique (arrêté (PDF disponible sur demande au 02 99 29 75 54) et tableaux (PDF))
 - Plan V.1.2 – Servitudes aéronautiques de dégivrage – 7 500€ (PDF)
 - Plan V.1.3 – Servitudes radioléctriques liées à l'aérodrome – 7 500€ (PDF)
 - Plan V.1.4 – Servitudes autres que celles liées à l'aérodrome – 7 500€ (PDF)
 - Plan V.1.5 – Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques – 7 500€ (PDF)
 - Plan V.1.6 – Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz – 7 500€ (PDF)
 - Annexe V-2 – Bruit
 - Plan V.2.1 – Secteurs affectés par le bruit au voisinage des infrastructures de transports terrestres – 7 500€
 - Plan V.2.2 – Plan d'exposition au bruit des aérodromes (carte (PDF) et notice (PDF))
 - Annexe V-3 – Patrimoine (carte et fiches) (PDF disponible sur demande au 02 99 29 75 54)
 - Annexe V-4 – Périmètres opérationnels et outils fonciers
 - Plan V.4.1 – Lotissement, PAE, ZAC – 7 500€
 - Plan V.4.2 – DPUR, DPU, DUP, ZAD – 7 500€
 - Annexe V-5 – Taxes et participations
 - Plan V.5.1 – Taxes et participations – 7 500€
 - Annexe V-6 – Réseaux
 - Plan V.6.1 – Desserte eau potable – 7 500€

Figure 161 : SAINT JACQUES DE LA LANDE, 2019, PLU. In : *st-jacques.fr* [en ligne], parties III et IV sur IV.

Mais si le règlement du PLU constitue la bible pour les experts que sont les architectes et urbanistes, ne faut-il pas néanmoins entamer un effort de synthèse, d'uniformisation entre les communes, et de simplification des catégories (de zones, d'éléments architecturaux etc.) pour le citoyen, afin de fournir une information intelligible pour le plus grand nombre?

Cette profusion de prescriptions n'est-elle pas, du reste, source de contentieux in fine pour les pouvoirs publics face à la multitude de règles et d'interprétations possibles, comme évoqué par un juriste? Un acteur public² nous explique à cet égard sa vision:

« Il y a un effet sociologique. C'est que, aujourd'hui les gens... moi, je le vois en 10 ans... ça fait 10 ans que je suis élu, hein... Y a 10 ans, j'avais 1 recours toutes les 20 opérations d'urbanisme. Aujourd'hui, j'ai 19 recours toutes les 20 opérations d'urbanisme, donc... Je caricature un petit peu, pour la beauté du geste... Aujourd'hui, il y a une évolution beaucoup plus individualiste (...) Il y a un rapport à la ville.... Est-ce que la ville qui se fabrique en ce moment me convient à moi, à titre personnel, par rapport à mon

¹ Le zonage imposé par le législateur représente ainsi une vingtaine de règles différentes en matière de constructions sur une petite commune de 13 000 habitants seulement comme Saint-Jacques (Cf. le règlement du PLU 2014 de Saint-Jacques p 34). Ainsi, les règles de vis-à-vis de voisinage et de constructions changent entre les constructions établies et celles à venir.

² C244.

environnement immédiat?...alors qu'il y a encore une dizaine d'années, on était capable de défendre un intérêt général ».

Pourtant, plutôt qu'une seule montée de l'individualisme que critiquent vivement *tous* les élus interrogés, n'y aurait-il pas *aussi* peut-être un ensemble d'autres raisons à identifier, comme des problèmes d'exemplarité des dépositaires de la puissance publique, qui ont été réglés depuis longtemps chez nos voisins du Nord de l'Europe. Toutes les « affaires » durant les dernières décennies - prises d'intérêt illégales, emploi des proches, détournements de fonds publics¹ ou autres fraudes fiscales² - n'ont-elles pas jeté le discrédit sur la classe politique par manque de contrôle de certains? Ne faudrait-il pas instaurer davantage de règles plus claires et davantage de contrôle en amont, pour que les quelques indéliçables n'entachent pas la réelle probité de la majorité des élus auprès de la population, ce qui favorise la montée des extrémismes?

En outre, avec l'information omniprésente et généralisée à tous, la population n'est-elle pas exaspérée par cette surenchère de normes de la part d'un Etat qui semble plus tolérant avec certains semblant « au-dessus des règles »? Pourquoi faudrait-il accepter toujours plus de normes quand l'Etat protège moins contre les effets parfois dévastateurs de la mondialisation³? Le citoyen ne supporterait-il plus cette multiplication sans fin des prescriptions quand nombre de ménages des classes moyennes subissent une hausse constante de la fiscalité depuis une décennie⁴; et alors que l'évasion fiscale atteint des sommets vertigineux⁵? Après l'eldorado des Trente Glorieuses où une urbanisation anarchique était permise, aurait-on aussi finalement basculé a contrario dans l'ère de la prescription

¹ Cf. MICHEL, Anne, Quinze parlementaires soupçonnés de détournement de fonds publics. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 11 juillet 2019.

² Cf. FRANCEINFO, Justice : condamné pour fraude fiscale, Patrick Balkany est incarcéré. In : *Franceinfo* [en ligne]. 13 septembre 2019.

³ BOST François et MESSAOUDI Dalila, La désindustrialisation : quelles réalités dans le cas français ?, *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol.57 / 1-2 | 2017.

⁴ Cf. VERHAEGHE, Éric et QUIVORON, François, Impôts. « On est arrivé à une limite ». In : *Le Telegramme* [en ligne]. 6 décembre 2018

⁵ Cf. FABRE, Thierry, France: combien coûte l'évasion fiscale des multinationales?, In : *Challenges*. [en ligne]. 16 juillet 2019.

généralisée, une sorte de « 1984¹ » diffus pour le citoyen, et surtout pour les classes moyennes?

Cette quantité de normes est-elle pour autant cohérente avec un système judiciaire français souvent décrié², où le budget de la justice fait figure de parent pauvre³ par rapport à ceux des autres ministères régaliens? Est-ce digne de la devise de la république française quand l'accès à la justice semble corrélé aux moyens financiers des particuliers (honoraires d'avocats très variables, délais de traitement plus longs que dans d'autres pays de l'OCDE⁴) malgré le leitmotiv sur la « patrie des droits de l'Homme »? En outre, sur un budget global de l'Etat⁵ d'environ 338 milliards d'euros votés en 2019, les crédits du PLF⁶ 2019 alloués à la

¹ ORWELL George, AUDIBERTI Amélie (Traduction), *1984*, Gallimard - Collection Folio, 1983, 438 p.

² Cf. l'étude n°26 de la Commission Européenne pour l'Efficacité de la Justice (CEPEJ), organisme du Conseil de l'Europe, en Oct. 2018, intitulée « *Systèmes judiciaires européens - Efficacité et qualité de la justice* »; ou

NOUEL, Justice, le toujours parent pauvre du budget de la France. In : *Fondation IFRAP* [en ligne]. 10 octobre 2018.

Le budget justice du Danemark représenterait 2,5 fois celui de la France par habitant en 2016. La France se situerait en antépénultième position, à égalité avec l'Italie et devant les seules Pologne et Espagne. La France serait aussi l'un des pires pays européens en matière de délais de résolution des affaires contentieuses.

³ Le budget de la justice augmente néanmoins de près de 4,4 % en 2019 (à 7,29 milliards d'euros hors pensions) pour une hausse prévue de 25 % de son budget en cinq ans.

⁴ Cf. Rapport CEPEJ 2018, p 337/341: le rapport pointe la détérioration du traitement des affaires contentieuses de manière générale en France depuis ces dernières années.

⁵ Il s'agit des dépenses votées dans la Loi de Finance en 2019; et non des recettes qui s'élèvent, elles, à 230 milliards, soit un déficit structurel de 108 milliards par an. Le budget de l'Etat ne comprend pas les budgets des collectivités territoriales (régions, communes...), ni celui des organismes de sécurité sociale, mais il prend en compte les retraites des fonctionnaires publics d'État.

Quant à la dette publique française, elle se rapprochait de la barre des 100% du produit intérieur brut (PIB) à fin mars 2019, soit à 2 359 milliards d'euros.

Cf. CAPITAL, La dette publique de la France approche à grands pas de la barre de 100% du PIB. In : *capital.fr* [en ligne]. 28 juin 2016.

Cf. MINISTÈRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS, La direction du Budget a publié l'édition 2019 de son « Budget de l'État voté en quelques chiffres ». In : *Forum de la performance* [en ligne]. 22 février 2019.

⁶ Le PLF est l'acronyme de Projet de Loi de Finance.

justice s'élèveraient à environ 9 milliards d'euros¹, soit un peu plus de 4% du total du budget, malgré une augmentation significative de ce pourcentage depuis 2012². Ainsi, à titre de comparaison, la France allouait 66 € par habitant pour son budget global de système judiciaire en 2016, quand le Danemark en allouait 84 €. Aux extrémités de ce spectre, se trouvaient, pour l'UE, la Roumanie avec 30€ par habitant, la Suède (avec 119 €), l'Allemagne (122 €) ou le Luxembourg (avec 157 €)³.

Ainsi, face aux supposées « injonctions contradictoires » du citoyen, n'y a-t-il pas aussi des injonctions contradictoires de l'Etat lui-même vis-à-vis des citoyens et des collectivités locales? A partir de ce constat, un acteur public nous confie: « *Le problème, c'est qu'aujourd'hui, pour mettre en place une opération d'urbanisme, vous avez tellement une somme de sujets idiots (...), procéduraux (...). A un moment, on finit par.... comment dire... trop de règles tue la règle* »⁴.

Un acteur privé analyse, pour sa part, la situation ainsi: « *En fait, là où ça devient compliqué aussi souvent pour les aménageurs, c'est quand effectivement ils doivent redévelopper donc un nouveau projet derrière, i. e. que, en fait, ils doivent à la fois gérer le passif du site pollué (...) mais ils doivent aussi avoir un programme de logement. Et donc, qui dit 'programme de logement' peut vouloir dire (...) obligation (...), si vous dépassez certains seuils (...), de faire une étude d'impact, de faire une évaluation environnementale (...) y a des espèces protégées etc. Donc, l'aspect aussi 'redéveloppement d'une nouvelle activité' sur une ancienne friche, c'est très compliqué (...) J'avais un grand directeur de projet, voilà (...) et qui me dit: 'Mais vous savez, c'est fou parce que pour nous, actuellement c'est plus simple d'aller manger de la terre agricole (rires) (...) et de faire de l'étalement urbain, plutôt que de reconvertir* »⁵.

¹ Cf. HARTMANN, Christian, Présentation du budget 2019 : qui sont les gagnants et les perdants ? In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 24 septembre 2018.

² Cf. SÉNAT, COMMISSION DES FINANCES, PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2018 (Mission Justice p 4 et 7).

En 2008, le budget 2009 de la justice était prévu à 6,7 milliards d'euros (en incluant l'administration pénitentiaire pour 1/3, ce qui n'est pas toujours le cas dans les autres pays européens). Source: Ministère de la justice, *Budget de la Justice*, Oct. 2008 (p 5/16).

³ Cf. le Rapport du CEPEJ de 2018 op. cit. en p 29/341.

⁴ C245.

⁵ C246.

Et de poursuivre plus loin: « *L'objectif de la loi ALUR, qui était justement de lutter contre l'étalement urbain, aujourd'hui c'est pas simple (...) On a effectivement le millefeuille administratif; on a le fait que, à chaque fois, on vient complexifier l'état du droit (...), et les jeunes fonctionnaires au Ministère de l'écologie ont tendance à toujours vouloir ressortir de nouveaux textes. Et là, je discutais l'autre jour avec un haut fonctionnaire de la DGPR¹ qui me parlait de ses équipes et tout...et il me dit: 'mais moi, j'passe mon temps à essayer - quand j'ai un texte déjà qui existe- déjà de voir ce que je peux faire avec le texte, et avoir une approche pragmatique etc. ... et je passe mon temps à essayer de brider mes jeunes agents sur le fait d'arrêter de sortir, de produire de la norme' (...) Alors là, en France, l'idée qu'on fasse des retours d'expérience, qu'on fasse des études d'impact (sifflet) des textes: alors là, c'est très compliqué encore² ».*

En définitive, si le projet La Courrouze est difficile à mettre en œuvre pour l'aménageur et les pouvoirs publics locaux, ce serait en partie aussi parce qu'ils doivent faire face à des normes multiples, et que ce projet est déployé sur un territoire très morcelé, notamment pour

¹ La Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) fait partie du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle a pour mission d'identifier et quantifier l'ensemble des risques pour mener les politiques de prévention adaptées.

Cf. Direction générale de la prévention des risques (DGPR). In : Ministère de la Transition écologique et solidaire [en ligne]. 13 décembre 2016.

² C247.

une des deux communes concernées¹, comme le montre le schéma ci-dessous:

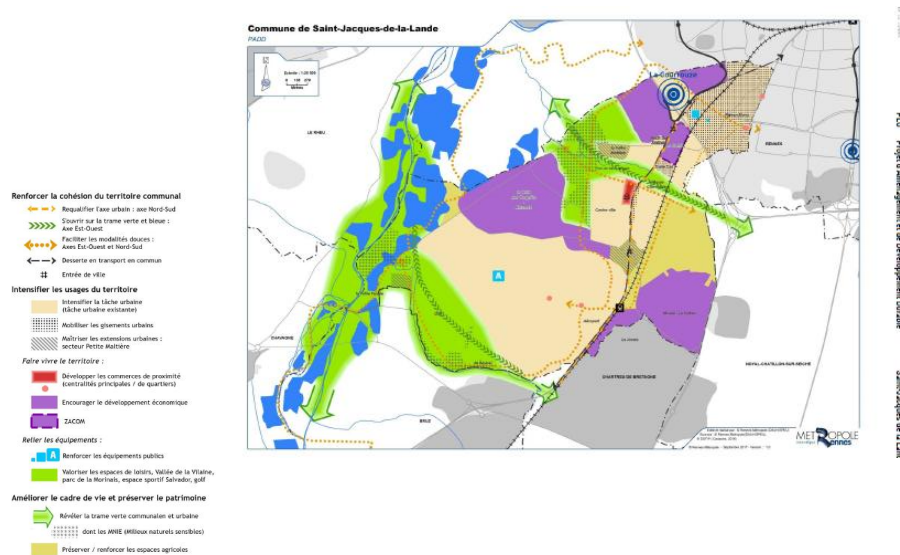


Figure 162 : *Projet d'Aménagement et de développement durable SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU.2019, PADD, p9-10*

Pour autant, si l'on compare la plaquette de présentation datant de 2013 (soit 8 ans après le lancement de la ZAC en 2005, et 5 ans après la crise) avec le PLU 2019 de Saint-Jacques² (soit 14 ans après), les ambitions sont revues à la hausse en matière de densité:

¹ La commune est coupée par la ligne de chemin de fer, la rocade (avec la N136), la D177, et encore davantage par la zone étendue de l'aéroport... lequel sera amené à s'étendre plus, depuis l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-landes par le gouvernement Philippe, malgré les promesses du candidat Macron à la Présidentielle.

² Cf. les OAP ou « Orientations d'Aménagement et de programmation » du PLU 2019, p 5.

LA COURROUZE
EN CHIFFRES

115 HA DONT

89 HA aménagés,
AVEC 40 HA
d'espaces verts

10 000 habitants
ET 5000 logements

3000 EMPLOIS
ET 115 000 M²
de bureaux

3 TRANCHES
à réaliser de 2007 à 2020

Figure 163 : La Courrouze en chiffres, Source: Plaquette de présentation La Courrouze du 8/3/2013, p 4/16

Vocation et programmation

- **Vocation** : Le renouvellement urbain du secteur Courrouze aura permis l'accueil de logements dans un volume de l'ordre de **5 500 logements** (dont 1/3 des logements aura été livré fin 2017). La part de logements réalisée sur la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande sera de l'ordre de 2 000 à 2 500 logements, dont environ un reste à produire de l'ordre de 1 500 logements.
Outre les logements, le quartier prévoit environ **4 000 emplois**, des **surfaces commerciales** et des **équipements et services**, principalement sur les secteurs "Dominos" et "Grand Equipement". Cette mixité fonctionnelle sera répartie dans les différents secteurs du quartier.
- **Mixité sociale** : Les programmes développés appliquent des règles de diversité des produits de logements qui concourront à une mixité sociale dans le respect des principes issus du PLH.
- **Densité attendue** : Minimum 45 logements ou équivalent logements par hectare (respect du SCoT).

Figure 164 : Vocation et programmation, in SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU.2019, OAP, p 6.

En effet, les 5000 logements pour 10 000 habitants (qui sont des objectifs *après* la crise de 2008) sont devenus 5 500 logements (soit +10%), ce qui revient à une densification non négligeable du projet: ils s'élevaient, du reste, à 4788 logements¹ dans le programme d'origine de la ZAC (soit +15% entre 2005 et 2019!... ou + 1 point par année).

Quant aux 3 000 emplois, ils sont passés à 4 000 (soit +33%). Qui plus est, la densité affichée dans les OAP du PLU (p 6) serait de « 45 logements au minimum par hectare - dans le respect du SCoT » (voir ci-dessus) - quand les densités annoncées dans la plaquette de 2013 ci-dessous allaient de 88 équivalent logements par hectare à 207 équivalent logements par hectare, ce qui est au moins le double:

¹ Cf. le compte-rendu annuel à la collectivité - Bilan financier de la ZAC La Courrouze au 31/12/2016 (paru en octobre 2017) op. cit., en p 3/30.

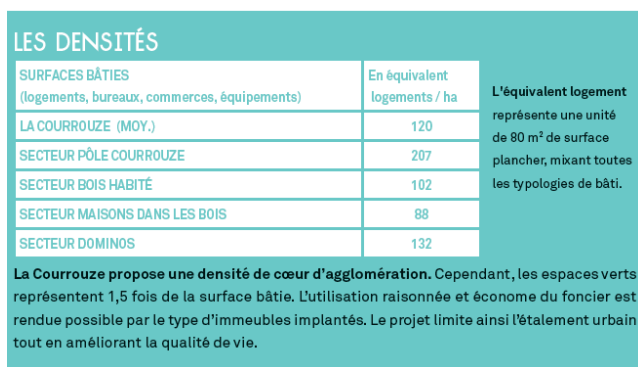


Figure 165 : Les densités, in Plaquette de présentation La Courrouze du 8/3/2013, p6.

Par ailleurs, la diversité des formes urbaines - habitat collectif, individuel et intermédiaire - est évoquée une nouvelle fois, alors que peu de logements individuels ont été livrés jusque là¹.

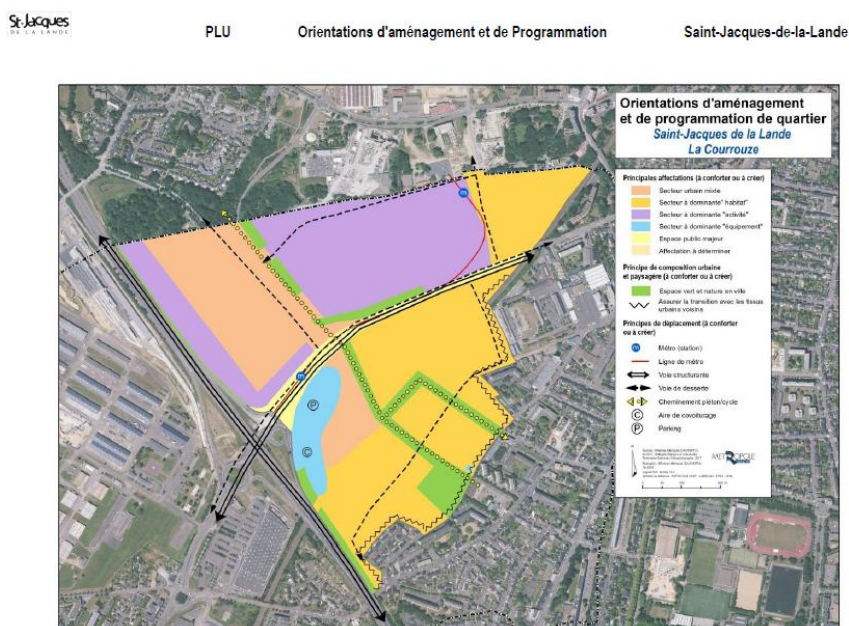


Figure 166 : Orientation d'aménagement et de programmation de quartier, in SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU.2019, OAP, p8.

Par contre, l'achèvement des 3 tranches avant 2020 n'est plus mentionné, ni la halte ferroviaire sur la ligne Rennes-Redon car elle a été abandonnée:

¹ Ces logements individuels se chiffrent à une dizaine à Saint-Jacques, sur la rue Jean Pont,.

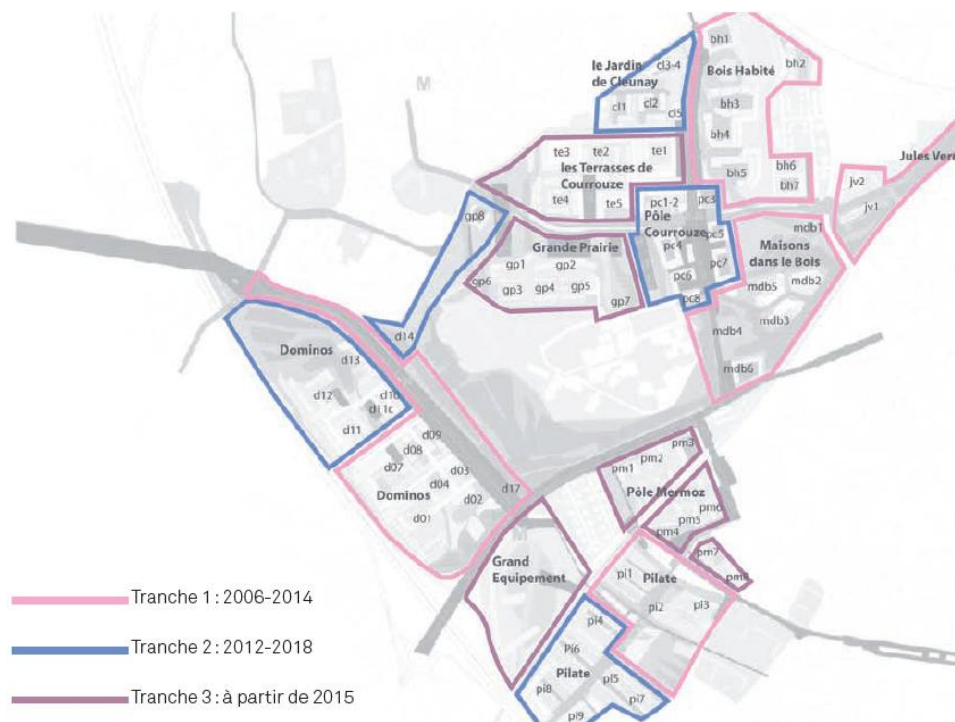


Figure 167 : Tranches des travaux ZAC LA Courrouze, in *Plaquette de présentation La Courrouze du 8/3/2013*, p14.

Enfin, la proximité de la rocade induisant des pollutions de l'air et des pollutions sonores, tout comme celle de la voie ferrée, une solution par un « merlon » aux abords de la voie ferrée est apportée succinctement, sans que davantage d'information (en page 7 de l'OAP du PLU 2019, ou en annexes) ne soit donnée. Nous avons donc cherché à en savoir davantage.

Des outils financiers très utiles pour saisir la réalité de la fabrique urbaine rennaise

✓ *Compte-rendu annuel de gestion de la ZAC*

Le rapport annuel de la ZAC La Courrouze pour 2016 nous a été montré, alors qu'il est difficile de le trouver via le site Internet de l'intercommunalité. Dans les grandes lignes, ce rapport indique que:

- ✚ L'année 2016 est marquée par la décision de déplacer le pôle éducatif (du Pôle Courrouze) vers le secteur Grande Prairie, et de recycler les ouvrages réalisés en bureaux (p 3/30 du CR 2016, ou cf. schéma en page précédente);

- ✚ Du contentieux avec GIAT Industries (sur la parcelle DP 328, en secteur Est d'Euroshelter) aurait induit en cour d'appel un coût d'expropriation de 1,5 million d'euros; un autre contentieux avec la holding PB&M (détenue par Wolseley Holdings AG, spécialisé en logistique) sur les parcelles AW107 et AW029 (où se trouvait un énorme hangar¹ en entrée de ville) aurait eu un coût de 1,4 million d'euros;



Figure 168 : Parcelle AW107, France Cadastre

Et un dernier contentieux avec B&MD (correspondant à l'hôtel 1ère classe, qui était en bord de rocade) aurait eu un coût d'éviction commerciale de 346 K€. Les frais de notaire, avocats (expropriation, contentieux etc.) et de géomètre s'élèvent à 82 K€ pour 2016, et à 630 K€ en tout (p 8/30);

- ✚ Au 31/12/2016, 1 379 logements auraient été livrés sur les 5 423 projetés à terme (soit 25% livrés entre 2005 et 2016); d'où un nécessaire report de l'opération à 2026;
- ✚ Toute la dépollution pyrotechnique aurait été réalisée au 31/12/2016 et un certain nombre d'ouvrages auraient été remis à la ville de Rennes (p 6 du CR 2016). Pourtant, la SEMTCAR qui avait récupéré les terrains achetés à l'Etat - et reçu une « attestation de dépollution » de l'Etat - aurait découvert des déchets de munitions (p 5/30) ... ce qu'aurait ensuite reconnu l'Etat comme des « déchets de munitions inertes »... Ce sujet de la dépollution semble revenir de

¹ Cf. ALLAIN, Camille, VIDEO. Rennes: Impressionnante démolition à la Courrouze avant l'arrivée du pôle multimodal. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 21 mars 2017

façon récurrente (cf. p 6/30). Le poste « mise en état des sols » se chiffre d'ailleurs à 9,5 millions d'euros au total en 2016;

- ✚ Les frais d'études s'élèvent à environ 1,8 million d'euros en tout (p 7/30);
- ✚ Le poste Honoraires techniques (urbaniste, maître d'œuvre aménagement, géomètre etc.) monte à 12,4 millions, en hausse de +300 K€ en 2016: la raison invoqué en est l'aménagement d'espaces publics supplémentaires et des études qui n'auraient pas été anticipées (études de stationnement et commerces sur le Boulevard Mermoz, Halle, restructuration du château d'eau etc.: cf. p10/30);
- ✚ La rémunération de l'aménageur est estimée à 15 millions d'euros sur la base des taux fixés par la Convention publique d'aménagement (p10/30);
- ✚ Sur un poste d'acquisitions foncières sur Rennes d'environ 25 millions d'euros, une hausse de + 2,6 millions est enregistrée en 2016: elle correspond pour partie à l'acquisition à l'Etat de terrains supplémentaires sur le secteur Grande Prairie, et à l'indemnisation par la ville de Rennes du constructeur Legendre pour la construction de l'école où a été trouvée une poche de solvants chlorés sur la parcelle PC4 (sur le secteur Pôle Courrouze)¹;
- ✚ Les frais de portage financier et de *communication* sur l'opération se chiffrent à 4,2 millions d'euros en tout: ils comprendraient en 2016 les frais de l'AUDIAR et de l'IAUR, la refonte du site Internet, et toutes les brochures de communication. Il serait en augmentation de +180 K€ en 2016 du fait de l'allongement de la concession... ce qui interroge sur l'intérêt pour l'aménageur de finir au plus vite;

¹ Cf. BERREZAI, Olivier, Rennes. L'école inachevée sera transformée en bureaux. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 27 avril 2018.

- ✚ L'opération a aussi nécessité la mise en place de 11 emprunts (5,5 Millions d'euros en 2007, 1 M€ en 2009, 5 emprunts d'1,2 M€ chacun en 2013 auprès de banques différentes¹, 4 M€ en 2014, 4 M€ à nouveau puis 3,5 M€ en 2015 puis 9 M€ en 2017) ayant des intérêts autour de 3%, soit un total de frais financiers afférents de 4,4 M€ en tout, dont 51 K€ en 2016: la prolongation du projet à l'échéance d'une décennie supplémentaire ne sera pas neutre du tout pour le contribuable;

- ✚ La programmation a, du reste, été adaptée au PLH 2015-2020 selon 5 catégories de produits de logements pour les programmes non engagés encore:
 - => 18,1% de **locatif social** (PLUS² et PLAI³) à Saint-Jacques (SJ)⁴ et 23,3 % à Rennes⁵;

 - => 5,6% de **régulé** (PLS⁶, Pinel⁷ etc.) à SJ... et 2,2% à Rennes;

 - => 16,6% **d'accession aidée** et PLSA⁸ à SJ...; et 15,4% à Rennes

¹ Ces banques sont la Caisse d'Epargne, Dexia, le Crédit Agricole, le Crédit Coopératif, la Banque Populaire, la Banque Postale, et Arkéa (Crédit Mutuel).

² Le Prêt Locatif à Usage Social (PLUS) est un logement à loyer social (Cf. PLH 2015 p 18/105).

³ Le Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI) est un logement à loyer *très* social.

⁴ A Saint-Jacques (SG), il s'agit des secteurs Dominos, Pilate, Mermoz et grand équipement (Cf. 15/30 du CR 2016).

⁵ A Rennes, il s'agit des secteurs grande Prairie et Euroshelter.

⁶ Le Prêt Locatif Social (PLS) est un logement à loyer intermédiaire.

⁷ Pour une acquisition grâce au dispositif Pinel, la réduction fiscale annuelle pour l'investisseur est de 2 % pour une durée de location de 6 ou 9 ans. Et si l'engagement est prolongé jusqu'à 12 ans, le taux est majoré de 3 %, soit +1 % par an entre la 10 et la 12e année. Le plafond du prix de revient est de 300 000 € maximum et le plafond de la superficie est de 5 500 € par m². Rennes est une ville accueillant 6.000 nouveaux habitants chaque année et drainant 66.000 étudiants sur ses campus, d'où une demande locative soutenue, et l'intérêt de tels dispositifs.

⁸ Le Prêt Social Location-Accession (PSLA) est un montage pour les programmes d'accession sociale à la propriété.

=> 20,3% de « régulé » (**accession maîtrisée**)... soit 10,3 points de plus que les objectifs du PLH 2015-2020! ... (et + 2,4 points à Rennes que le PLH);

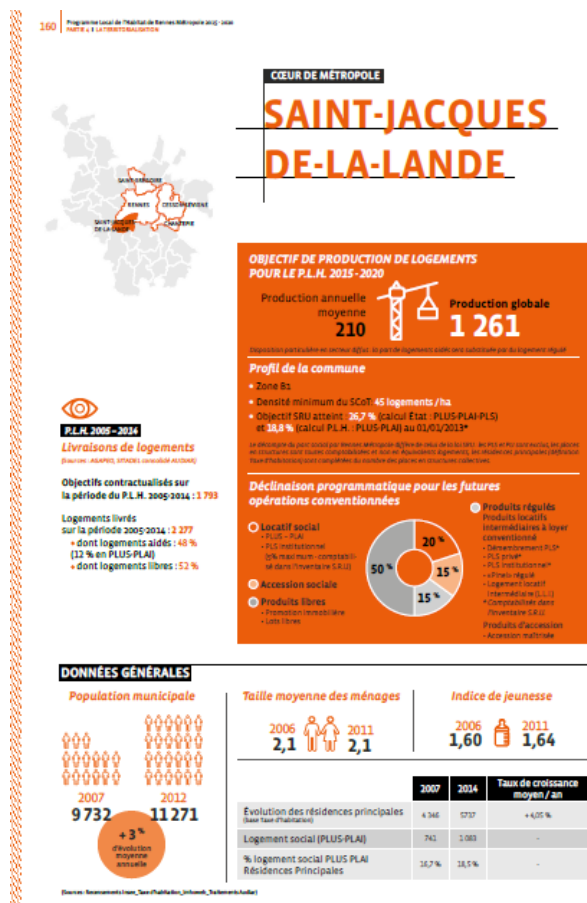


Figure 169 : Objectif de production de logements à Saint Jacques de la lande, PLH 2015-2020, p160.

=> 39,3% d'**accession libre**... soit 10,7 points de moins que les objectifs du PLH 2015-2020... (et + 1,6 points à Rennes que le PLH);

SECTEURS	PRODUITS					TOTAL
	locaux sociaux PLUS et PLH	logement social PLH et PSLA	Accession Aidée et PSLA	Régulé (accession maîtrisée)	Accession libre	
GRANDE PRAIRIE	22,2%	0,0%	16,3%	17,1%	43,7%	100,0%
EUROHELTER	23,6%	3,9%	14,7%	17,7%	40,1%	100,0%
DOMINOS	16,6%	7,6%	17,5%	21,5%	37,5%	100,0%
PILATE	19,0%	4,5%	17,5%	15,4%	47,6%	100,0%
MERMOZ	16,4%	4,8%	15,8%	10,2%	50,0%	100,0%
GRAND EQUIPEMENT	19,9%	4,8%	15,1%			
TOTAL	19,2%	4,6%	16,3%	19,4%	40,0%	100,0%
GRANDE PRAIRIE + EUROHELTER	23,2%	2,2%	15,4%	17,4%	41,6%	100,0%
Objectifs PLH 2015-2020 Rennes	25%	5%	15%	15%	40%	
DOMINOS + PILATE + MERMOZ + GRAND EQUIPEMENT	18,1%	5,6%	16,6%	20,3%	39,3%	100,0%
Objectifs PLH 2015-2020 Saint-JACQUES	20%	5%	15%	10%	50%	

Figure 170 : Types de logements dans la ZAC de la Courrouze, Source: CR annuel 2016 La Courrouze (p 15/30)

Autrement dit, la programmation du projet La Courrouze à SJ dépasse les objectifs du PLH 2015-2020 de la commune pour ce qui concerne les nouveaux secteurs, et elle fait véritablement du logement social ou aidé (soit 60,7% des logements) sa marque de fabrique. Par ailleurs, on peut s'interroger sur l'intérêt de mettre des seuils, s'ils peuvent être dépassés de 10 points au moins, sans que cela ne semble poser problème. A quoi bon finalement?

Enfin, cette concentration de logements à vocation sociale sur une zone peu construite auparavant repose la question soulevée par Edmond Hervé en 2012 de la concentration des fragilités sur des portions précises de territoire. A ce titre, il est légitime de se demander si La Courrouze ne deviendra pas un petit « La Défense de province » avec des tours, une forte population de cadres dans la journée, et des populations précaires avec peu d'activités possibles après les heures de bureaux.

- ✚ Les ventes réalisées jusqu'en 2016 s'élèvent à 151,6 M€. La charge foncière d'équilibre est calculée à 328 € HT/m² SP¹. Et les charges foncières¹

¹ La surface de plancher (SP) correspond à la somme des surfaces de tous les niveaux construits, clos et couverts, dont la hauteur de plafond est supérieure à 1,80 m. Elle se mesure au nu intérieur des murs de façades de la construction (c'est-à-dire à l'intérieur de la construction, d'un mur de façade à un autre).

prévisionnelles varient selon le type de programme, allant de 215 € HT/m² SP pour les commerces et services, 250 pour les activités de bureaux; ou de 275 pour le locatif social et l'accession aidée à 410 pour le logement en accession libre (p 16/30);

✚ Le modèle rennais d'aménagement apparaît aussi dans ce rapport annuel 2016 (en p 20/30) à travers la diversité des acteurs impliqués (notamment les promoteurs), puisqu'on y lit des ventes à Ataraxia², Arc³, Aiguillon Construction⁴, ou Marignan⁵;

¹ Une charge foncière désigne la part des dépenses engagées par un ou plusieurs investisseurs, pour viabiliser et rendre constructible un terrain (nivellement, évacuation des gravats ou cailloux, construction de canaux d'évacuation des eaux de pluie...). Elle varie aussi selon le prix d'achat du terrain, les frais d'acquisition (agence immobilière, notaire, charges financières et taxes, rémunération des éventuels partenaires financiers, coût du crédit...), et la qualité des prestations du logement construit.

² Ataraxia est un promoteur immobilier du groupe bancaire Crédit Mutuel.

³ Le groupe Arc est un promoteur immobilier depuis 1969: habitat, bureaux et aménagement dans le grand Ouest et en Ile-de-France. C'est une entreprise familiale et indépendante qui aurait été fondée par Jean-Yves Girard.

⁴ Aiguillon est un constructeur et gestionnaire de logements sociaux implanté dans le Grand Ouest.

⁵ Marignan est à l'origine la marque de promotion immobilière privée du Groupe « Maison Familiale » (réalisation sur toute la France de maisons individuelles) dans les années 1970 et 80. A la fin de l'année 2018, Marignan a été acquis à 60% par Les Nouveaux Constructeurs et à 40% par le fonds d'investissement PW Real Estate Fund III, LP; et devient officiellement *Marignan* en décembre 2018.

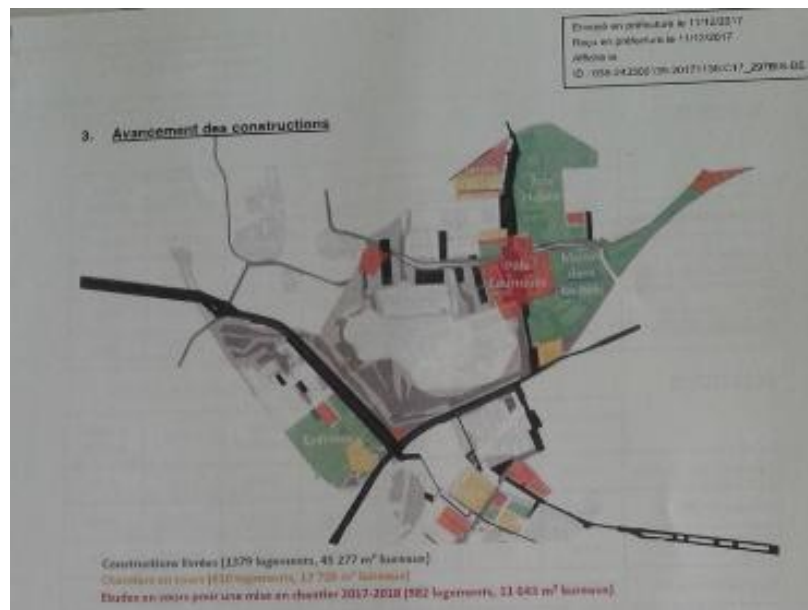


Figure 171 : Avancement des constructions, Source: CR annuel 2016 La Courrouze (p 16/30)

ou encore à Icade¹, Archipel Habitat², Neotoa³, et Lamotte⁴;
 mais aussi: Habitation Familiale⁵, Coop de Construction¹; et Nexity²;

¹ Icade est un groupe immobilier français, filiale de la Caisse des dépôts et consignations, créé en 1954 sous le nom de « Société Centrale Immobilière de la Caisse des dépôts et consignations », afin de faire face aux besoins de logements en France.

² L'histoire d'Archipel Habitat débute en 1919, quand Jean Janvier, alors Maire de Rennes, décide de doter la ville d'un Office d'Habitation à Bon Marché (HBM) qui deviendra l'OPHLM de la Ville de Rennes, puis change de statut et devient Archipel Habitat-Office Public de l'Habitat de Rennes Métropole en 2004. Depuis 2007, Archipel Habitat est devenu l'Office Public de l'Habitat de Rennes Métropole, ou « OPH de Rennes Métropole ».

³ Néotoa est un bailleur social qui fut créé par le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine sous le nom d'OPDHBM (Office Public Départemental d'Habitation à Bon Marché) en 1921. L'Office Départemental d'HLM devient Office Public d'Aménagement et de Construction (OPAC 35) en 1987. Au 1er janvier 2007, l'OPAC 35 gère près de 14 000 logements locatifs répartis sur 223 communes, et a construit 1400 logements pour l'accession à la propriété. Depuis la loi du 5 mars 2007, créant un statut unique pour les Etablissements Publics d'HLM, l'OPAC 35 est devenu Office Public de l'Habitat (OPH), puis est renommé la même année « Habitat 35 ». Puis Habitat 35 change à nouveau de logo et de nom, et devient Neotoa au 1er janvier 2014.

⁴ Albert Lamotte lance la construction du premier immeuble signé *Lamotte* à Rennes en 1955. Sous la direction de l'architecte Georges Maillols, le Groupe Lamotte réalise à Rennes la Barre Saint-Just en 1968, puis la résidence « Les Horizons » avec Maillols en 1970. Implanté à Paris, Bordeaux et Saint-Malo, le groupe compte 288 collaborateurs en 2018.

⁵ Keredes, ex-*Habitation Familiale*, est une coopérative de l'habitat spécialisée dans la promotion et la gestion immobilière en Bretagne. Elle est créée en 1902 sous le nom de la Ruche Ouvrière Rennaise. En 2019, son activité consiste en de la promotion immobilière, du syndic de copropriété et de la
 Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 495



Source: CR annuel 2016 La Courrouze (p 16/30)

ou encore: Espacil³, La Foncière du Connétable¹, OTI et Legendre Immobilier²:

location immobilière. Keredes compte plus de 85 salariés, et 23 membres pour deux Conseils d'Administration.

¹ Fondée en 1949, la Coop de Construction est promoteur immobilier coopératif qui a construit plus de 7 000 logements depuis sa fondation. Répondant à la demande de collectivité, Coop de Construction réalise la construction ou la rénovation d'immeubles destinés à un usage de bureaux de la sphère de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS). Depuis le 16 octobre 2015, la Coop de Construction est devenue une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) organisée sous forme de société par Actions Simplifiée (SAS) à capital variable.

² Nexity est née du regroupement de plusieurs sociétés ou activités immobilières, actives dans la promotion de logements et d'immobilier tertiaire, au sein de la Compagnie générale d'immobilier et de services (CGIS) qui fut une filiale (créée en 1995) de la Compagnie générale des eaux (elle-même devenue Vivendi en 1998). En 2000, CGIS devient donc Nexity, mais est sortie par LBO du groupe Vivendi. Nexity est introduite en bourse en 2004, puis rapprochée des Caisses d'Epargne en 2007.

³ Créée en 1956 comme société d'HLM, Espacil Habitat est une ESH: *Entreprise Sociale pour l'Habitat*. Elle fait partie du Groupe Action Logement dont la vocation est de faciliter l'accès au logement pour favoriser l'emploi. Action Logement gère paritairement la Participation des employeurs à l'effort de construction (PEEC), versée par les entreprises de plus de 50 salariés (sur la base de 0,45% de leur masse salariale).

Les principales missions d'Espacil Habitat sont l'aménagement, la construction locative et la gestion de patrimoine social. Elle assure ainsi la gestion locative de logements et propose de l'accession aidée à la propriété (accession sociale et PSLA). Historiquement basée à Rennes, elle est implantée sur plus de 276 communes en Bretagne, en Ile-de-France et en Loire-Atlantique. Au 31/12/2018, Espacil Habitat gère 24 000 logements locatifs en patrimoine, et a livré plus de 700 logements en 2017 (dont 152 livrés en accession aidée).

A ce propos, on notera l'importance du Groupe Legendre dans ce projet à l'étude. Créé par Jean-Paul Legendre en 1946, le Groupe Legendre est une entreprise familiale et indépendante qui est devenue un acteur clé de la construction et de l'immobilier sur la Métropole rennaise; et particulièrement sur le projet La Courrouze. Le groupe y a construit son siège sur le secteur Dominos³ en 2013, ainsi que 64 logements et une crèche interentreprises⁴; et est parvenu à régler le problème de l'école polluée par la suite;

....ou enfin: Secib⁵ et Pigeault Immobilier⁶;

La plupart de ces promoteurs ont été sollicités par nos soins pour donner leur point de vue sur la fabrique urbaine de la métropole rennaise: très peu ont répondu; et encore moins ont accepté de témoigner.

¹ La société « Foncière du Connétable » a pour Président actuel Top Campus, une personne morale. Sa création a été enregistrée le 07/04/1995. Cette entité achète et négocie des biens immobiliers. Son siège est installé au 3, avenue Germaine Tillion à Saint-Jacques de la lande (35). James CADIEU, né le 28 juin 1949, serait le mandataire d'une vingtaine de sociétés dont la Foncière du Connétable, Top Campus, Matembo, Sarl Dombriand, Foncière Beaumanoir, Kaori Solutions etc. Cf. BFMTV, 2019. James CADIEU - Dirigeant de la société 86-22 - BFMBusiness.com. In : [en ligne]. 2019/.

² En 1993, le Groupe Legendre lance une activité de promotion immobilière avec Ouest Immo. En 2011, les entités Ouest Immo et Ouest Tertiaire fusionnent en OTI. En 2015, OTI devient *Legendre Immobilier* qui compte: 4 agences (à Rennes, Paris, Bordeaux et Nantes); et 200 M€ de Chiffre d'affaires.

³ Le siège couvre 5 000 m², et 5 000 autres m² de bureaux ont été construits pour de la location.

⁴ Cf. NOHRA, Samuel, Legendre inaugure son nouveau siège à la Courrouze. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 27 septembre.

⁵ Aménageur et promoteur immobilier, SECIB Immobilier intervient sur l'ensemble des projets logements: logements collectifs, maisons individuelles groupées, surfaces professionnelles, aménagements de zones urbaines, résidences étudiantes et seniors. Basée à Rennes et Saint-Malo, c'est une filiale du groupe CIB, Coopérative Immobilière de Bretagne, qui fut historiquement engagée dans l'habitat à loyer modéré. Le groupe compte une centaine de collaborateurs.

⁶ Fondé par Jean-Pierre Pigeault depuis plus de 40 ans, le groupe Pigeault a développé l'ensemble des métiers de l'immobilier (promotion, revente, location, gestion, fonds de commerce, emplacements commerciaux, immobilier d'entreprise...) à partir du siège historique situé rue de la Monnaie, à Rennes. Le groupe est présent sur Rennes Métropole, Nantes Métropole et St Malo. Jean-Pierre Pigeault est le propriétaire depuis plus de 20 ans du Parc des Expositions de Rennes - la plus importante surface d'exposition du Grand Ouest - qui reçoit près de 750.000 visiteurs par an.

Pourtant, nous avons pu déceler que le modèle rennais d'aménagement présente l'intérêt véritable (notamment sur ce type d'opérations) de faire travailler tous les promoteurs locaux - dont/et ceux d'envergure nationale. Les pouvoirs publics (avec l'aménageur) y sont de véritables chefs d'orchestre et distribuent les parts de m² SHON¹ (ou SP depuis 2012) de façon relativement équitable entre tous ces acteurs privés, semblerait-il: chacun y joue donc sa partition dans un système qui fonctionne globalement assez bien depuis déjà plusieurs décennies;

- ✚ Enfin, la participation des constructeurs aux équipements publics enregistre en 2016 une baisse de presque 500 K€ (HT sur un total de 2,3 M€) par rapport au bilan précédent, en raison de négociations en cours avec la Défense qui souhaite moins y contribuer pour le secteur Lyautey. On voit bien que les relations avec ce ministère régalien de l'Etat, tout comme avec GIAT Industries, sont assez difficiles depuis le début du projet.

Malgré des témoignages de professionnels assez difficiles à recueillir, un acteur nous explique, pour sa part, les spécificités techniques qui leur ont été imposées à La Courrouze: « On avait un feuillet sur les proscriptions (...) i.e. qu'on avait interdiction d'utiliser certains matériaux, et la grosse suggestion d'utiliser d'autres matériaux: interdiction aux menuiseries pvc, interdiction aux tabliers-volets roulants pvc. Pareil, on nous a fortement poussés à utiliser le béton plutôt que du bardage type Trespa (... le Trespa ne serait pas très « qualitatif »...) On nous a demandé d'utiliser au maximum les matériaux, on va dire « naturels minéraux », i.e. de travailler beaucoup le béton (...), de travailler les ouvertures, la luminosité (...) de travailler effectivement des nouvelles typologies, de proposer quelque chose de nouveau, i.e. pas forcément des typologies mono-orientées, mais d'avoir des doubles, des triples orientations; d'avoir des espaces « plus », i.e. travailler un T3 par exemple avec un studio adjacent, qui pouvait être un T4 en vente (... donc une modularité), une évolutivité (...) Donc on nous a effectivement demandé d'être assez innovants en terme de typologies (...)

¹ La surface hors œuvre nette ou SHON était utilisée en droit de l'urbanisme français jusqu'au 1er mars 2012. Le calcul de la surface dite « Surface de plancher » (SP), remplace à compter du 1er mars 2012, la surface hors œuvre brute (SHOB) et la surface hors œuvre nette (SHON)..

Dans les projets rennais, dans les grandes ZAC (...) on est toujours sollicité à faire ce genre d'expériences. Mais par contre dans le tout-venant, on ne nous le demande jamais, i.e. des projets qu'on appelle « alimentaires », des projets pas très en vue... ou qui sont plus pour du « produit investisseurs », ou pour des promotions assez rapides.... des produits qui se vendront parce que c'est là, on ne nous demandera pas ça....C'est vraiment dans les ZAC. Mais dans les ZAC par contre, on nous demande vraiment de nous appliquer »¹.

Ce témoignage confirme donc bien les caractéristiques d'un véritable « modèle rennais » avec des pouvoirs publics proactifs qui incitent fortement les professionnels à innover, à toujours inventer plus et mieux en matière de conception des bâtiments. Il s'agit de faire du social *et* de l'expérimentation urbanistique en même temps, sous la houlette de la puissance publique locale, ce qui est tout à fait novateur. Et ce n'est par conséquent ici pas lié à la labellisation « écoquartier », ou au site La Courrouze en particulier. Cette approche est finalement assez durable par définition (modularité, utilisation au maximum du soleil etc.), et ce pilotage par les pouvoirs locaux assez avant-gardiste en définitive, il faut le souligner.

Mais pour revenir au compte-rendu annuel de la ZAC La Courrouze (qui est assez peu accessible pour le citoyen dans la pratique vécue), c'est en définitive une véritable mine d'informations sur la conduite d'un tel projet. Il dévoile de façon précise les enjeux financiers significatifs à l'œuvre (18,7 M€ de participation des collectivités en page 27 par exemple, ou des travaux d'aménagement à hauteur de 95 M€, p 8) que doit gérer l'aménageur sur un horizon parfois incertain. Il révèle aussi la multitude des acteurs impliqués: constructeurs, promoteurs, architectes et urbanistes, géomètres, bureaux d'étude, etc.

Il montre la dépendance des collectivités aux financements des banques et aux taux d'intérêts qui évoluent - d'où l'importance du « facteur temps » pour un tel projet, car ce n'est pas anecdotique financièrement. Il dévoile également les tensions entre les différents acteurs publics, notamment entre l'intercommunalité et le Ministère de la Défense ou Giat Industries.

Il souligne enfin les opportunités qu'offrent ce type de projets aux acteurs privés, ce qui offre un véritable poumon économique à l'agglomération; ainsi que les liens de compatibilité (respecté ou pas) des différents documents d'urbanisme entre eux.

¹ C248.

Un autre type de document a néanmoins son importance pour analyser des projets comme La Courrouze: il s'agit des rapports de la Chambre Régionale des Comptes, que nous avons analysés pour 1/ la gestion par la Métropole de ses ZAC, puis 2/ pour la gestion de la SEM « Territoires et développement » précisément; et enfin pour 3/ le rapport à la durabilité qu'ils révèlent parfois (dans le cas du rapport sur Citedia, par exemple).

Ils montrent combien l'Etat continuent de contrôler à distance ses territoires, même si c'est parfois avec un temps de retard, et avec un rôle davantage consultatif que prescriptif dans les faits.

✓ *Rapport de la Chambre Régionale des Comptes (CRC)*

Cette revue de trois rapports de la CRC sera brève: elle a pour objectif d'identifier rapidement les quelques points saillants soulevés par la Chambre Régionale des Comptes par rapport à des opérations d'aménagement comme La Courrouze; et qui plus est, dans une perspective de développement durable.

=> le Rapport 2016 de la CRC Bretagne sur la gestion de Rennes Métropole (sur la période 2011-2015)¹:

Le rapport est effectué dans un contexte assez singulier, marqué par le profond renouvellement de l'assemblée communautaire après les élections municipales de 2014, ainsi que la transformation de la Communauté d'agglomération en Métropole au 1er janvier 2015².

Tout d'abord, la CRC souligne la bonne santé financière de l'EPCI obtenue grâce à une gestion prudente, même si le budget principal se caractériserait par une hausse des dépenses plus forte que celle des recettes. La Chambre salue cette performance particulièrement dans le

¹ CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne - Rennes Métropole – Exercices 2011 et suivants [en ligne]. 22 juin 2016

² Les métropoles ont été créées suite à la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles (dite « loi Maptam »). Celle-ci prévoyait, qu’au 1er janvier 2015, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre comprenant plus de 400 000 habitants, dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants, fussent transformés par décret en Métropole. Les Métropoles sont dotées de larges compétences. Toutes les compétences acquises par l’EPCI d’origine ont été transférées de plein droit à la Métropole.

cadre de la réalisation d'un équipement aussi important que la ligne B du métro. Elle relève aussi des atouts autres que financiers, comme les actions menées en matière d'égalité professionnelle homme/femme, de formation continue, de lutte contre la précarité - même si le pilotage des ressources humaines gagnerait à être mieux formalisé selon la CRC. La politique de gestion des déchets ou d'acquisitions foncières (p 5/57) est à mettre au crédit de la Métropole, ce qui est un des marqueurs forts du projet La Courrouze.

La gestion des ZAC serait assurée dans de bonnes conditions, même si un bémol sur l'information des élus serait à améliorer d'après l'autorité de contrôle, notamment pour les ZAC concédées (p 6/57).

		Bilan			Réalisé				
		bilan au 31/12/2015	Nouveau bilan au 31/12/2016	Ecart	Total au 31/12/2015	du 01/01/16 au 31/12/16	Total au 31/12/2016	2017	2016
DEPENSES HT									
Etudes	1 492 091	1 492 091	0	-101 117	1 756 974	0	1 756 974	0	0
Etudes non rémunérables	1 492 091	1 492 091	0	0	1 492 091	0	1 492 091	0	0
Etudes rémunérables	306 000	264 853	-101 117	2 927 875	264 883	0	264 883	4 890 731	2 938
Acquisitions	39 638 930	41 666 465	2 027 535	2 630 667	26 476 849	3 945 579	30 422 428	2 630 897	2 993
Acquisitions Foncières Rennes	32 783 143	25 414 011	-7 369 132	2 630 667	15 690 288	1 432 000	17 122 288	1 789 233	500
Acquisitions foncières St Jacques de la Lande	15 298 530	14 732 863	-565 667	0	10 012 111	2 431 520	12 443 630	172 775	0
Acquisition auprès de Rennes Métropole (non rémunérable)	518 728	366 503	-152 225	0	216 728	0	216 728	0	0
Eviction de locaux, démantègements, relogements	500 000	500 000	0	0	230 250	0	230 250	0	0
Frais d'actes	630 088	630 088	0	1 075 425	318 492	82 059	400 551	97 026	45
Travaux	94 027 936	95 102 931	1 074 995	0	38 802 845	3 242 025	42 044 870	3 866 879	4 886
Mise en état des sols (dépollution / déconstruction)	9 481 500	9 481 500	0	0	6 976 240	894 317	7 870 557	419 191	300
Travaux de bâtiment / superstructure	1 754 065	1 759 003	4 938	0	843 006	651 233	1 504 239	254 765	0
Travaux de voiries	45 388 132	45 989 289	601 157	0	17 015 916	670 565	17 686 482	1 917 614	2 700
Réseaux	22 435 290	22 718 229	282 940	0	9 378 671	589 848	9 968 519	611 894	1 170
Travaux d'aménagement paysagers	11 208 229	11 349 610	141 381	0	4 500 891	312 840	4 813 731	349 952	450
Entretien, nettoyage, déchets	350 000	375 000	25 000	0	85 132	113 221	201 353	50 463	40
Aléas et imprévus	3 430 300	3 430 300	0	0	0	0	0	0	0
Honoraires techniques	12 040 880	12 351 721	310 841	0	6 306 664	735 776	7 042 441	856 132	647
Urbanisme	1 525 000	1 525 000	0	0	1 022 012	45 717	1 067 729	76 000	75
Multis des travaux d'aménag.	9 300 000	9 400 000	100 000	0	4 532 538	550 473	5 083 011	625 263	500
Géomètre	480 000	480 000	0	0	291 861	33 461	325 322	30 950	20
Coordinateur SPS	205 000	218 721	13 721	0	83 924	8 928	92 852	13 869	12
Autres honoraires	550 000	750 000	200 000	0	406 238	87 197	493 435	111 030	40
Rémunérations	15 014 389	15 344 998	330 609	0	6 964 129	689 914	7 654 043	979 132	784
Rémunération sur acquisitions (3,5%)	1 103 141	1 161 594	58 453	0	709 083	137 412	846 495	90 084	101
Rémunération de gestion d'investissement (5,2% sur ht.)	6 360 048	6 541 177	181 129	0	3 133 977	230 944	3 364 921	245 729	284
Rémunération de gestion de recettes (4,5% sur ht.)	8 999 516	7 132 665	-1 866 851	0	2 852 285	297 063	3 149 348	611 319	396
Rémunérations au forfait sur communication (21€/an) sur crac (10€/an)	402 184	449 160	46 976	0	178 184	32 076	210 260	32 000	22
Rémunération de clôture	150 000	150 000	0	0	50 000	0	50 000	0	0
Frais divers	4 036 492	4 203 457	166 965	0	1 803 950	243 772	2 047 722	301 744	374
Impôts et taxes	477 761	593 128	115 367	0	223 241	28 279	251 519	67 609	49
Frais divers	2 248 641	2 185 328	-63 313	0	695 313	88 486	783 799	137 029	150
Frais de communication	1 300 000	1 425 000	125 000	0	885 199	127 008	1 012 207	97 107	75
Participation aux travaux des collectivités	1 436 435	1 936 435	500 000	0	1 322 435	0	1 322 435	0	0
Participation aux travaux pour la trémie Claude Bernard	1 000 000	1 000 000	0	0	1 000 000	0	1 000 000	0	0
Participation aux travaux pour le réaménagement du Bd de Cleunay	534 000	534 000	0	0	0	0	0	0	0
Participation aux travaux de réseaux de la rue de la Platte (ville de St-Jacques)	65 435	65 435	0	0	65 435	0	65 435	0	0
Participation aux travaux de voirie de la rue de la Platte (Rennes Métropole)	257 000	257 000	0	0	257 000	0	257 000	0	0
Frais financiers	4 392 455	4 353 358	-39 097	0	1 872 056	311 348	2 183 404	256 276	476
DEPENSES HT	112 784 370	116 636 306	3 851 936	0	85 405 905	9 147 514	94 553 419	10 890 895	9 694
TVA sur dépenses	22 542 910	22 642 479	99 569	0	9 155 122	1 072 441	10 227 564	1 289 008	1 115
TVA reversée	4 022 211	3 702 246	-319 965	0	876 291	-841 784	-165 533	747 315	680
TVA à reporter	-381 970	235 310	617 280	0	0	0	0	235 310	0
DEPENSES TTC	139 947 520	143 216 341	3 268 821	0	95 237 278	9 378 171	104 615 443	12 972 528	11 470

Figure 172 : Plan prévisionnel de trésorerie au 31/12/2016, Dépenses Source: Rennes Métropole - Dépenses SEM T&D

RECETTES HT	Bilan			Réalisé			2017	2018
	bilan au 31/12/2015	Nouveau bilan au 31/12/2016	Ecart	Total au 31/12/2015	du 01/01/16 au 31/12/16	Total au 31/12/2016		
Loyers et charges	137 189	205 503	68 323	64 300	15 361	79 661	10 841	19
Ventes	150 288 732	151 889 742	1 321 011	59 634 268	5 338 847	55 972 316	12 230 988	12 129
Cessions logement en accession libre	53 545 535	52 151 320	-1 394 215	15 187 416	770 776	15 958 191	6 175 856	2 440
Cessions logement régulé en accession maîtrisée	20 578 007	22 953 068	2 375 061	8 537 174	1 045 350	8 232 524	2 077 134	1 192
Cessions logement localif social	19 121 558	16 591 520	-2 530 038	5 717 093	0	5 717 093	911 900	1 423
Cessions logement en accession sociale	13 116 337	12 520 383	-595 954	1 542 330	648 175	2 590 505	1 816 133	1 106
Cessions commerces / services	3 408 901	3 209 345	-199 557	4 738 790	0	4 738 790	0	370
Cessions bureaux / activités	24 815 861	29 337 418	4 521 557	1 883 313	0	1 883 313	264 100	796
Cessions équipements	4 800 239	4 736 567	-63 672	14 525 455	0	14 525 455	0	-4 840
Ventes de bâtiments (MdB4 et BHE)	2 750 000	2 750 000	0	52 698	2 274 347	2 327 045	241 663	0
Participations des constructeurs	4 663 213	4 166 413	-496 800	0	0	0	750 000	0
Participations des collectivités	-5 530 000	18 339 009	2 809 000	2 809 507	0	2 809 507	0	-962
Participation d'équilibre	-0 752 000	13 552 000	2 800 000	9 577 009	0	9 577 009	0	0
Part. Rennes Métropole aile propre bus	2 307 009	2 307 009	0	7 000 000	0	7 000 000	0	0
Part. sur dévêtement de réseaux pour métro (Bd Mermoz)	270 000	270 000	0	2 307 009	0	2 307 009	0	0
Part. sur gare bus (Bd Mermoz)	2 210 000	2 210 000	0	270 000	0	270 000	0	0
Subventions	816 315	816 315	0	0	0	0	0	0
Produits financiers	851 052	851 052	0	19 315	34 607	53 923	0	100
Produits divers	488 868	688 272	179 404	851 052	0	851 052	0	0
RECETTES HT	172 764 370	176 636 306	3 871 936	488 868	179 403	668 272	0	0
TVA sur recettes	26 183 150	26 580 038	396 888	64 444 320	5 568 020	70 012 339	12 241 627	11 285
RECETTES TTC	198 947 520	203 216 344	4 268 824	9 449 394	847 947	10 297 341	2 046 321	1 776
				73 893 714	6 415 966	80 309 680	14 287 948	13 062

TRESORERIE	Bilan			Réalisé			2017	2018
	bilan au 31/12/2015	Nouveau bilan au 31/12/2016	Ecart	Total au 31/12/2015	du 01/01/16 au 31/12/16	Total au 31/12/2016		
Dépenses HT	172 764 370	176 636 306	3 871 936	85 405 905	9 147 514	94 553 419	10 690 695	9 694
TVA sur dépense	22 542 918	22 642 479	99 561	9 155 122	1 072 441	10 227 564	1 299 006	1 115
TVA reversée	4 022 211	3 702 248	-319 963	676 251	-841 784	-165 533	747 315	860
TVA à reverser	-381 979	235 310	617 289	0	0	0	235 310	0
Amortissement emprunt	28 000 000	33 000 000	5 000 000	6 646 943	4 509 614	11 156 557	5 448 766	2 575
Remboursements avances collectivité	-43 541 912	43 541 912	0	36 589 912	0	36 589 912	0	0
Consignation	-1 569 621	11 569 621	0	11 569 621	0	11 569 621	0	0
Dépôts de garantie	0	0	0	4 500	0	4 500	0	0
Avances fournisseurs	55 215	-10 512	-65 727	55 215	-10 512	44 703	-44 703	0
Retenues de garantie sur travaux	0	0	0	-95 023	77 685	-17 338	17 338	0
provisions notaires	0	0	0	5 040	25 620	30 660	-30 660	0
Dettes à payer	0	0	0	-3 568 579	3 025 771	-542 809	542 809	0
Total décaissement	282 059 053	291 327 876	9 268 823	146 444 906	17 006 349	163 451 255	18 906 078	14 045
Recettes HT	172 764 370	176 636 306	3 871 936	64 444 320	5 568 020	70 012 339	12 241 627	11 285
TVA sur recette	26 183 150	26 580 038	396 888	9 449 394	847 947	10 297 341	2 046 321	1 776
Mobilisation emprunt	28 000 000	33 000 000	5 000 000	24 000 000	0	24 000 000	9 000 000	0
Versements avances collectivité	-43 541 912	43 541 912	0	39 789 912	3 752 000	43 541 912	0	0
Déconsignation	-1 569 621	11 569 621	0	11 492 133	65 432	11 557 565	12 058	0
Remboursement dépôts de garantie	0	0	0	4 500	0	4 500	0	0
acomptes reçus sur cessions	0	0	0	1 330 072	545 522	1 875 594	-76 299	-1 130
Créances à encaisser	0	0	0	-7 200	-739 321	-746 521	746 521	0
Total encaissement	292 059 053	291 327 876	-731 177	150 503 130	10 039 599	160 542 730	23 970 227	11 931
TRESORERIE PERIODE	0	0	0	-4 058 224	-6 966 749	-2 908 525	5 664 152	-2 114
TRESORERIE CUMUL	0	0	0				-2 159 626	41

Figure 173 : Plan prévisionnel de trésorerie au 31/12/2016, Recettes, Trésorerie Source: Rennes Métropole - Dépenses SEM T&D.

Comme un des axes forts du projet La Courrouze provient de l'aménagement de la ligne de métro, et comme la métropole est l'autorité organisatrice des transports publics sur son territoire, nous avons aussi retenu les remarques concernant le PDU.

Ainsi, le PDU 2007-2017 n'aurait pas été précédé d'un bilan des actions menées antérieurement, selon la CRC qui le déplore. Or c'est un élément clé que nous retenons au fil de l'analyse de ces IAP, à savoir le constat d'une production incessante d'outils, qui sont mis à jour très souvent (pour des raisons de législation par l'Etat surtout) mais une quasi-absence de bilan, que ce soit à mi-chemin ou à l'échéance des dates fixées. A une rhétorique de la performance s'oppose une quasi-absence de culture du résultat et des délais. Ceci est corrélé à

une autre remarque de la CRC, qui est la hausse constante de la fiscalité des ménages depuis 2011 (p 6).

=> le Rapport 2012 de la CRC Bretagne sur la gestion de la SEM « Territoires et Développement » (période 2005-2011)¹:

La CRC Bretagne a examiné la Société d'Economie Mixte (SEM) « Territoires et Développement » qui aurait en 2011 une situation économique et financière satisfaisante, malgré la crise de 2008.

Comme pour le rapport précédent, la CRC recommande une meilleure information, ici sur l'assemblée générale et sur le processus de désignation de certains administrateurs, ainsi que sur les délégations existantes dans la chaîne de commandement. Cette gestion de l'information (d'une manière plus générale) sera d'ailleurs à maintes reprises soulignée par les associations ou les divers acteurs interrogés, comme si le droit à l'information était parfois compris comme une option².

La CRC constate, du reste, l'augmentation significative de l'effectif sur la période étudiée, ce qui constituerait un élément de rigidité sur le long terme pour l'entité. L'effectif est, en effet, passé de 18 personnes en 2005, à 28 en 2009 et 2010 (soit +56%)³.

¹ CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES (CRC), Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne - Société d'économie mixte Territoires et développement - Exercices 2005 et suivants [en ligne]. 2012

² Or ce droit à l'information, entendu comme la liberté d'accès aux documents administratifs (sans d'ailleurs pour autant contester la nature du mandat d'élu qui est de décider) est au fondement de la Convention d'Aarhus (1998), ou de la directive 2003/98/CE concernant la réutilisation des informations du secteur public. Cette directive a été transposée entièrement en droit français par l'ordonnance 2005-650 du 6 juin 2005 et le décret no 2005-1755 du 30/12/2005 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques. Cette directive se traduit dans les systèmes d'information publics de l'Union européenne par une plus grande diffusion d'information et de données publiques.

³ Cf. CRC 2012, p 20/113.

2.2.4.2 L'intéressement

La SEM a mis en place :

- un accord d'intéressement, négocié en 2003, renouvelé en 2006,
- un plan d'épargne entreprise qui a fait l'objet d'avenants en 2006 et 2010,
- une prime TEPA en 2008 (loi du 21 août 2007 en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat).

Ces primes ont représenté, selon les années, de 4,5% à 8% (2008) de la **masse salariale**.

2.2.4.3 La masse salariale

La masse salariale est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Les rémunérations correspondent aux salaires et primes des salariés au cours de l'année d'exercice.

(en €)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Evolution 2005- 2009
Salaires et traitements	303 019	359 206	398 080	489 301	659 169	904 351	1 045 918	1 176 256	1 183 641	79,6%
Charges sociales	138 662	156 633	170 624	225 631	301 225	417 649	476 040	536 557	550 924	82,9%
Total	441 681	515 839	568 704	714 932	960 394	1 322 000	1 521 958	1 712 813	1 734 565	80,6%
Charges d'exploitation	14 263 111	19 281 028	23 019 778	23 615 150	30 996 091	49 892 718	98 008 029	90 995 489	75 742 057	144,4%

21/112

Figure 174 : L'intéressement et la masse salariale de la SEM, in Rapport CRC sur la SEM T&D (2005-2011), p21.

La masse salariale est, ainsi, passée de 442 K€ en 2001 à 1,7 millions d'euros en 2009, i.e. qu'elle a été multipliée par presque 4 entre 2001 et 2009; et par presque 2 entre 2005 et 2009, la période étudiée par la CRC (p 21/112).

On constate particulièrement une augmentation significative de cette masse salariale entre 2003 et 2004 (+26%); et entre 2004 et 2005 (+34%). La CRC contrôlant plutôt les années après 2005, elle note cette hausse significative de la masse salariale dans l'absolu, sans pour autant s'en inquiéter, car elle serait inférieure à celle des autres charges, et du fait d'une hausse de l'activité. La moyenne des seuls salaires et traitements représenterait, selon nos calculs, environ 42 K€ par personne¹, ce qui ne semble pas négligeable à Rennes. Alors que les ZAC sont des projets urbains qui doivent aboutir un jour en principe (avec une durée qui ne devrait pas être doublée de 15 à 30 ans systématiquement) on peut interroger, en effet, la nécessité d'augmenter toujours plus cette masse salariale avec des contrats à durée indéterminée², lorsque la visibilité est incertaine à terme.

¹ Le calcul est 1 183 641 K€/28 personnes = 42 273€ en moyenne en brut.

² Le recours aux CDD resterait ponctuel, comme indiqué en p 20/112.

La Chambre souligne, par ailleurs, des prestations coûteuses fournies par la SCET¹ - frais de gestion pour la mise à disposition du directeur², prestations élevées pour un contenu parfois limité selon la CRC etc. - avec une croissance significative des coûts entre les périodes 2003-2007 et 2008-2011³. Si les contrats seraient enfin globalement bien rédigés pour les opérations, ils semblent bénéfiques *aussi* à la SEM, puisque les modalités multiples de sa rémunération lui assurent des recettes annuelles minimales, comme indiqué ci-dessous:

ANNEXE 1 : Exemples de modes de rémunération de la SEM dans le cadre de concessions d'aménagement

Nom de l'opération	Mode de calcul des rémunérations	Montants détaillés (en k€)	Rémunération prévisionnelle (en k€)
ZAC des Rives du Blouze			6 154
	<i>forfait études</i>	45 k€	45
	<i>acquisitions foncières</i>	4%	137
	<i>Investissements</i>	4,5%	2 635
	<i>recettes</i>	4,5%	3 165
	<i>forfait annuel</i>	6 k€	132
	<i>clôture</i>	40 k€	40
ZAC La Courrouze			13 826
	<i>forfait études</i>	65 k€	65
	<i>acquisitions foncières</i>	3,5%	1 053
	<i>Investissements</i>	4,5%	6 120
	<i>recettes</i>	4,5%	6 398
	<i>forfait annuel</i>	10 k€	130
	<i>clôture</i>	60 k€	60

Figure 175 : Exemples de modes de rémunération de la SEM dans le cadre de concessions d'aménagement, in *Rapport CRC sur la SEM T&D (2005-2011)*, p 72/113

Le mode de rémunération sur La Courrouze paraîtrait inciter ainsi la SEM à multiplier les études davantage sur ce projet que d'autres.

Par contre, la définition des besoins et des programmes précis des opérations après la passation des contrats serait insuffisante selon la chambre, avec des incertitudes quant à l'objet du contrat, sa durée, ou le niveau de la participation financière des collectivités. Enfin, les clauses de certains contrats réduiraient plus ou moins la part du risque, qui depuis 2005, doit peser sur le concessionnaire (p 5/112).

¹ L'acronyme SCET signifiait à l'origine « Société Centrale d'Équipement du Territoire » et correspond désormais à « Services, conseil, expertises, territoires ». La SCET est une filiale de la Caisse des dépôts et consignations, créée en 1955 dans le but de participer à l'aménagement du territoire. Cf. SCET, Notre mission. In : Scet [en ligne]. 17 août 2016.

² La convention de mise à disposition du directeur est passée de 69/79K€ (mini/maxi selon sa performance) en 2000 à 86/98K€ en 2007 (avenant n°7), soit au minimum +25% dans les deux cas (Cf. p 24/112).

³ Aussi anecdotique que cela soit, on notera par exemple la facturation relevée par la CRC en p 47/112, d'un voyage à St-Pétersbourg en 2009 auquel le directeur technique aurait participé: les activités auraient été davantage touristiques que liées à l'urbanisme et l'aménagement, pour un coût refacturé à la SEM de 2 500€ pour 3-4 jours.

Autrement dit, on peut se demander si ce système d'aménagement public via des entités de droit privé ne crée pas en filigrane un système où les contraintes de délais et les risques financiers (inhérents à la sphère privée) sont faibles pour la SEM... mais où le degré de transparence ne serait pas aussi élevé qu'avec des fonctionnaires des collectivités territoriales ou de l'Etat.

=> le Rapport de la CRC Bretagne sur la gestion de la SEM « Citédia » (2012-2017) et la mobilité urbaine¹:

Créée en 1976 à l'initiative de la ville de Rennes, la Société des Auto-Parcs de l'Agglomération Rennaise (SAPAR) est devenue une SEM² en 1986. Elle prend le nom commercial de Citédia en juin 2007, et est alors détenue à 73% par la ville de Rennes. L'entrée en vigueur de la loi MAPTAM début 2015 a entraîné le transfert de la compétence « stationnement en ouvrages publics » de la ville de Rennes à Rennes Métropole.

Créée à l'origine pour gérer le stationnement public, elle a étendu son champ d'intervention (suite à un élargissement statutaire de 1986) à des activités de sécurité, télésurveillance, spectacle, événementiel, sport et loisirs, ou encore de gestion immobilière (dont syndic d'immeubles). Cette extension des activités a été portée par un directeur général resté en fonction pendant 30 ans selon la CRC, et l'absence d'une stratégie formalisée. La SEM devrait donc se désengager de ces activités extra-statutaires ne relevant ni de l'intérêt général, ni du service public selon la Chambre (cf. p 6/107).

Quel est l'intérêt voire le rapport avec notre sujet? Notre point ici est de souligner la nécessité pour les pouvoirs publics locaux, d'interroger la pertinence de créer toujours plus de ces entités satellites d'une Métropole, qui à terme sont gérées par des personnels à l'autonomie et à la longévité parfois importantes... quand les élus (administrateurs avec jetons de présence ou pas) - qui sont responsables devant leurs électeurs et le droit - ne peuvent pas tout lire, ni

¹ CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne - Société Anonyme d'Economie Mixte Citédia – Exercices 2012 et suivants [en ligne]. 17 juin 2017

² Elle est devenue très exactement une Société Anonyme d'Economie Mixte pour la gestion d'équipements de l'agglomération rennaise.

tout contrôler (surtout si une part significative de leur temps consiste à suivre la mise à jour des IAP).

Un acteur public interrogé à ce sujet nous déclare: « *On a 15 000 pages à lire. Si chaque conseiller métropolitain veut bien faire son travail et lisait tout (...) la masse de documents qu'on a à lire...donc chacun suit des thèmes (...) c'est le problème de ces gouvernances avec un deuxième niveau. On pense qu'on a beaucoup plus de contrôle démocratique, alors qu'en réalité, non... Et parfois, j'suis même pas sûr que l'élu en charge de la délégation lui-même ait tous les éléments (...) Qu'il ait la responsabilité, c'est sûr. Que ce soit lui qui aille en taule s'il y a un souci, c'est sûr... Non mais, c'est ça qui est absolument redoutable... Qu'il ait accès à l'information s'il la demande, oui, à une condition: c'est qu'il la demande (...) les spécialistes ne donnent pas toute l'information* »¹.

Un autre point identifié dans ce rapport de la CRC est une certaine mansuétude dont auraient bénéficié certains acteurs prônant la durabilité. Ainsi, la Chambre pointe le rachat par Citédia le 30/5/2013 de la société d'auto-partage City'Roul², qui était alors déficitaire à hauteur de 242 K€, et ce, à la demande de la ville de Rennes et de la communauté d'agglomération Rennes Métropole. Cette opération de rachat n'aurait été précédée d'aucune analyse préalable de la clientèle, et n'aurait donné lieu à aucune mise en concurrence selon une procédure formalisée, comme requis par la loi, selon la CRC. Le propriétaire et associé unique de City'Roul aurait, comme indiqué ci-dessous, bénéficié de ces opérations financées sur des fonds publics (p 7/107). Le business du greenwashing (et des mobilités durables) semble avoir finalement de beaux jours devant lui.

¹ C249.

² Cf. GICQUEL, Jérôme, Rennes: Le service d'autopartage City Roul' ouvre 14 nouvelles stations. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 19 septembre 2016. Ou : LE GOFF, Laurent, City Roul', l'alternative à la voiture perso. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 24 mai 2016.

Le rachat par Citédia le 30 mai 2013 du fonds de commerce de la société d'autopartage City Roul', déficitaire à hauteur de 242 000 €, a été opéré à la demande de la ville de Rennes, actionnaire majoritaire, ainsi que de Rennes Métropole. Cette opération de rachat n'a été précédée d'aucune analyse préalable de la clientèle. L'acte de cession du fonds de commerce a par ailleurs été couplé avec la signature d'un contrat avec la société MTG, afin que cette dernière continue à fournir le logiciel et les boîtiers embarqués. Ce nouveau contrat, qui s'analyse comme un marché à bons de commandes sans minima ni maxima conclu pour une durée de cinq ans, aurait dû donner lieu à une mise en concurrence selon une procédure formalisée. Le propriétaire et associé unique de City Roul', par ailleurs l'un des deux plus importants actionnaires de l'entreprise MTG, a bénéficié de ces opérations, financées sur des fonds publics.

Figure 176 : Rachat de City Roul' par Citédia, in CRC 2017, op. cit.

Or, si la durabilité est un objectif des pouvoirs locaux, pourquoi ne pas multiplier d'autres solutions que celles toujours invoquées (le vélo sur pistes peu sécurisées et l'auto-partage)?

Pourquoi ne pas aborder d'autres pistes thématiques comme la gestion des flux: d'eaux (de pluie notamment), de déchets, ou de voitures (surtout aux heures de pointe)? Pourquoi ne pas apporter d'autres solutions comme la modélisation mathématique pour fluidifier la circulation comme à Amsterdam en entrée de ville, les plans de végétalisation dans la ville centre et certains pôles secondaires, les cantines bio à 100% dans les écoles et les maisons de retraite; ou encore la multifonctionnalité des équipements publics (avec différents usages des salles d'universités ou des gymnases l'été, ainsi que des parkings de bureaux transformés en parkings résidentiels le soir etc.)? Les solutions sont pourtant multiples et les idées à développer.

Quoi qu'il en soit, ces rapports de la CRC sont tout à fait éclairants sur la fabrique urbaine au concret. Ils apportent une analyse au plus près du droit, loin des rhétoriques partisanes. Du reste, ils montrent que l'Etat surveille encore ses territoires, mais gouverne à distance¹, souvent a posteriori.

Comment le fait-il d'ailleurs quand il s'agit précisément de terrains pollués auparavant ou sur d'anciennes installations classées comme à La Courrouze?

¹ EPSTEIN Renaud, Gouverner à distance : Quand l'Etat se retire des territoires, *Esprit* (Paris, France : 1932), Editions Esprit, 2006, p.96-111.

Merlons pollués sous bâche et gestion de terrains après-ICPE: où sont les SIS imposés par le législateur depuis le 1/1/2019?

Comme déjà mentionné auparavant, le projet La Courrouze est assez singulier par rapport aux autres ZAC rennaises, puisqu'il a été le théâtre d'activités industrielles polluantes sur des décennies, et à des degrés divers selon les époques et les parcelles. Le site a, en effet, logé les activités d'armement de l'Etat français à l'arsenal de Rennes (l'ARS) jusque 1972, puis celles de GIAT Industries, surtout sur la partie rennaise jusqu'en 2000; mais aussi les activités chimiques des usines Langlois et du cimentier la Rennaise de Préfabrication jusque 1984, sur la partie jacquolandine.

Nous l'avons précisé, un long travail de dépollution a été effectué à plusieurs reprises sans pouvoir empêcher des soubresauts notoires - en sus de la pollution avérée de la nappe phréatique - comme la découverte d'une poche assez profonde de solvants chlorés sous le pôle éducatif du secteur Pôle Courrouze en 2013; ou encore la découverte de déchets de munitions par la SEMTCAR en 2016, malgré l'attestation de dépollution fournie par l'Etat¹. Ces conditions spéciales du site expliquent sans doute que les propriétaires soient amenés à confirmer à l'achat de leur bien à La Courrouze, qu'ils ont bien compris l'interdiction de jardiner le sol (mais la possibilité de jardiner dans des bacs).

Quel est par ailleurs le contexte législatif?

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, dite *loi Bachelot* - qui suit directement la catastrophe de l'usine « Grande Paroisse » (AZF) de Toulouse - est un tournant dans l'approche de l'Etat français face aux risques industriels et de pollution. Car son processus de prévention des risques (industrie, transport...) y est désormais global. Les principales dispositions relatives aux risques technologiques sont l'*information* du public, la maîtrise de l'urbanisation, la participation des salariés, l'indemnisation des salariés, et l'*anticipation* des fins de vie des sites industriels.

¹ Cf. RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» - Compte rendu annuel à la collectivité. octobre 2017, p 5/30.

Pourtant, la réalisation d'inventaires historiques régionaux (IHR) des sites industriels et activités de service (en activité ou non) ayant des risques potentiels avait déjà commencé cinq ans auparavant, en 1998. Elle s'était accompagnée de la création de la base de données nationale BASIAS¹. La France a d'ailleurs été l'un des premiers pays européens à conduire des inventaires de sites pollués (ou susceptibles de l'être) d'une façon systématique². Les principaux objectifs de ces inventaires étaient de:

- recenser tous les sites industriels (abandonnés ou pas) susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement;
- conserver la mémoire de ces sites;
- fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

L'Etat a donc progressivement créé tout un ensemble d'instruments d'action publique (IAP) destinés à répertorier d'éventuels sols pollués ou des sites à risque, qu'il s'agisse des bases de données BASOL³, BASIAS ou Seveso⁴ qui sont directement consultables sur les sites de la DREAL¹ ou du Ministère de l'environnement.

¹ BASIAS est l'acronyme de Base (d'inventaire) des Sites Industriels et Activités de Service. C'est la base de données des anciens sites industriels et activités de service dont la finalité est de *conserver la mémoire de ces sites* pour fournir des informations utiles à la planification urbanistique et à la protection de la santé publique et de l'environnement. Cette base de données a aussi pour objectif d'aider les notaires et les détenteurs des sites, actuels ou futurs, pour toutes transactions immobilières.

Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Inventaire historique des sites industriels et activités de service (BASIAS). In : *Géorisques* [en ligne]. 2019

² Le premier inventaire date ainsi de 1978.

³ La base de données BASOL répertorie les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) *appelant une action des pouvoirs publics*, à titre préventif ou curatif. Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Pollution des sols: BASOL. In : *Pollution des sols: BASOL* [en ligne]. 2019.

⁴ La catastrophe de Seveso est une catastrophe écologique et sanitaire qui s'est produite en juillet 1976, dans le nord de l'Italie. Un nuage d'herbicide contenant des produits toxiques s'échappe d'une usine chimique, et contamine les alentours, provoquant des hospitalisations de nombreux enfants, et la mort de plusieurs dizaines de milliers de têtes de bétails.

Face à l'absence de plan d'urgence pendant ce drame, l'UE vote la directive 82/501/CEE, dite « *directive Seveso 1* » le 24 juin 1982. Elle est remplacée par la directive 96/82/CE, dite « *directive Seveso 2* » le 9 décembre 1996, elle-même amendée par la directive 2003/105/CE du 16 décembre

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 510

Pour autant, c'est une problématique majeure du renouvellement urbain que de « gérer » ces pollutions antérieures sur un site comme La Courrouze, contrairement à l'étalement urbain qui en est épargné comme évoqué par un des acteurs interrogé plus haut. La *loi Bachelot* est donc une référence pour notre terrain de recherche La Courrouze - car elle suppose une approche globale désormais - tout comme la loi ALUR de 2014² (dite *loi Duflot II*) qui nous intéresse encore davantage.

Car la loi ALUR explorerait « enfin le sujet de l'après-installations classées »³, de façon plus poussée que les seules bases de données évoquées ci-dessus. L'article 173 de la loi ALUR en particulier, ainsi que ses décrets d'application⁴ de 2015, visent en effet à « améliorer l'information sur les sites et sols pollués, à faciliter l'aménagement des friches urbaines en prenant en compte la pollution des sols dans les projets d'aménagement, ainsi qu'à clarifier les responsabilités entre exploitants de sites industriels, propriétaires, et aménageurs ».

La loi ALUR avait ainsi plus précisément pour objectif de:

2003. La directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012, dite « *directive Seveso 3* », a été publiée le 24 juillet 2012, et elle est entrée en vigueur depuis le 1er juin 2015.

¹ Cf. DREAL BRETAGNE, Les SEVESO en Bretagne. In : *DREAL Bretagne* [en ligne]. 28 février 2019.

Les sites classés Seveso sont des installations industrielles dangereuses répertoriées selon le degré des risques qu'elles peuvent entraîner. Selon un recensement fait en 2014, il y avait alors 1 171 sites relevant de la directive Seveso en France. La réglementation introduit deux seuils de classement selon la « *dangerosité* » des sites dépendant de la quantité de substances dangereuses utilisées: « *Seveso seuil bas* » (risque important – 515 établissements) et « *Seveso seuil haut* » (risque majeur – 656 établissements).

² C'est la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové. Le décret d'application 2015-1353 du 26 octobre 2015 notamment, mentionnent que l'Etat publie la Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services (**CASIAS**). Le certificat d'urbanisme doit indiquer si le terrain est concerné par un ancien site industriel ou de service inventorié et localisé sur la carte. L'outil CASIAS est élaboré à partir de la base nationale BASIAS.

³ Cf. LE ROY-GLEIZES, Carine, La réglementation explore enfin le sujet de l'après- installations classées !. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 11 décembre 2015.

⁴ Il s'agit des décrets n°2015-1004 du 18/8/2015 et le n°2015-1353 du 26/10/2015. Le premier précise notamment les modalités de réhabilitation des friches industrielles par un tiers demandeur.

1. Pallier la sous-utilisation des bases de données publiques malgré leur profusion: BASIAS (des critères d'inscription dans BASIAS étaient parfois différents selon les départements), BASOL, MIMAUSA¹, S3IC², CEDRIC³, SISOP⁴ etc.;
2. Apporter une information plus complète au public et aux maîtres d'ouvrage, et:
3. Mieux définir les responsabilités entre l'État, les collectivités et les exploitants et/ou propriétaires de terrains pollués.

Les deux grands objectifs de l'article 173 de la loi ALUR sont finalement de mieux informer le public sur la pollution des sols, et de permettre « le recyclage » des terrains pollués ou présentant un risque de pollution. Parmi les modifications apportées au code de l'environnement, celles qui traduisent la volonté de l'État de mieux encadrer la gestion des sites et sols pollués sont celles apportées aux articles L.125-6 et L.125-7 du code de l'environnement:

« L'État élabore, au regard des informations dont il dispose, des **secteurs d'information sur les sols** qui comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de **changement d'usage**, la réalisation **d'études de sols** et de

¹ MIMAUSA est l'acronyme de « Mémoire et Impact des Mines d'Uranium : Synthèse et Archives ». Cette base de données française a été développée depuis 2003 par l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN). Elle a pour objectif de recenser les anciens sites liés à l'exploitation de l'uranium en France. Suite à la demande du Ministère de l'Écologie, l'inventaire a été rendu accessible en ligne en 2009. Elle regroupe donc des informations sur les 250 sites miniers d'uranium qui ont été exploités en France métropolitaine. Les DROM-COM (départements et régions d'outre-mer) ne figurent pas dans la base de données du fait de l'absence d'activité minière uranifère dans ces zones.

Cf IRSN (INSTITUT DE RADIOPROTECTION ET DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE), La base de données MIMAUSA. In : *irsn.fr* [en ligne]. 2019.

² S3IC(ou SIIC) - acronyme pour « Système d'Information de l'Inspection des Installations Classées » - est un *logiciel professionnel* de gestion des installations classées pour la protection de l'environnement.

³ CEDRIC est une application, acronyme de « Consultation Electronique des Documents Relatifs aux Installations Classées ».

⁴ Afin de mieux définir les actions de dépollution à entreprendre, le ministère de la Défense a constitué une base spécifique de données sur les sites et sols pollués, appelée « SISOP ». SISOP est l'acronyme de « Sites et SOIs Pollués ». Cette base comporte « des informations sur les ICPE présentes, les accidents de pollution, les faits de guerre, la présomption de pollution, l'état géologique du sol ainsi que les études et actions déjà réalisées ». Les sites y sont classés en fonction de leur degré de pollution, de la sensibilité de leur sol et de la vulnérabilité des nappes souterraines. La base compterait environ un millier de sites (1.081).

mesures de **gestion de la pollution** pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publiques et l'environnement ».

Contributeurs de l'Etat et sources de données

- > **Bases de données (inventaires) provenant des administrations et établissements publics** : BASOL (DREAL, DRIEE), Andra, IRSN (Mimausa), Geodéris (base DDIE), ministère de la Défense (SISOP), de l'agriculture, brgm (BASIAS), EPCI ?...

Organismes contributeurs	Sources et bases de données	Entité responsable
Ministère en charge de l'Environnement (DGPR) et services déconcentrés	Base BASOL Base S3IC	DREAL, DRIEE, DDT...
Ministère en charge de la Défense	Base SISOP	CGA
Ministères en charge de l'Agriculture et de l'environnement	Carte de pollution à la Chlordécone aux Antilles	DAAF
ANDRA	BD des déchets radioactifs	IRSN, DREAL, ASN
IRSN	Base Mimausa	
Géodéris	Base DDIE	Géodéris, DREAL
BRGM	BASIAS	Direction D3E

Figure 177/ Contributeurs de l'état de sources de données, in BRGM, 2015. *Élaboration des secteurs d'information sur les sols (SIS) dans le cadre de la loi ALUR. Guide méthodologique à l'attention des DREAL et acteurs concernés - Rapport final [en ligne].*

Alors que l'article L.125-6 a pour mission principale *d'encadrer les constructions* sur des sites pollués, l'article L. 125-7 s'attache plutôt à apporter une meilleure information sur le *niveau de pollution* des sols lors des transactions immobilières.

Et afin de « favoriser une plus large diffusion sur le risque de pollution des sols », l'article L. 125-6 crée donc trois nouvelles sources d'informations qui sont: les SIS, les CASIAS, et les IHU:

- i. **Les Secteurs d'Information sur les Sols** voient la majeure partie d'entre eux issue de la banque de données BASOL (Plus de 5 000 sites). Ces SIS devaient être arrêtés au plus tard le 1er janvier 2019 par les préfets, et ensuite annexés aux documents d'urbanisme (PLU, POS, carte communale); puis portés à la connaissance des propriétaires des terrains concernés, et mentionnés dans les

certificats d'urbanisme d'information et opérationnel¹. Ce sont donc des terrains où l'État a connaissance d'une pollution des sols justifiant, notamment en cas de *changement d'usage*, la réalisation d'*études de sols* et la mise en place de mesures de *gestion de la pollution*, afin de préserver la santé et l'environnement.

- ii. ***La carte des anciens sites industriels et activités de services (CASIAS)*** : elle comprend surtout les sites répertoriés dans BASIAS (soit environ 275 000 sites en 2015). Créée par l'État, elle peut être enrichie par les collectivités;
- iii. ***Les inventaires historiques urbains (IHU) et régionaux (IHR)***: certaines régions (Rhône-Alpes par ex.) et certaines villes (Grand Lyon, Grenoble, etc.) ont effectué des IHU avec pour objectif de favoriser une meilleure sécurisation des opérations foncières et des projets d'aménagement (pour une plus grande exhaustivité et une plus grande précision).

Or, à l'automne 2019, seuls 8 départements sur les 101 départements français avaient publiés leurs SIS, dont plusieurs en Île-de-France, mais aussi le département du Rhône (Lyon, 69) et le Loir-et-Cher (Blois, 41):

¹ Le certificat d'urbanisme est un document qui indique les règles d'urbanisme applicables à un terrain donné. Il en existe 2 types: d'information ou opérationnel. Le certificat d'information permet de disposer d'informations sur la situation d'un terrain, tandis que le certificat opérationnel apporte des informations sur la faisabilité du projet.

Carte d'avancement par département

Départements avec consultations du public en cours ou achevées : 41, 69, 77, 78, 92, 93, 94, 95.

On se reportera aux sites internet des administrations : DREAL des régions, préfectures des départements et [DRIEE en Ile-de-France](#), pour accéder à la consultation des listes de SIS avant publication.

La carte ci-après présente l'avancement par département de l'élaboration des SIS, de leur consultation par les communes, et de leur diffusion au public. Seules les données relatives aux SIS diffusés au public sont disponibles sur le portail Géorisques.

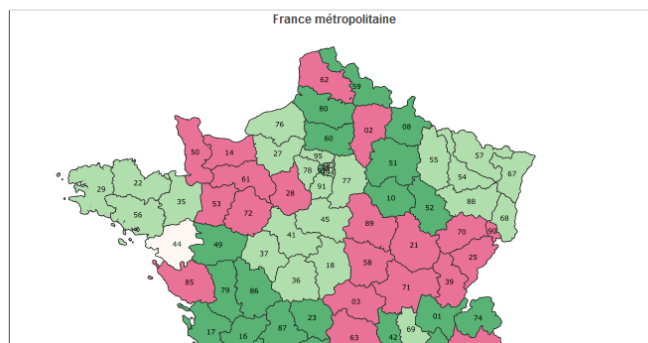


Figure 178 : Carte d'avancement par département de l'élaboration des SIS, sur MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, [sans date]. Pollution des sols, SIS et anciens sites industriels. In : Géorisques [en ligne]

C'est donc sur tout le territoire que la mise œuvre de l'article 173 de la loi ALUR semble laborieuse. Et pour ce qui concerne le département du 35, rien n'est encore disponible sur le site Géorisques. Nous avons donc interrogé diverses institutions sur la raison de ce retard de plusieurs mois, d'autant que la loi ALUR a été votée il y a 5 ans. Comme nous n'avions aucun retour malgré des demandes diverses, un acteur public de poids a eu l'amabilité de faire la même demande auprès des services préfectoraux, puisque nous n'arrivions à obtenir aucune réponse écrite de la Préfecture ni de la Métropole. Cet acteur public a réussi finalement à obtenir assez rapidement un courrier de la Préfecture.

En substance, la lettre indique que la Région Bretagne aurait décidé de prendre un arrêté SIS par EPCI: elle aurait pour objectif de publier l'ensemble des arrêtés avant la fin 2019, soit un an après le délai imposé par le législateur. La Préfecture suggère d'ailleurs d'aller voir la mise à jour sur le site de la DREAL, ce que nous avons fait. La voici à septembre 2019:

Département 35

Consultations achevées :

- Montfort Communauté (16 octobre 2018 au 16 décembre 2018)
- Pays de Châteaugirion (14 janvier au 14 mars 2019)
- Communauté de commune de Brocéliande (14 janvier au 14 mars 2019)
- Côte d'Emeraude (14 janvier au 14 mars 2019)
- Pays de la Roche aux Fées (14 janvier au 14 mars 2019)
- Saint-Méen - Montauban de Bretagne (14 janvier au 14 mars 2019)

► Consultation sur les secteurs d'information sur les sols (SIS) - Bretagne Romantique jusqu'au 22 septembre 2019

► Consultation sur les secteurs d'information sur les sols (SIS) - Pays de Dol de Bretagne et de la Baie du Mont Saint-Michel jusqu'au 22 septembre 2019

► Consultation sur les secteurs d'information sur les sols (SIS) - Liffré - Cormier Communauté jusqu'au 26 septembre 2019

► Consultation sur les secteurs d'information sur les sols (SIS) - Couesnon Marches de Bretagne jusqu'au 26 septembre 2019

Figure 179 : SIS consultations en Ille et Vilaine, sur DREAL BRETAGNE, 2019. Les secteurs d'information sur les sols - Département 35. In : DREAL Bretagne [en ligne]. 2019

La réponse apportée à l'élu qui a eu la bienveillance de relayer notre demande, et fait preuve de transparence en nous renvoyant la lettre rapidement, est la suivante:

La loi pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 prévoit l'élaboration par l'État, avant le 1^{er} janvier 2019, des Secteurs d'information sur les sols (SIS) des sites susceptibles de présenter des risques de pollution, notamment en cas de changement d'usage. Or, l'ensemble des régions françaises est en retard sur cette démarche. Le Ministère de la Transition écologique et solidaire en est informé.

La région Bretagne a fait le choix de prendre un arrêté SIS par Etablissement public de coopération intercommunale (EPCI) et a pour objectif d'approuver et de publier l'ensemble des arrêtés avant fin 2019, sauf difficulté.

A ce jour, en Ille-et-Vilaine, trois EPCI ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral SIS (Montfort-communauté, le Pays de Châteaugirion et Brocéliande communauté). Leurs fiches SIS seront prochainement mises en ligne sur le site « Géorisques ». Je vous informe également qu'un projet d'arrêté préfectoral SIS est en cours de signature avec le Pays de la Roche aux Fées.

La réglementation prévoit que le représentant de l'État dans le département arrête par commune ou EPCI un ou plusieurs projets de création de SIS, après consultation des élus, information des propriétaires et consultation du public. Ces phases peuvent être chronophages dans la mesure où il faut identifier les propriétaires concernés et rectifier éventuellement les projets de fiches SIS suivant leurs demandes.

Afin de suivre l'avancement de ces consultations, vous pouvez consulter le lien suivant sur la page internet de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) :

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/departement-35-r1266.html>

En Ille-et-Vilaine, l'information des propriétaires est achevée pour les EPCI de la Côte d'Emeraude et Saint-Méen Montauban. Trois EPCI (Redon agglomération, Fougères agglomération et Val d'Ille d'Aubigné) sont actuellement encore concernés par cette phase.

Figure 180 : Lettre de la Préfecture d'Ille et Vilaine sur les SIS, 2019

Cette réponse appelle deux constats:

- 1) Bien que la charte de l'Environnement de 2004 - qui par la Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 fait partie intégrante désormais de la Constitution française du 4 octobre 1958 - promeuve dans son article 7 le droit à l'information de tout citoyen, il semble qu'il faille être un acteur public de poids pour pouvoir obtenir des informations sur l'état d'avancement de documents imposés par le législateur depuis près d'un an (mais inexistants pour le département étudié) et relatifs à l'environnement:

« **Article 7.** Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement¹. » Car pour le citoyen lambda, il semble finalement très laborieux d'obtenir des réponses, malgré des demandes répétées;

- 2) Qui plus est, neuf mois après le délai imposé par le législateur, ce sont des EPCI ruraux qui sont à jour de la loi ALUR, bien que ce soient les EPCI urbains où se concentrent les populations, et donc les risques les plus grands; ce qui est tout de même assez problématique.

Pourtant, cette information semble tout à fait pertinente dans le cadre d'une ZAC comme La Courrouze qui va encore construire beaucoup, notamment rue de la Pilate ou rue Jean Pont² à Saint-Jacques de la lande, où furent installées les usines chimiques Langlois

¹ LÉGIFRANCE, Charte de l'environnement de 2004. In : *legifrance.gouv.fr* [en ligne]. mars 2005.

² Jean Pont fut le maire SFIO de Saint-Jacques de la lande de 1945 à 1959, administrant au départ une commune quasiment détruite par les bombardements de la Seconde guerre mondiale. Il fit voter la dénomination des rues du Pigeon-Blanc, Gabriel Péri, Pierre Brossolette ou des 25 fusillés du 30/12/1942 en hommage aux résistants. A ce propos, les fusillés de la Maltière furent non pas « 25 résistants en 1942 », mais bien plus en tout, avec plus de 70 fusillés entre 1940 et 1944 au lieu-dit la Maltière, un polygone de tir en forme de butte, que l'Armée française avait fait aménager en 1937 près de l'aéroport de Saint-Jacques.

Cf.: SAINT JACQUES DE LA LANDE, St-Jacques d'hier à aujourd'hui [en ligne]. 2016, et: PRIGENT, François, Les élections de 1973 Un tournant politique en Ille-et-Vilaine. In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. 08 2013.

On notera que c'est moins la SFIO que le PCF qui s'est présenté après la guerre comme « *le parti des 75 000 fusillés* ». Jean-Pierre Besse et Thomas Pouty, dans *Les Fusillés, répression et exécutions*

Anne-Marie Thirion – « *La gouvernance locale des écocités* » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 517

jusque 1984. Ainsi, le site a été le lieu d'activités polluantes avec Langlois (Cf. BASIAS¹), devenue Solvadis en 2002, et rachetée en 2005 par Quaron (Cf. BASOL)².

Or, Quaron est encore aujourd'hui une entité listée ci-dessous comme un des rares « Seveso de Seuil Haut³ » (SH) en Ile-et-Vilaine, à Saint-Jacques de la lande précisément, sur la zone des Cognets près de l'aéroport:

En Ile-et-Vilaine : 9 SH et 12 SB

Établissement	Régime	Ville
GRUEL FAYER	SH	Châteaubourg
HYPRED (groupe KERSIA)	SH	Dinard
2F OUEST (ex LESEUR)	SH	L' Hermitage
DE SANGOSSE	SH	L' Hermitage
QUARON	SH	Saint-Jacques-de-la-Lande
TRIADIS SERVICES	SH	Saint-Jacques-de-la-Lande
BJ 75	SH	Ste Marie de Redon
ANTARGAZ	SH	Vern-sur-Seiche
TOTAL RAFFINAGE FRANCE	SH	Vern-sur-Seiche
AEROCHEM	SB	Basuge du Désert
PROVIMI FRANCE	SB	Crevin
SAFRAN LANDING SYSTEMS SERVICES DINARD (ex HYDREP)	SB	Dinard
ITM	SB	Le Grand Fougeray
CCPA	SB	Janzé
CHIMIREC 2	SB	Javené
BOREALIS LAT F. (ex ELIARD SPCP) Le Clairay	SB	Luitré
LINDE FRANCE SA	SB	Noyal-sur-Vilaine
HYDRACHIM	SB	Le Pertre
BJ 75	SB	Redon
OVAKO	SB	Redon
CHROMATLANTIQUE Industriel	SB	Sixt sur Aff



SEVESO Seuil Haut

Figure 181 : DREAL BRETAGNE, 2019. Les SEVESO en Bretagne. In : DREAL Bretagne [en ligne]. 28 février 2019

pendant l'Occupation 1940-1944 (éd. l'Atelier), estiment que 4 520 personnes auraient été fusillées, en France, pendant la Seconde guerre mondiale, dont 80 % à 90 % de communistes.

¹ Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Fiche Détaillée Basias - BRE3503259 et Fiche Détaillée Basias - BRE3503793. In : *Géorisques* [en ligne]. 19 juillet 2005.

² MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 35.0014, Nom usuel du site : QUARON (ex-SOLVADIS France). In : *Géorisques* [en ligne]. 2 décembre 2016.

³ DREAL BRETAGNE, Les SEVESO en Bretagne. In : *DREAL Bretagne* [en ligne]. 28 février 2019.

Un PPRT¹ a d'ailleurs été élaboré en 2010 par les services de l'Etat pour ce site de Quaron² basé hors rocade depuis 1984.



Figure 182 : Photographies du site de l'entreprise Quaron, (Photographies de l'auteur)

On notera, par ailleurs, que l'autre site « Seveso de Seuil Haut » à Saint-Jacques de la lande est « Triadis Service » du groupe Séché³, situé juste à côté.

¹ Toutes les installations Seveso doivent faire l'objet d'une stricte surveillance de la part de l'exploitant et des autorités publiques. Un plan d'urgence interne et un plan d'urgence externe doivent être établis. Des personnes compétentes doivent être capables de prendre immédiatement les bonnes décisions en cas d'accident. Il s'agit de « *Plans de prévention des risques technologiques* » (PPRT).

Ces PPRT ont été institués suite à la catastrophe de l'usine AZF de Toulouse de 2001 par la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 (Loi Bachelot). Pour protéger les populations habitant dans les zones où le risque est le plus important (Seuil haut), les PPRT peuvent définir des zones d'expropriation (risque très fort) et de délaissement (risque fort) qui concernent tous les propriétaires de biens situés dans ces zones. Suite à l'approbation du PPRT, une convention de financement est établie entre les collectivités concernées par le PPRT, les industriels à l'origine des risques, et l'Etat afin de définir les participations de chacun dans le financement de ces mesures.

² Cf. le PPRT de Quaron a été signé par le préfet Cadot le 20/12/2010.

³ Le groupe de traitement de déchets Séché Environnement a été fondé à Laval par Joël Séché en 1985, et compte aujourd'hui 4 400 collaborateurs à travers le monde, 585 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2018, et 40 sites en France.

Cf. SÉCHÉ ENVIRONNEMENT, Rapport RSE 2018 - Du déchet à la ressource. In : *groupe-seche.com* [en ligne]. 2018



Figure 183 : Photographies du site de l'entreprise Triadis, (Photographies de l'auteur).

Il s'agit d'une usine Triadis de traitement de déchets (dangereux et non dangereux) située donc aussi dans la ZI des Cognets¹ à St-Jacques de la Lande, juste près de l'usine Quaron photographiée d'extérieur ci-dessous:



Figure 184 : Photographies du site de l'entreprise Quaron, (Photographies de l'auteur).

¹ Cf. SALLIOU, Sylvaine, Alerte chimique levée à l'entreprise Triadis de St Jacques de la Lande. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 23 octobre 2012.

Or, comme le site de Langlois a été déplacé en 1984 hors rocade (et son successeur Quaron est considéré depuis comme ICPE/Seveso¹), il est raisonnable de supposer qu'il puisse y avoir des pollutions antérieures mais avérées sur le secteur Pilate. Et par conséquent, doit-on supposer une nécessaire inscription de ces parcelles en SIS?... ce qui relève évidemment de l'appréciation des services de l'Etat, notamment préfectoraux.

Car la pollution serait, en effet, réelle selon un acteur public interrogé. A notre question sur l'hypothèse d'un marketing territorial par cette labellisation « d'écoquartier », il nous répond:

« J'dirais pas ça comme ça (...) C'est quand même très difficile pour (...) l'aménageur (...) C'est trop compliqué de gérer (...) tous ces contretemps, parce que c'est... Je vais vous donner un exemple (...): On avait demandé (...) à ce que la Métropole puisse désigner un lieu sur lequel on pouvait construire. Ils ont tout de suite pensé à La Courrouze. Donc on est allé visiter des choses à La Courrouze etc., et très vite, y a eu des problèmes de pollution. C'est à dire qu'on avait un endroit qui nous était réservé là, tout près du nouveau parc²... Y a un parc

¹ Quelle est la différence entre ICPE et Seveso? Un site classé selon la nomenclature ICPE est un site qui peut être à l'origine d'une nuisance pour l'homme et l'environnement. Mais il peut également répondre aux critères de la directive Seveso III.

La directive Seveso III a été adoptée le 4 juillet 2012 et prenait effet le 1er juin 2015. La transposition de la directive Seveso III a été portée par la loi dite « loi DDADUE » (Dispositions D'Adaptation de la législation au Droit de l'Union Européenne dans le domaine du développement durable) du 16 juillet 2013.

Un site ICPE (*Installation Classée pour la Protection de l'Environnement*) est donc un site qui, de par son activité, peut générer une nuisance pour l'homme ou l'environnement. Par nuisance, il ne faut pas forcément comprendre que le risque est lié à une usine chimique. Une ICPE est donc un entrepôt frigorifique de plus de 5 000 M3 par ex., un centre de stockage de carton/papier de plus de 20 000 m3, ou un élevage de vache laitière de plus de 50 bêtes. Les activités sont répertoriées par rubriques, elles-mêmes subdivisées en fonction de leur niveau de risque. Les conditions d'accès à un centre de stockage de papier ne seront donc pas les mêmes que celles liées à un centre de stockage de gaz toxiques. De même, les conditions d'accès à un site Seveso classé *seuil haut* (tel une raffinerie) seront beaucoup plus strictes que ceux encadrant l'accès à un petit dépôt de bouteille de gaz chimiquement neutre (tel que de l'azote). Les établissements militaires et les dangers liés aux rayonnements ionisants (nucléaires) ne sont pas concernés par cette directive.

² Cf. OUEST-FRANCE, Le futur parc de la Pilate commence à prendre forme. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 28 avril 2014.

Il y est notamment indiqué: « Une crèche va être construite à l'arrière de la nouvelle école. Entre les deux, nous prévoyons l'installation de jardins potagers. Il y aura aussi des espaces de jeux pour les enfants. Mais rien n'est arrêté. Il s'agit de réfléchir avec les habitants et les associations », souligne le responsable du pôle espace public à la direction de l'aménagement et de l'urbanisme.

un peu 'écologique', là, je sais pas si vous voyez, tout près de l'école (...) de Saint-Jacques: premiers échantillonnages (...) oui, l'école jaune...(et résultats des échantillonnages sur le parc près de l'école jaune:) pollutions. Donc c'est pas possible.... Or ils étaient évidemment très intéressés par de nouvelles formes de constructions. Et puis bon, là, 'constructions écologiques' puisque c'est de la terre crue etc. (rires). Eh ben, on n'a pas pu (...) Et ils nous ont un peu mené en bateau, parce qu'ils voulaient absolument nous garder: ils voulaient pas qu'on parte ».¹

Et de poursuivre plus loin: « *Et puis à un moment, moi j'ai dit au chargé de mission: 'ben attends, écoute, arrête, nous on a besoin de savoir si, nous, notre programme, on peut pas le faire. T'y es pour rien (sur) la pollution' (...) Mais après, il était en incapacité de nous dire s'il y en avait là...(et) la dépollution etc.:s'il en a pour 1 an, 2 ans, 3 ans, 4 ans etc. Nous on avait besoin de certitudes, donc nous, on va sur ViaSilva² ».*

Face à ces révélations pour le moins étonnantes, nous avons cherché à en savoir davantage. La presse locale confirme d'ailleurs en 2008 les pollutions sur la zone³:

Auparavant, cette zone, au sud de Cleunay et au nord du « Pigeon blanc » de Saint-Jacques-de-la-Lande, était vouée aux activités industrielles de l'armée (entrepôt, fabrication d'armes...) ou de l'usine Langlois manipulant d'importantes quantités de produits chimiques. Pas étonnant d'y trouver des zones de pollutions avec des traces de métaux tels que du plomb, du zinc, de l'argent, quelques hydrocarbures, de la benzine, quelques solvants chlorés, de l'antimoine ou du nickel. Les nombreuses études et prélèvements sur le terrain ont permis d'en dresser une carte et un descriptif précis.

« Mais, au regard des activités, je m'attendais à plus », résume Franck P.M. Karg, PDG d'HPC Envirotec, entreprise spécialisée dans la détection et le traitement des pollutions. **Je pensais qu'on trouverait beaucoup de traces d'huiles de coupe très utilisées dans l'usinage. Mais.**

Après, Territoires pourra se pencher sur le secteur de l'usine Langlois. « A priori, ça devrait être plutôt des hydrocarbures et peut-être des restes de produits chimiques. » C'est vrai que 2020 c'est loin.

Cf. aussi MALARET, Katia, « Depuis des mois, on vit dans un chantier inachevé ». In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 19 septembre 2013.

¹ C250.

² C251.

³ KERDREUX, Gilles, Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres. In : *Ouest-France* [en ligne]. 9 avril 2008.

Figure 185 : Extrait 1 de : KERDREUX, Gilles, 2008. *Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres.*

Interrogé ensuite, un autre acteur (privé) nous explique: « *Alors par contre l'école, pour moi, pas trop (de risques); car l'école, elle est plus proche de la rue (...)* (rue de la Pilate), *c'est (les pollutions) quand même plus proche de la voie de chemin de fer (...)*. (L'interviewé pointe une zone près d'un immeuble où), *y a une cage d'escaliers HLM, y a une cage vendue à des gens (...)* Derrière, *y a des petites maisons, et j'ai un ami qui avait acheté sur plans, parce que Rennes Métropole finançait, aidait les gens avec des petits salaires... et donc 5 ans de retard, et il a réussi à casser la vente* »¹.

Et de poursuivre plus loin: « *Après, l'école jaune, du moment que t'as pas d'espaces verts: t'as pas d'terrains, c'est pas gênant en soi (...)* Il faut creuser, il faut mettre une belle grosse chape, et ça passe, hein (...) Faut pas qu'il y ait de jardin en fait (...) Si t'as pas d'jardins, c'est pas gênant(...) Tu décaisses un peu (...) En fait voilà, ce qu'il faut, c'est décaisser un peu, remettre de la récup' propre, mettre une bonne chape, et après tu fermes. Et c'est pour ça que moi, j'avais toujours vu en fait, qu'on devait toujours faire en sorte de mettre du collectif là où c'est pollué, et du pavillonnaire là où c'est pas pollué (...) parce qu'il faut pas d'espaces verts ingérables² » (i.e. la possibilité d'ingestion de terre par des enfants en bas âge dans un jardin ou un parc).

Un autre acteur public interrogé, un peu embarrassé par notre question sur la gestion des sols pollués et l'information à ce sujet à la population, nous donne son point de vue: « *Je ne sais pas dans quel ordre le prendre...Je pense qu'à vouloir parfois trop en faire, du coup, on ne fait plus rien de bien. Dit autrement, y a des sujets qui sont sérieux et graves...: construire sur des sols pollués (...), imperméabiliser à tort les sols (...)* Y a des vrais sujets »³.

¹ C252.

² C253.

³ C254.

Et de continuer plus loin: « *Mais du coup, en fait, euh... comment dire... on ne distingue plus l'accessoire de l'essentiel. Voilà: construire sur des sols pollués¹, même si on est capable de les confiner etc. (...) Le problème c'est qu'il y a tellement de règles, que de toute façon, à un moment, c'est inapplicable; et au final, ben, ça permet paradoxalement de s'affranchir de la règle. C'est à dire qu'on se débrouille pour la contourner (...) Sur ces questions-là, j'suis un peu embêté parce que (...) Beaucoup de gens sont au courant parmi les décideurs. Tout le monde est d'accord? Je ne sais pas* »². Nous avons, du reste, posé la question à des membres d'une association à l'occasion d'une observation participante: leur méconnaissance des faits et leur indifférence à ce sujet semblaient la règle la plus communément partagée.

Notre interlocuteur évoque, du reste, ici un autre point sur la Courrouze, à savoir le choix qui a été effectué dès 2008 de ne plus faire retraiter les sols par une entreprise de retraitement des déchets (qui *seraient* ici inertes), mais plutôt de confiner les sols pollués sous bâche, afin d'en faire des merlons antibruit près de la rocade. La presse locale évoque ce choix des pouvoirs publics locaux en accord avec la préfecture, dès le début du projet en 2008³:

Pour ce qui est de la responsabilité de l'armée, un gros travail a déjà été réalisé, notamment sur le plan pyrotechnique.

Pour le reste, notamment les traces de métaux lourds dans l'ancien secteur de Giat industries (nord-est de La Courrouze), il est nécessaire d'intervenir. 10 300 tonnes de terre ont déjà été enlevées et envoyées dans une décharge spécialisée à Laval. 3 100 autres tonnes sont provisoirement stockées sur place mais, au total, 10 500 tonnes seront concernées. « **Notre objectif est de remettre aux constructeurs des terrains propres** », explique Éric Beaugé, chargé d'opération à Territoires, la société d'économie mixte qui gère cette zone d'aménagement concertée.

Un merlon anti-bruit

Que faut-il faire de ce nouveau volume ? « **Continuer avec Laval a des inconvénients**, argumente Franck Karg. **C'est l'équivalent de 1 200 camions sur la route, soit un coût de 1,479 million d'euros, un risque d'accidents et un bilan carbone de 65 tonnes de CO2.** » Pas terrible pour un « éco-quartier » qui a pour ambition d'être haut de gamme en terme de développement durable.

Figure 186 : Extrait 2 de : KERDREUX, Gilles, 2008. Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres

¹ Il s'agit d'une référence à l'école du pôle Courrouze, où la construction a continué malgré la découverte des pollutions en 2013.

² C255.

³ KERDREUX, Gilles, 2008, *ibid.*

Ainsi, le journaliste précise que la mise sous bâche du premier merlon¹ situé près de la rocade - à l'angle entre l'avenue Germaine Tillion et la rue Jean Perrin à Rennes - serait revenue à 350 K€, au lieu d'un coût de dépollution de 1,5M€, ce qui est donc trois fois moins cher pour la collectivité. Nous n'avons pas connaissance qu'il y ait eu débat public à ce sujet, ou « participation citoyenne ».

A ce propos, une revue spécialisée² confirme la même information en 2009, mais avec davantage de précisions techniques:

Après avoir évacué une partie de terres polluées par les activités d'une usine d'armement, le maître d'ouvrage a choisi de confiner sur place les 10 000 tonnes restantes. Elles forment ainsi un merlon antibruit végétalisé le long de la rocade.

Cellule de confinement étanche

Les discussions avec Territoires et l'équipe d'architectes et de paysagistes Secchi-Vigano-Dard-GEC Ingénierie ont permis de déterminer le lieu d'implantation du confinement, sa hauteur, sa forme et son usage. Le confinement aérien était le seul envisageable du fait de la faible profondeur (3 m) de la nappe phréatique. L'objectif du confinement était d'éviter la propagation des métaux lourds et les contacts cutanés, voire l'ingestion de terre par des enfants. Afin de préparer la cellule de confinement, un fond

Dans un premier temps, des opérations d'excavations et de traitement des sols en centres agréés ont été réalisées entre avril et juin 2007. Environ 10 000 m3 de terres ont été évacuées vers des centres agréés CSDU de classe 1 et 2 exploités par Sèché Eco Service à Laval (Mayenne). Des analyses complémentaires menées ensuite par HPC Envirotec sur une profondeur variant entre 0,8 et 3,8 m ont montré des incertitudes et des incohérences dans certaines zones. Au vu du bilan carbone et du prix, la préfecture et Territoires, l'aménageur du site, ont donc opté pour un stockage sur place avec un remblaiement aérien sous forme de terre.

La réalisation de ce confinement a fait l'objet de discussion avec la ville de Rennes et la préfecture et des servitudes réglementaires ont été établies afin de conserver la mémoire des opérations. **Elles indiquent notamment les précautions à prendre en cas de travaux ultérieurs dans cette zone. Par exemple, la plantation d'arbres est interdite sur le tertre afin d'éviter que les racines n'endommagent l'étanchéité.**

Figure 187 : Extraits de : Cahiers Techniques du, 2009. 6. ZOOM SUR. Le chantier de dépollution de La Courrouze à Rennes

L'article souligne ainsi notamment que la plantation d'arbres sur le merlon est interdite, alors que notre visite sur place a confirmé la présence d'arbres plantés sur le tertre, et devenus grands.

Nous avons donc posé la question de ces merlons à un représentant de l'aménageur, afin de savoir si c'était véritablement la recherche d'une empreinte carbone moindre, ou plutôt le coût moins élevé d'une telle opération qui expliquait le choix de mise sous bâche, au lieu d'un retraitement des déchets (dangereux ou pas) en usine. Nous avons demandé aussi pourquoi peu de citoyens avaient été consultés ou informés à ce sujet.

¹ L'étanchéité de ces bâches a été réalisée avec un géotextile tout autour, des soudures vérifiées, un bureau de contrôle, des plantes sur le dos et des visites de vérification.

² Cf. BÂTIMENT (CTB), Cahiers Techniques du, 6. ZOOM SUR. Le chantier de dépollution de La Courrouze à Rennes. In *Cahiers Techniques du Bâtiment (CTB)*: [en ligne]. 1 octobre 2009.

Sa réponse est la suivante: « *Il y en a plusieurs... mais il y en a un... le plus important est celui sur le secteur Dominos¹: le merlon de terres polluées de Dominos tout au nord (...) qui a fait l'objet d'un traitement spécifique sous bâche par Séché justement etc. (...) comme le nouveau qu'on est en train de faire, là, de la même manière (...) Alors, faut pas mettre d'arbres directement sur la bâche. Mais du coup, on a rajouté 1m, 1,5m voire 2m sur les endroits où y a les arbres... de terre, de terre saine (...) Mais c'est des membranes étanches qui ont la structure effectivement de résister à n'importe quelle plantation qu'on... qui viendrait se faire naturellement quelque part (...) Y a un petit peu de terre (polluée) effectivement stockée sur la tranchée couverte du métro. Mais sinon, les merlons, ils sont identifiés: y en a que deux, hein, qui sont réalisés. C'en est un effectivement au nord de Dominos, et puis un autre qui est en cours de construction sur Grand équipement. Peut-être qu'on a stocké un petit peu de terre le long de la voie ferrée effectivement, euh (...) C'est la rue Jean Pont, je pense que ça s'appelle (...) derrière les gabions-là², qui sont le long de la voie ferrée, vous allez avoir effectivement quelques petits volumes, mais là, c'est très faible parce qu'on ne pouvait pas mettre grand chose en terme d'emprise »³.*

Et il nous explique plus loin, suite à notre interrogation sur les retards de publication des SIS: « *Ah oui (rire), faut appeler la DDTM⁴ pour leur expliquer qu'ils sont en retard. Mais oui, on avait déjà échangé avec eux sur le sujet donc... J pense que, oui oui effectivement, qu'ils ne sont pas encore mis en place, mais ça ne saurait tarder, enfin... en tout cas, je ne maîtrise pas ce calendrier-là... Euh, dans le PLUi, ça doit être effectivement intégré (...) Quand on est aménageur, y a pas vraiment de risques que quelqu'un vienne construire sur ces merlons de terres polluées. Après effectivement, c'est un enjeu important (...) - notamment sur le merlon de Dominos qui est réalisé depuis un moment⁵ - de bien inscrire ça*

¹ Il s'agit précisément de celui situé à l'angle entre l'avenue Germaine Tillion et la rue Jean Perrin à Rennes.

² Le gabion est une cage métallique remplie de pierres naturelles. Les murs de gabions sont constitués de cages de différentes tailles, assemblés et fixés entre eux. Les pierres de remplissage, calcaire, éruptive ou de type galets, peuvent y être rangées ou disposées en vrac.

³ C256.

⁴ La DDTM est la Direction départementale des territoires et de la mer, qui est issue de la fusion des ex-DDE, DDAF et affaires maritimes, auxquelles sont venus s'ajouter des agents de la préfecture. Sous l'autorité du préfet d'Ille-et-Vilaine, le directeur départemental des territoires et de la mer met en œuvre dans le département les politiques relatives au « développement durable » notamment.

⁵ Le merlon avenue Germaine Tillion a été fait en 2008-2009, soit il y a dix ans.

pour le futur, bien évidemment...pour éviter que dans 20 ans,... 30 ans, on oublie, et qu'après ce soit mis de côté (...) La première chose, c'est déjà de rendre inconstructible. Après effectivement, la manière dont c'est intégré dans les documents d'urbanisme, ça, je le maîtrise pas du tout. C'est vrai qu'on l'avait signalé qu'il fallait pas qu'ils oublient de rajouter la notation dans le règlement graphique: euh... j'peux pas vous dire si ça a été fait¹ ».

Et face à notre étonnement suite aux propos d'un élu municipal qui « n'était pas au courant du 2e merlon sur Saint-Jacques », il répond avec diplomatie: « (rires) (...) *Les élus sont pas forcément toujours au comité de pilotage « Courrouze », donc ils sont pas forcément dans l'instance décisionnaire, sachant que c'est une opération métropolitaine, hein (... Ceux qui seraient au courant « officiellement » seraient) tous ceux qui suivent le projet depuis l'origine ou au fur et à mesure, donc vous avez les élus à l'urbanisme, l'élu Vice-président à l'aménagement (...) Qu'est-ce qu'ils ne savent pas? (...) ouais ouais, c'est un autre sujet mais... Oui oui, on constate par moment effectivement que l'information, elle circule parfois pas très bien.*

(... Et à propos des merlons:) *Mais c'est tout à fait assumé, c'est même revendiqué qu'on puisse stocker les terres (polluées) sur place plutôt que de les envoyer dans des centres de traitement.... rejeter la problématique ailleurs². Non, y a aucun, y a aucun loup nulle part, c'est totalement assumé, et revendiqué, je vous le dis donc. Plus on peut le faire, et plus on le fera, de stocker les terres directement sur site dans des merlons qui sont bien identifiés, et sur lesquels on sait que, voilà, y aura pas de construction...C'est, c'est au contraire, c'est plutôt revendiqué, y compris d'un point de vue écologique. Les élus sont peut-être pas au courant, mais c'est la manière la plus vertueuse de le faire... donc c'est ce qu'on essaie de faire au maximum. Donc, non non, on est plutôt fier de le faire, donc là-dessus... et puis voilà, y a pas d'ambiguïté sur le sujet. Après, c'est fait dans les règles de l'art, toujours, avec des entreprises et un suivi »³. Si le discours de l'aménageur peut paraître cohérent selon sa logique propre, et*

¹ C257.

² La commune de Laval (où se trouve le siège et certaines usines du groupe Séché) est situé à 80 km de Rennes, et la ZAC La Courrouze n'est qu'à 5 km du site de traitement et stockage jacquolandin de Triadis/Groupe Séché. Par ailleurs, les industriels de la dépollution ont l'expertise réelle, de toute évidence, pour *trier* et *retraiter* ces matières polluées, et non pas les « rejeter » ailleurs ou n'importe où.

³ C258.

l'expertise des équipes externes sans doute réelle, on peut néanmoins se demander pourquoi les élus impliqués sont beaucoup moins enclins à communiquer sur le sujet.

A ce propos, un acteur privé nous explique que c'est parfaitement légal:

« Il y a plusieurs niveaux d'analyse. D'une part, le premier niveau d'analyse, c'est de déterminer qui est responsable de quoi. J'ai pas tous les éléments du dossier, mais (...) Giat Industries a dû être responsable d'une remise en état probablement pour (suite à) un usage industriel (...) Si c'est un site qui a fermé avant 2005, c'est nécessairement pour un usage industriel (...) L'aménageur a, lui, la responsabilité du changement d'usage. Dans le cadre du changement d'usage, i.e. donc d'avoir un site qui devienne compatible avec l'usage, je l'espère, de logements (rires), et puis de crèches etc. Normalement, il a dû appliquer (...la méthodologie consistant à) faire des études de sol, faire des études de risques, faire des plans de gestion (...) et appliquer toute la méthodologie de gestion des sites et sols pollués. Et dans ce cadre-là, (...) il est admis, notamment par une circulaire (...ce n'est qu'une circulaire...) de 2017¹ (...) sur la nomenclature... une circulaire d'interprétation de la nomenclature sur les déchets, qui reprend une ancienne circulaire de 2010²; et qui dit, que, en fait, si les terres polluées restent sur l'emprise d'un même site et d'une même emprise foncière, on peut admettre de les réutiliser sur site, et notamment dans des merlons, s'il y a de la place, et puis si c'est pas risqué (...) et si ça ne génère pas de problématique d'atteinte à la qualité des eaux souterraines, de risques sanitaires etc. On peut admettre d'en laisser sur le site, et dans ces cas-là, il faut que ça soit justifié dans un document qui est établi par des bureaux d'études, et qui s'appelle un plan de gestion, voilà »³.

Et de poursuivre l'explication: *« En fait, je ne sais pas si la loi ALUR était déjà applicable ou non, parce que j'ai l'impression que tout ça a changé d'usage, et que les travaux ont déjà été faits... (...) Avant la loi ALUR (...), au niveau installations classées, il y*

¹ Il s'agit de la Note du 25/04/17 relative aux modalités d'application de la nomenclature des installations classées pour le secteur de la gestion des déchets. Il s'agit d'une note du Ministère de la Transition écologique et solidaire de 76 pages qui classe les déchets en fonction de leur dangerosité et explique les modalités possibles de leur gestion.

² Il s'agit de la Circulaire du 24/12/10 relative aux modalités d'application des décrets n° 2009-1341, 2010-369 et 2010-875 modifiant la nomenclature des installations classées exerçant une activité de traitement de déchets (abrogée depuis).

³ C259.

avait la procédure « cessation d'activités », et on expliquait bien (...) avec le décret de 2005 (...) et la loi AZF aussi, on expliquait bien jusqu'où l'exploitant était responsable (...) En revanche, on n'expliquait absolument pas quelles étaient les obligations de la personne qui change l'usage (et donc là notamment la SEM Territoires). Alors, je ne sais pas si la loi ALUR a été appliquée dans le cas présent... C'est vrai que si elle était appliquée (...), l'aménageur, i.e. celui qui porte le permis de construire, doit attester vis-à-vis de la mairie - enfin, ou de l'autorité qui délivre le permis (...), l'EPCI ou la mairie - doit attester du fait qu'il a bien pris toutes les dispositions ».

Et de conclure enfin: « Pour tout vous dire, la loi ALUR, ça a été un moyen d'encadrer, en fait, l'action des constructeurs, des aménageurs etc. Mais en fait, la difficulté qu'il y a eu, ça a été de se dire: qui est-ce qui va faire l'autorité de police, et qui est-ce qui va contrôler et comment est-ce qu'on va contrôler ça? Alors, à Rennes, c'est peut-être pas un sujet, parce que je pense qu'à Rennes, y a des gens qui connaissent les sites des sols pollués à la Métropole (...). Mais bon néanmoins, il y a des petites communes où ils ont absolument pas les compétences en interne. Donc vraiment l'idée de la loi ALUR, ça a été de dire: ça va être une attestation qui va être délivrée par les bureaux d'études, lesquels bureaux d'études doivent être certifiés, respecter des normes, respecter la méthodologie dont je vous ai parlé en 2017 etc. Et ces gens-là en fait, on leur donne un grand pouvoir, qui moi me choque assez d'ailleurs, qui est de mettre un coup de tampon sur l'attestation disant: 'c'est compatible'... Et après, à mon sens hein... c'est pour ça qu'on manque un peu de retour d'expérience parce que le système des attestations est tout nouveau... »¹.

La loi ALUR (et notamment son article 173) serait-elle donc difficile à mettre en place au niveau des services déconcentrés de l'Etat, malgré les intentions louables du législateur au départ pour l'environnement? Et de surcroît, permettrait-elle en définitive à l'Etat de transférer les contrôles (qu'il devrait effectuer lui-même en principe) à des acteurs privés? L'Etat n'aurait-il plus les moyens de ses normes toujours plus nombreuses? Or, l'Etat ne devrait-il pas *surtout* éviter d'externaliser la partie finale d'une approche plus vertueuse en matière environnementale, en faisant contrôler le travail des acteurs de la fabrique urbaine par ses propres services déconcentrés ou les fonctionnaires territoriaux²?

¹ C260.

² Car comment des acteurs privés peuvent-ils être sévères avec des clients qui le paient?

Un acteur privé ajoute: « Si on appliquait aujourd'hui la loi ALUR, il y a une disposition (...) qui dit que la personne qui fait le changement d'usage est responsable, donc (il faut) bien suivre la méthodologie, (...) s'assurer de la compatibilité, (...) joindre une attestation (qui vient bien du bureau d'études) à son permis de construire (...): c'est le L556-1 »¹... que nous avons vérifié et exposons ci-dessous:

Article L556-1
Modifié par L⁰¹ n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 128

Sans préjudice des articles L. 512-6-1, L. 512-7-6 et L. 512-12-1, sur les terrains ayant accueilli une installation classée mise à l'arrêt définitif et régulièrement réhabilitée pour permettre l'usage défini dans les conditions prévues par ces mêmes articles, lorsqu'un usage différent est ultérieurement envisagé, le maître d'ouvrage à l'initiative du changement d'usage doit définir des mesures de gestion de la pollution des sols et les mettre en œuvre afin d'assurer la compatibilité entre l'état des sols et la protection de la sécurité, de la santé ou de la salubrité publiques, l'agriculture et l'environnement au regard du nouvel usage projeté.

Ces mesures de gestion de la pollution sont définies en tenant compte de l'efficacité des techniques de réhabilitation dans des conditions économiquement acceptables ainsi que du bilan des coûts, des inconvénients et avantages des mesures envisagées. Le maître d'ouvrage à l'initiative du changement d'usage fait attester de cette prise en compte par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués, conformément à une norme définie par arrêté du ministre chargé de l'environnement, ou équivalent. Le cas échéant, cette attestation est jointe au dossier de demande de permis de construire ou d'aménager.

Le cas échéant, s'il demeure une pollution résiduelle sur le terrain concerné compatible avec les nouveaux usages, le maître d'ouvrage à l'initiative du changement d'usage en informe le propriétaire et le représentant de l'Etat dans le département. Le représentant de l'Etat dans le département peut créer sur le terrain concerné un secteur d'information sur les sols.

En cas de modification de la consistance du projet initial, le maître d'ouvrage à l'initiative de cette modification complète ou adapte, si nécessaire, les mesures de gestion définies au premier alinéa.

Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Figure 188 : Code de l'environnement - Article L556-1 sur Légifrance.

Et de nous expliquer après, suite à la question sur l'information des riverains:

« C'est un grand sujet en débat, en ce moment, l'information proactive qui doit être donnée par les autorités publiques sur l'environnement. Le moyen qu'ils ont trouvé, eux, c'est de faire des 'Secteurs d'Information sur les Sols' (SIS). Bon, la seule chose, c'est que... moi ce que j'dis, c'est que les Secteurs d'Information sur les Sols, 1/ ils sont quand même assez en retard dans l'élaboration de l'outil; 2/ ils sortent au fur et à mesure; mais ... (alors j' pense qu'il y a énormément aussi d'hétérogénéité dans la façon dont chacune des DREAL comprend l'outil, l'applique etc. ...) et 3/ les SIS c'est (...) effectivement pas fait pour les riverains, pour tout vous dire. C'est vraiment fait pour le gars qui doit ré-intervenir sur le terrain, et on lui dit: 'attention, y a une pollution, attention, faut que vous fassiez des études »².

¹ C261.

² C262.

L'idée des SIS ne serait donc pas d'être aussi précis que l'outil des « servitudes d'utilité publique »¹. Car l'avantage de l'autre instrument d'action publique qu'est le SUP, serait qu'elle est attachée à la parcelle (donc elle va à la conservation des hypothèques²); et qu'elle est annexée au PLU: cela permettrait d'avoir véritablement une traçabilité dans le temps et une précision dans l'espace cadastral; ce que les SIS n'auraient pas véritablement. Car finalement, la loi ALUR n'obligerait pas les pouvoirs locaux à donner l'adresse précise d'un merlon de terres polluées, comme l'ont fait aimablement - et avec une grande transparence - le représentant de l'aménageur et le fonctionnaire territorial, que nous avons interrogés.

En définitive, un acteur privé nous déclare sur ces SIS:

« C'est vrai que c'est un outil par lequel...en fait, parce que le ministère savait pas trop jusqu'où aller... J'trouve qu'il est un peu insatisfaisant, parce qu'on transfère une information sur le fait qu'il y a une pollution, et après on dit: 'Ben débrouillez-vous avec, quoi. Mais j'vous ai dit, hein, j'vous ai dit' (...) Moi ce que je pense, c'est que les SIS, du point de vue (... des juristes notamment) ça va être une source de contentieux... eh oui. Parce qu'on va venir dire notamment à des gens qui sont propriétaires d'un terrain (...qu'il y a pollution)... Parce que, vous savez, l'obligation d'informer de la pollution, c'est un truc qui date, dans le cadre des actes de vente... ça date du début des années 1990. Donc y a peut-être des gens qui sont propriétaires de terrains depuis les années 1970, qui tout d'un coup vont découvrir... Et l'Etat vient leur dire: 'ben en fait, vous êtes sur un terrain où y a eu une activité industrielle'...

¹ Les Servitudes d'Utilité Publiques sont des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'utilité publique. Les SUP peuvent être instituées au bénéfice de personnes publiques, de concessionnaires de services ou de travaux publics, de personnes privées exerçant une activité d'intérêt général. Elles s'imposent aux documents d'urbanisme et sont réparties en 4 catégories dans le code de l'urbanisme: 1/ Conservation du patrimoine, 2/ utilisation de certaines ressources ou équipements (énergie, télécom, canalisations), 3/ défense nationale, et 4/ salubrité et sécurité publique.

² La *conservation des hypothèques* était une institution française administrative et fiscale de la Direction générale des Finances publiques qui a été supprimée en vertu de l'ordonnance n° 2010-638 du 10 juin 2010, et remplacée par les *services de la publicité foncière*, qui conservent les mêmes attributions. La mission civile consiste à publier et conserver tous les droits réels existants sur les immeubles (servitude, hypothèque, usufruit, etc.) et en assurer l'information des tiers. La mission fiscale consiste en la perception des impôts, droits, et taxes exigibles au profit de l'État et des collectivités territoriales (droits d'enregistrement; taxe de publicité foncière i.e. les impositions indirectes perçues à l'occasion de la publication d'une opération au fichier immobilier, notamment une vente immobilière; impôt sur les plus-values immobilières etc.).

bon...et donc, là en fait, on se rend compte (...) qu'on commence effectivement à sortir des cadavres du placard¹ (...) et que ça suscite des questions. J pense pas que ce soit forcément des questions de la part des riverains, tant que des questions des gens qui sont véritablement sur la parcelle »².

Mais la question d'un possible contentieux ne se pose pas véritablement ici dans le cadre de l'étude de cette ZAC, puisque les parcelles ont été rachetées par l'aménageur. Par contre, l'information SIS permettra aux promoteurs et constructeurs à qui il vendra par la suite ces parcelles, d'exercer des options éclairées entre maisons individuelles et collectifs, en fonction de l'état des sols. Au vu de ces informations, cela sous-tendrait par conséquent que toutes les petites maisons prévues à Saint-Jacques le long de la voie ferrée³ seront probablement remplacées in fine par des immeubles, et que donc la diversité des types de construction aura été un vœu pieux sur le projet.

Mais alors, dans l'hypothèse où les « experts » assument leurs choix vis-à-vis de leur gestion des déchets industriels (comme c'est le cas à La Courrouze), car ils pensent objectivement que c'est la meilleure option « technique », le citoyen n'a-t-il vraiment jamais son mot à dire sur la fabrique urbaine, aussi compliquée soit-elle comme ici? N'est-ce pas incohérent avec un contexte où les communicants politiques présentent à l'envi la « participation citoyenne » comme la panacée, laquelle serait la nouvelle réalité d'un « monde plus transparent »?

Quelle que soit la pertinence des choix réalisés (qui peuvent être ici les meilleurs choix, d'ailleurs), le débat contradictoire sur ce type de sujets liés à l'environnement et à la santé des populations est-il vraiment superflu, ne serait-ce que pour expliquer aux riverains qu'il n'y a pas véritablement de danger, puisqu'une procédure et une documentation sont en place; et ainsi éviter rumeur et psychose potentielles? Le citoyen n'est-il autorisé finalement à s'exprimer qu'une fois tous les 6 ans, au moment des élections municipales?

¹ Il est fait référence en filigrane ici aux régions industrielles du Nord ou de la région lyonnaise, notamment le couloir de la chimie (désormais appelée « vallée de la chimie »).

² C263.

³ Cf. le Dossier de réalisation de la ZAC La Courrouze - Shéma d'intention, p2/2 - Juin 2005.

Dès lors, est-ce à dire qu'on assiste à un jeu de dupes avec le citoyen, puisqu'il donne parfois son avis sur le superflu, quand quelques élus et experts s'occuperaient des décisions structurantes? Et un effort de pédagogie serait-il, en définitive, si inutile, notamment à Saint-Jacques, même s'il s'agit d'une commune populaire¹? En effet, durant le PLH 2005-2015, Saint-Jacques a atteint 26,7 % de logements sociaux (chiffre 2013). Cet effort de pédagogie devrait-il d'ailleurs rallonger les délais, pour un projet urbain déjà vieux de 15 ans (voire de 30 ans si l'on considère le SIC), et dont l'achèvement est décalé à 2030 aujourd'hui?

Qui plus est, l'absence de débat apparent sur le projet pour la gestion des sols pollués - les merlons et l'après-ICPE - peut surprendre à certains égards, quand le sujet des cancers pédiatriques de Vincennes² a défrayé la chronique dans les médias et le milieu médical dans les années 2000. Bien que les relations causales n'aient jamais pu être déterminées de façon certaine entre les pollutions industrielles de Kodak³ et les décès multiples d'enfants (suite à des leucémies), les pouvoirs publics ont depuis plutôt tendance à privilégier le principe de précaution⁴ autant que possible dans le cas de sites sensibles¹. On soulignera ici que le cas de

¹ Saint-Jacques-de-la-Lande est la seule commune métropolitaine identifiée « commune de veille » dans le contrat de ville 2015-2020, en raison des difficultés sociales, à côté des quartiers prioritaires rennais que sont Maurepas, Le Blosne, Villejean, Clôteaux - Champs-Manceaux, Cleunay où les populations ont des ressources inférieures à 60 % du revenu médian. Cf. OUEST-FRANCE, St-Jacques et St-Grégoire, même combat : le logement social ! In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 27 décembre 2016.

² Ces cancers pédiatriques à Vincennes avaient occasionné dans les années 2000 un nombre important d'études épidémiologiques et environnementales, et une mobilisation soutenue d'experts pour déterminer une éventuelle pollution des sols pouvant entraîner des pathologies parmi les enfants fréquentant l'école et vivant sur le site. La mise en place de ces dispositifs d'études a cependant été laborieuse, comme le montre l'analyse de la mobilisation locale dans l'article de Calvez et Leduc mentionné ci-dessous.

L'article explique combien les autorités publiques sont réticentes à diligenter des études, prenant appui sur leurs « pratiques d'expertise ». Et il aura fallu le relais d'un scientifique - Henri Pézerat décédé en février 2009 - ayant une démarche militante sur les questions de santé environnementale, pour que les préoccupations locales apparues dès 1999, soient prises en compte par les autorités sanitaires.

Les autorités publiques ont également un rôle important dans la prise en compte du signalement d'un risque et dans sa régulation locale, par la constitution de comités de suivi et par l'information qu'elles diffusent auprès de la population. A défaut, la rumeur peut vite être amplifiée dans les médias.

³ Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 94.0054. In : *Pollution des sols: BASOL* [en ligne]. 6 décembre 2017.

⁴ DE SADELEER Nicolas, Le statut juridique du principe de précaution, dans : EWALD François éd., *Le principe de précaution*. Paris, Presses Universitaires de France, « Que sais-je ? », 2008, p. 73-103.

Vincennes est, de toute évidence, sans commune mesure avec l'étude à l'œuvre, mais il est à l'origine d'une circulaire de 2007 qui a changé les pratiques dans la fabrique urbaine.

Cette circulaire du 8/2/2007² présentée en partie ci-dessous, explique donc sans doute la décision prise par la maire de Rennes en 2018 de déplacer l'école polluée du pôle Courrouze vers le secteur Grande Prairie, côté Rennes³:

3-Etablissements en projet : méthodologie

■ La construction de ces établissements doit être évitée sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels.

Ce principe doit prévaloir quelle que soit la nature des polluants.
Le maître d'ouvrage du projet consultera utilement les archives détenues en préfecture, en mairie, aux bureaux des hypothèques etc., y compris les inventaires nationaux actuellement disponibles pour connaître le passé du site sur lequel la construction est envisagée.

¹ Ces « sites sensibles » dans une circulaire 2007 sont les crèches, écoles primaires et maternelles, les collèges et lycées, ou les établissements accueillants des jeunes en formation professionnelle ou des jeunes handicapés.

² Cf. MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE et AIDA - LA RÉGLEMENTATION DE LA PRÉVENTION DES RISQUES ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, Circulaire du 08/02/07 relative aux sites et sols pollués - Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués. In : *aida.ineris.fr* [en ligne]. 15 juillet 2007..

³ Il s'agit du futur pôle éducatif Simone Veil, qui doit, en principe, ouvrir en 2021, Cf. OUEST-FRANCE, Rennes. Une école Simone Veil à la Courrouze en 2021. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 16 avril 2018 ; ou COLLET, Jean-Christophe, La Courrouze : l'école Simone Veil ouvrira en 2021. In : *Rennes Infos autrement* [en ligne]. 3 mai 2018.

En fonction des renseignements obtenus, le bon sens doit prévaloir, sans qu'il y ait lieu de procéder à des analyses environnementales approfondies, et la construction de ces établissements doit être évitée sur de tels sites même dans le cas où des calculs démontreraient l'acceptabilité du projet.

■ Toutefois, compte tenu de contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Une telle impossibilité mérite néanmoins d'être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.

Dans une telle situation, l'annexe 3 de la présente circulaire propose aux maîtres d'ouvrage un ensemble de mesures dont la mise en œuvre est fortement recommandée pour répondre pleinement aux enjeux liés à de tels projets. Ces mesures, détaillées dans le "guide relatif aux modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués", comprennent notamment les phases suivantes : un diagnostic préalable ; des opérations de dépollution, complétées par des particularités constructives lorsque des pollutions résiduelles persistent (**par exemple : vide sanitaire systématique si les polluants sont susceptibles de dégager des vapeurs toxiques**) ; une évaluation quantitative qui, par le calcul, doit permettre de conclure à l'acceptabilité des risques liés aux pollutions résiduelles ; un plan de surveillance le cas échéant ; une information pertinente et ciblée.

Figure 189 : Extrait de la Circulaire du 08/02/07 relative aux sites et sols pollués - Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.

A propos de ces établissements avec des populations sensibles, un acteur privé nous explique:

« De façon générale, les écoles, on essaie de ne pas les mettre (sur des anciens ICPE). Y a une circulaire dédiée, qui est une circulaire de 2007¹ (...) qui dit, que de façon générale, en principe (...) on essaie de ne pas mettre d'école sur des sites de sols pollués. Et quand on doit la mettre, eh bien en fait, on prend toutes les mesures (...) On fait intervenir précisément l'ARS qui (...) normalement regarde tout ça de très très très près »².

En outre, suite à notre question sur la translation de la nouvelle école du secteur Pôle Courrouze à Grande prairie, soit 200 mètres plus loin seulement, notre interlocuteur explique: « Peut-être que les nouvelles études qu'ils ont faites prouvent que ça passe (...) à cet endroit-là. En tous les cas, s'ils ont posé une demande de permis de construire pour ça... alors, c'est vrai que c'est le grand jeu des collectivités, parce que les collectivités, du coup, se disent: 'mais c'est moi en fait qui m'auto-délivre le permis' (...) L'ARS en principe doit être saisie, et l'ARS est très regardante, surtout que, on a eu l'histoire de Vincennes; on a eu l'opération « établissements sensibles » qui a été menée par le Ministère de l'écologie et le BRGM pour

¹ Circulaire du 08/02/07 relative aux sites et sols pollués, op. cit.

² C264.

identifier justement sur les écoles déjà construites depuis 20 ou 30 ans s'il n'y avait pas des remontées de vapeurs (...) et puis c'est ressorti y a pas longtemps parce que (l'association) Robin des bois a remué encore des dossiers. Mais c'est vrai que là, sur les écoles, c'est vraiment ce qu'on appelle un « nuage ultra-sensible », et auquel il faut être hyper vigilant... et moi quand je travaille sur des industriels, on aime pas du tout avoir des communes qui nous disent qu'elle vont mettre des écoles sur des anciens sites industriels »¹.

Cela a pourtant été le cas côté Saint-Jacques, où une école maternelle² a déjà été construite à proximité de l'ancien site Langlois, précédemment évoqué³ par un acteur public qui avait renoncé à y construire des maisons en terre crue. L'école nouvelle qui a été ouverte en 2018⁴ - et a coûté près de 3 M€ (HT) - aura sans doute fait l'objet de précautions spéciales vu l'endroit, et selon des procédures établies au niveau national. Aussi surprenant que cela puisse paraître pourtant, la communication politique autour de cette école du secteur Pilate s'inscrit, assez paradoxalement, dans une rhétorique de la durabilité⁵ pour le moins prononcée⁶.

Par conséquent, si l'on observe des différences ténues, mais néanmoins réelles dans l'application du principe de précaution entre deux communes limitrophes, on peut se demander si la fabrique urbaine n'est pas en définitive un peu plus prudente dans une ville-centre comme Rennes, ou dans une ville aisée comme Cesson-Sévigné⁷, où le projet ViaSilva a suscité des débats très vifs en 2014 car les populations ne sont pas tout à fait les mêmes?

¹ C265.

² Cf. SAINT JACQUES DE LA LANDE, Nouvelle école Gabriel Péri. In : *st-jacques.fr* [en ligne]. 2017.

³ On notera qu'une école existait déjà sur le secteur; néanmoins cette école contenait de l'amiante, comme beaucoup construites dans les années 1950-60.

⁴ Cette école offre d'ailleurs un cadre de grande qualité aux écoliers désormais.

⁵ Un article de la presse locale insiste notamment sur le « toit végétalisé ». Cf. OUEST-FRANCE, La future école maternelle reçoit son toit végétalisé. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 25 mai 2018

⁶ La rhétorique de la durabilité dans ce cas précis peut interroger sur un certain cynisme du politique.

⁷ A Cesson-Sévigné, où se trouve le projet Via Silva, le taux de chômage est de 6,7% (deux fois moins qu'à Saint-Jacques, ou SJ). Les employés représentent 10% (contre 23% à SJ) de la population et les ouvriers 5% (13% à SJ) quand les CSP+ représentent près de 20% (9% à SJ) de la population et les retraités (souvent des télécommunications etc.) 28% en 2016.

L'idée notamment de garder des lignes THT près des futures trames vertes et bleues, ou encore d'accroître les densités, avait suscité beaucoup de rejets en 2014, et aura été *le* sujet des élections municipales à Cesson, ce qui coûta sa place au maire socialiste. La sociologie différente des trois communes peut-elle, par conséquent, expliquer des participations citoyennes et une vigilance différentes sur des questions sanitaires et environnementales liées à des projets urbains? Car le choix initial des hauteurs ou encore celui d'ériger des constructions assez proches des lignes THT, aura mis les associations cessonaises vent debout. Cela révèle donc en filigrane des formes d'inégalités géographiques et sociales face à la potentielle exposition aux risques sanitaires et environnementaux, puisque dans un cas, tout passe; et dans l'autre, le projet est modifié. Cela pose, du reste, la question des mobilisations rendues possibles grâce à des associations¹ ou à des individus catalyseurs², ainsi que la question de la mise à l'agenda de politiques publiques de réduction des risques environnementaux. En France, il semblerait qu'il faille avoir des drames ou des oppositions farouches pour qu'elle ait lieu véritablement, et dans une logique moins de collaboration comme au Danemark ou en Allemagne, qu'une logique d'affrontement.

Du reste, le cas de Vincennes³ (mais on pourrait ajouter ici le cas de Cesson également) est emblématique de l'implication croissante de la société civile locale dans les questions d'ordre environnemental et sanitaire. Et pour celui de Vincennes particulièrement, ce serait un exemple de l'association des populations aux expertises menées, d'après les autorités sanitaires. La sociologie à Vincennes était particulière aussi, comme à Cesson, puisque le quartier concerné - le quartier sud qui est le plus onéreux de la ville - est situé entre le château et le bois, à proximité de la ligne de métro reliant Paris à Vincennes. Ce quartier serait d'ailleurs nommé par les promoteurs immobiliers « le carré magique ». A contrario, dans une commune beaucoup plus populaire comme Saint-Jacques de la lande où le taux de logement

Cf INSEE, Dossier complet – Commune de Cesson-Sévigné (35051) In : *INSEE* [en ligne]. 2019.

¹ A Cesson-Sévigné, ce sont surtout des associations de riverains qui ont déclenché les débats.

² Ce fut notamment le cas à Vincennes d'Henri Pézerat, un scientifique ayant une démarche militante sur les questions de santé environnementale.

³ CALVEZ Marcel, LEDUC Sarah, *Des environnements à risques : Se mobiliser contre le cancer*, « Chapitre 2. L'usine Kodak de Vincennes », Paris, Presses des Mines, 2011, 217 p.

social est proche de 30% désormais, la construction d'une école près d'un ancien site ICPE ne semble avoir soulevé aucun débat, et généré finalement peu d'informations sur les choix réalisés. Quant à la construction de merlons de terres pollués sous bâches, elle ne semble avoir mérité, pour certains décideurs-clés, aucun échange véritable avec les populations riveraines, notamment dans une simple logique de pédagogie.

Ces différences de traitement de situations dans le cas de sols pollués soulèvent aussi la problématique de la construction des problèmes publics¹ au niveau national - et leur traduction concrète au niveau local - au prisme de l'évolution des sociétés et des lieux. Dans un monde peuplé de substances toxiques dans l'espace tant domestique que public, certains évoquent un accommodement collectif². Au contraire, d'autres pensent que les seuils de tolérance face aux produits industriels emplis de substances cancérogènes ou autres perturbateurs endocriniens (suspectés ou avérés) devraient être repensés par les citoyens³. La question de leur mise en débat émerge donc aujourd'hui, et se posera - espérons-le - davantage demain.

Au demeurant, la multitude des parties concernées par un tel projet urbain - aménageur, comité de pilotage, communes, métropole, services déconcentrés de l'Etat, associations de

¹ CEFAL Daniel. La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques. In: *Réseaux*, volume 14, n°75, 1996. Le temps de l'événement I. pp. 43-66.

Ces problèmes publics - entendus comme des problèmes sociaux dont la formulation et la résolution sont des enjeux d'ordre public - ont été analysés soit au prisme de la théorie fonctionnaliste (défendue par Merton par ex.) i.e. qu'ils s'agit de traiter des dysfonctionnements dans la société (à partir de conditions normales ou optimales), soit pour d'autres (Fuller et Myers) au prisme de la théorie des conflits entre différentes valeurs; soit encore (Becker) à partir de l'appréciation/appréhension par des acteurs divers. A ces débats entre objectivisme et idéalisme, Cefal définit la construction des problèmes publics comme *une dynamique de production et réception de récits descriptifs et interprétatifs, ainsi que des propositions de solutions*.

² RAINHORN Judith, *Blanc de plomb. Histoire d'un poison légal*, Presses de Sciences Po - Académique, 2019, 376 p.

L'historienne Judith Rainhorn a ici enquêté sur le blanc de plomb, la fameuse céruse, massivement fabriquée et utilisée pour blanchir la peinture qui a couvert les murs des villes européennes depuis la fin du XVIIIe siècle.

³ GRANDJEAN Philippe, *Cerveau en danger : protégeons nos enfants*, Editions Buchet-Chastel - Collection la Verte, 2016, 336 p.

Philippe Grandjean est un médecin danois né en 1950 : épidémiologiste, spécialiste de médecine environnementale, il enseigne au Danemark et à Harvard (États-Unis). Reconnu au niveau international comme l'un des plus grands spécialistes du sujet, il s'est donné la mission de mobiliser les citoyens sur l'urgence à agir.

citoyens et riverains - nuirait-elle à l'information de tous? Et permettrait-elle en définitive une concentration des pouvoirs de décision dans les mains de quelques personnes seulement, du fait de la complexification (et du manque de clarté?) dans la chaîne de commandement? Alors que l'intercommunalité est présentée comme un moyen de mutualiser les ressources, donc comme un gage d'efficacité dans l'utilisation des deniers publics, est-ce le garant d'un meilleur partage des décisions et de leur contrôle véritable, donc un moyen d'améliorer nos démocraties?

Le jour où les SIS seront publiés partout en France au titre de l'article 173 de la loi ALUR, et notamment pour le département 35 concerné ici, alors Rennes Métropole devra inscrire ces SIS en annexes de son nouveau PLUi 2019 ... puisque rien ne figure encore évidemment dans les PLU 2019 des deux communes. A la prochaine demande de permis de construire par un promoteur, il faudra alors vérifier qu'une attestation a été réalisée par un bureau d'études certifié dans le domaine des sites et sols pollués, garantissant ainsi qu'une étude de sol a bien été réalisée selon les nouvelles règles, et qu'elle a été prise en compte dans le projet de construction.

Un guide méthodologique a d'ailleurs été fourni à cet effet aux collectivités par la BRGM, sous la forme suivante:

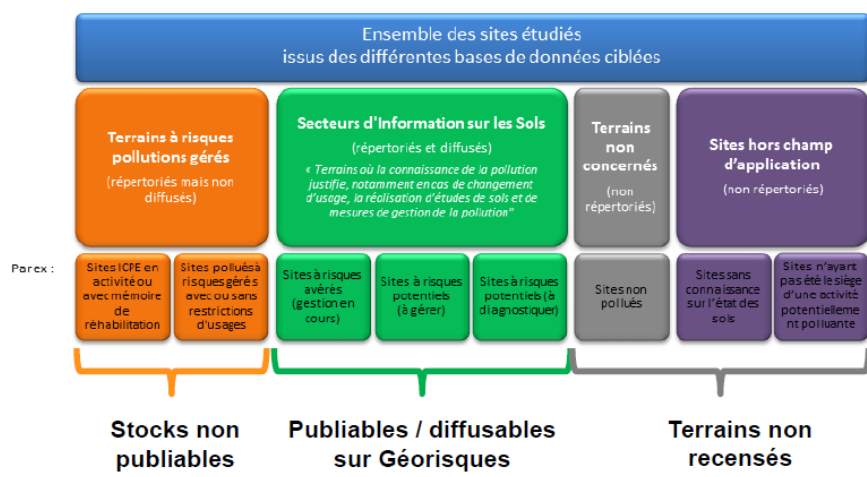


Figure 190 : Typologie des SIS, in BRGM, 2015. *Élaboration des secteurs d'information sur les sols (SIS), op. cit.*

Un acteur privé nous donne son point de vue à propos de l'inflation de normes (environnementales notamment), et du transfert des responsabilités - donc d'un véritable pouvoir - à des acteurs privés comme les bureaux d'études... i.e. face à cette privatisation du contrôle de la fabrique urbaine:

« C'est ça la grosse tendance. C'est que (...) l'Etat n'ayant plus les moyens d'être partout (...) il fait supporter le coûtà des acteurs privés... Et l'histoire des SIS, c'est un peu ça. C'est: ouh là là, je sais que j'ai une obligation d'information sur l'état de pollution des sols. Bon alors: ouh là là, j'ai vu qu'il y avait BASOL, BASIAS... m'enfin personne ne connaît BASOL, BASIAS... Donc je vais faire des SIS. Bon, d'accord, ok, on fait des SIS. Ouh là là, je dis à tout le monde: attention y a un problème! Mais bon, après, bon ben, faites bien les études entre vous (...) et puis, recrutez le bon bureau d'études (...) ça veut dire quoi, ça? ça veut dire: je vous transfère la patate chaude, mais vous avez été informés, hein! »¹.

L'analyse de ce projet au prisme des IAP environnementaux (lois, labels, bases de données BASOL, BASIAS, SIS etc.) montre ici un projet labellisé « écoquartier » par l'Etat, du fait également de longues concertations organisées par les agences (AUDIAR, IAUR) avec les habitants du quartier² ou par la mise en place de « jardins partagés³ ».

Ainsi, un des acteurs publics nous explique son rapport de concertation d'une centaine de pages: « Pour moi, la concertation, c'est un terme valise (...mais)...d'une part, il faut qu'on

¹ C266.

² Cf. les rapports de concertation en annexe.

³ Ces jardins partagés, quoi qu'on puisse en penser vu l'état des sols et de la nappe phréatique (même si 70 cm de terreau aurait été rajouté), se trouvent au vallon Jules Verne. Ils sont donc juste à côté du mémorial du train de Langeais (37), commune située entre Angers et Tours, où début août 1944, deux trains envoient 900 prisonniers vers les camps de concentration. Ce train de prisonniers civils et militaires, parti de Rennes, sera stoppé en gare de Langeais par les alliés, et bombardé. Mais le convoi repartira ensuite par la route vers Tours, puis vers les camps de concentration, dont beaucoup ne reviendront pas.

Cf. VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL, Wagon mémorial d'août 1944. In : valdeloire.org [en ligne]. 16 novembre 2018, ou

LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE, La tragédie des 6 et 7 août 1944. In : lanouvellerepublique.fr [en ligne]. 31 août 2018, ou

LE GOFF, Laurent, Rennes. Le souvenir du dernier train de déportés reste vif. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 1 août 2019.

l'inscrive dans la durée (...et). Y a pas de miracle: on fait pas de concertation (...), on fait pas le lien permanent (...) sans moyen»¹. » Et de poursuivre: « La concertation, elle consiste à quoi? A bonifier le projet dans le sens des responsabilités de chacun (...): le maître d'ouvrage, il a des responsabilités, le maître d'œuvre aussi, le maître d'usage² aussi »³.

Et de poursuivre ensuite: « A un certain moment, c'est vraiment un processus de concertation systémique... permanent (qu'il faut mettre en place...) ... y a un processus citoyen... y a (...) la mise en place d'un écosystème participatif qui fait partie intégrante des projets, et qu'on vient pas rajouter dessus; moi je crois pas à ça du tout (au rajout ex-post). La preuve, on parle du Blosne, vous voyez ce que ça a donné. On parle de La Courrouze, vous voyez ce que ça a donné ... parce qu'on l'a pas intégré; et alors là, n'en parlons même pas du tout... puisque là (sur le projet La Courrouze), on (...) est venu faire après coup ce qu'on aurait dû faire avant, qu'on n'avait pas fait. Mais bon, là, on est dans un caractère très électoraliste, quand même hein, faut pas se raconter d'histoire; enfin moi je l'ai vécu comme ça, en tout cas. Eh ben, ça fait (...) chou blanc, ça marche pas quoi... ça, ça marche pas (...). Un label par définition, c'est toujours réducteur. Ce qui n'est pas réducteur, c'est la vie dans la cité, et c'est pas de l'écocité (...) Dans notre culture (métropolitaine rennaise) en tous les cas, puisqu'on accueille...(… puisque) la métropole doit accueillir de plus en plus de monde, comment voulez-vous qu'on fasse autrement que d'étendre la ville? Moi j'vois pas comment on peut faire autrement. Faut bien régler cette quadrature (du cercle). Donc, qu'il y ait des (...) services qui ont en charge d'être un peu dans la prospective de ce qu'il faut faire etc. (...) c'est le rôle de ces services et des élus et... Mais très rapidement, dès que ça, tout ça c'est fait, les populations sont directement concernées par ce qui est en train de se faire, avant. Et là, on enferme tout dans les labels. J'avais participé à deux ou trois trucs sur les labels écocité etc. J'ai été effaré...j'ai été effaré, i.e. que vous cochez des... vous cochez des croix. Y a rien de plus réducteur que de cocher des croix pour être dans le label ou ne pas être dans le label. Je trouve ça...C'est pareil dans la construction: vous avez des labels, vous avez une liste longue

¹ C267.

² Le maître d'usage est entendu ici par notre interlocuteur comme 1/les habitants, dont notamment 2/ les gardiens d'immeubles (quand ils existent encore) qui seraient les meilleurs analystes de la réalité sociale d'un quartier par-delà les chiffres, d'après l'interviewé; mais aussi 3/ les associations; ou encore 4/ ceux qui ne font que passer dans un quartier.

³ C268

comme ça de mon bras, là. Vous avez une liste de labels de ceci, de cela (...) et là c'est pas le cas, mais dans la plupart des labels, c'est pour passer au tiroir-caisse derrière »¹.

Outre une organisation de la participation citoyenne qui semble assez décriée par les spécialistes interrogés sur ce projet La Courrouze, l'étude plus détaillée aura révélé *aussi* une autre réalité connue d'un microcosme seulement, à savoir des sols pollués confinés sous bâche (selon des règles sanitaires sans doute strictes et conformes)². Mais il s'agit donc d'une labellisation « écocité » par l'Etat malgré un déplacement à 1,5 km plus loin seulement d'une pollution originelle qu'on bâche sur des zones nouvelles, principalement construites de HLM ou de logement en accession aidée. Alors dans ces conditions, il est légitime de poser deux questions:

1/ Les habitants des secteurs où se concentrent des populations fragiles doivent-ils être moins consultés qu'ailleurs? Et 2/ peut-on invoquer sans exagération une forme de cynisme de certains qui réciteraient des discours vertueux sur le développement durable à moindre frais, puisque ces riverains (pas toujours électeurs de surcroît) seraient de toute façon apathiques?

A cette interrogation, un élu³ nous répond après un temps de réflexion: « (A la première question) *Non...* (Et à la deuxième) *Y a un peu de tout ça....* »⁴ Et de continuer plus loin: *Y a des menaces qui sont objectivement différentes (...) Autant pour certains trucs, je dis: on va trop loin... autant là, pour le coup, on a mené des études pour diluer le problème, si j'ose dire ...sans jeu de mot...* (sourire)⁵.

¹ C269.

² Selon l'ADEME, la gestion durable des sols pollués est un défi face à la complexité et à la diversité du milieu « sol ». Elle nécessite de mobiliser de nombreuses disciplines scientifiques ainsi que des connaissances liées aux risques sanitaires, sur des thèmes aussi divers que la caractérisation de la pollution, l'évaluation de ses voies de transfert et de ses effets, ou les solutions de gestion et de dépollution. Du reste, le marché (France) de la dépollution est en pleine croissance: il aurait atteint 560 M€ en 2012. Le marché répond à deux grands donneurs d'ordres, les industriels pour 40% et les acteurs de l'aménagement pour 60%. Cf. ADEME, Nos expertises, Sols pollués. In : ADEME [en ligne]. 2019.

³ Il s'agit d'un élu d'opposition, donc non décideur sur le projet, mais qui nous répond aussi forcément dans une logique partisane.

⁴ C270.

⁵ C271.

Un spécialiste des questions environnementales nous explique, pour sa part, la situation: « *C'est un grand débat qu'on a actuellement sur le droit à l'information. Je pense que (...) l'Etat français a encore des progrès à faire là-dessus. Après, il faut bien comprendre que s'ils veulent pas (...) donner l'information, c'est parce qu'ils ont peur qu'on vienne mettre en cause leur propre responsabilité hein, bien sûr (...). L'autre grande tendance qui va avec la privatisation - et nous on s'en rend bien compte, mais ça, c'est pas du tout politiquement correct de vous le dire - c'est quand même la frousse qu'ont les fonctionnaires de la DREAL de voir leur responsabilité engagée (...) Plus on va donner d'information, plus on va faire la traçabilité de leur action, et plus ils risquent d'être en porte-à-faux, parce qu'ils en auraient peut-être pas fait assez à un certain moment etc.*¹ *Et la réalité des choses (...), y a des gens remarquables de compétence dans ces corps d'inspection - on a beaucoup de chance quand même - parce que les DREAL ont souvent des gens bien cortiqués ... bon, mais y a aussi des différences de génération hein (...) les jeunes (inspecteurs), ils ont des approches... ils ont plus la trouille (...) Mais les DREAL à leur décharge, elles ont beaucoup de missions et quand même beaucoup de travail (...) et c'est vrai qu'elles peuvent pas être partout* ».² Il y aurait par conséquent un vrai problème d'adéquation des moyens que met l'Etat face aux normes qu'il impose et surajoute sans cesse à ses services déconcentrés, aux acteurs privés et aux pouvoirs locaux.

Un acteur privé ajoute par ailleurs: « *Il y a un vrai problème de ce double discours qui est: 'on est les champions de l'écologie'. On met en place effectivement tout un tas de textes (...) du code de l'environnement. On a l'illustration avec les sols pollués, mais c'est le cas dans un tas d'autres domaines... Et (...) on met pleins d'obligations sur la tête des exploitants qui savent pas trop comment s'en débrouiller, et des DREAL qui sont débordées* ».³

Comment synthétiser finalement toutes ces analyses des acteurs de terrain et nos constats?

¹ La question peut ici se poser, en effet, suite à l'attestation de dépollution quand la SemTCAR a découvert ensuite en 2016 pleins de déchets de munitions sur le pôle Courrouze, par exemple.

² C272.

³ C273.

Organisation en mille-feuille - voire en silos - de l'Etat avec des institutions dont les compétences se recoupent parfois, inflation législative et normative sans que le pouvoir exécutif n'apporte les moyens en face (Cf. la charge des DREAL), privatisation de la fabrique urbaine ou du contrôle des IAP environnementaux (comme les SIS avec les bureaux d'étude), discours vertueux sur la durabilité (dont la participation citoyenne), quand les pratiques locales montrent parfois le choix d'options discutables.

Quelles sont donc les pistes envisageables pour améliorer un fonctionnement démocratique déjà décrié, notamment dans les territoires¹ depuis près d'un an? Afin de ne pas sombrer dans un pessimisme total ou une critique stérile, il convient, en effet, de trouver des solutions concrètes, notamment à partir de l'éclairage des acteurs que nous avons interrogés, qui vivent au quotidien cette réalité de la fabrique urbaine.

A nos questions sur le mille-feuille administratif et les logiques en silos, ainsi que sur les prises de décision par un groupe restreint de personnes sur des sujets aussi épineux que les sols pollués, un acteur privé nous dit:

« Le fonctionnement en silo, c'est un vrai truc très français (...) J'ai compris par exemple qu'en Belgique, ils travaillaient pas du tout comme cela. En principe, on doit essayer de se mettre autour de la table, et de mettre l'ensemble des acteurs concernés »². La question du pilotage d'un projet urbain par quelques uns au prisme des questions sanitaires et environnementales, soulève donc celle de l'optimisation et du partage de l'information.

Pour un acteur privé, c'est aussi et surtout la question des vides juridiques qui pose véritablement un souci: *« Le problème n'est pas forcément l'exploitant de l'installation classée (...) Car quand on est dans le cadre de l'installation classée, y a des corps d'inspection, y a le préfet (...) En matière de sites et sols pollués, ce qui est compliqué, c'est aussi le cas du site qui n'a jamais été une installation classée, et qui est néanmoins polluée: ça peut arriver parce qu'il y a des remblais etc. Et là, on est un peu sur un vrai vide juridique: ça n'a jamais été*

¹ Cf. la crise des gilets jaunes depuis l'automne 2018.

² C274.

dans les radars du BASOL (...) Y a beaucoup de villes en France qui ont été remblayées: on a été cherché des mâchefers¹ etc.² ».

Pour un élu interrogé, du reste, il faudrait surtout que le législateur prenne en compte « *la vision que les élus locaux ont de leur territoire, et le lien qu'ils ont; et l'attachement à l'identité de leur territoire... tel qu'ils l'ont conçue, créée, développée, aménagée... tel qu'ils le perçoivent, et là où ils se projettent en fait... et l'échelle à taille humaine³ ».*

La problématique des sols pollués sur ce terrain de recherche aura enfin - pour conclure ce sous-chapitre - eu le mérite de montrer le rôle moteur de l'Union européenne en matière environnementale, comme souligné par cet acteur privé:

« (En matière d'environnement de façon générale) 70 ou 80% du droit français vient du droit européen (...) Sur ces histoires de droit à l'information environnementale, les exigences sont européennes (...). Par contre, en matière de sites et sols pollués (...) il n'y a jamais eu de directive sur les sols. Je sais pas où ça en est mais (...) on applique notre droit français. La seule chose qu'on applique du droit européen en matière de sites et sols pollués, c'est: « qu'est-ce qu'on appelle un déchet » (... venant de la directive sur les déchets⁴ ...).

Mais sinon pour le reste, chaque Etat gère les sites et sols pollués selon ses propres principes (... En Belgique ou aux Pays-Bas notamment...) ils sont capables de faire des choses en terme notamment de réutilisation des terres polluées que nous, on n'arrive pas à faire en France (...Pour d'anciens sites industriels français par exemple, les terres....) Ils les mettent pas dans des merlons: ils les excavent, et ça part ensuite dans des filières de désorption⁵

¹ Le mâchefer est le résidu solide de la combustion du charbon (ou du coke) dans les fours industriels, ou bien de celle des déchets urbains dans les usines d'incinération.

² C275.

³ C276.

⁴ Cf. Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, sur Légifrance, et AIDA, Directive (UE) n° 2018/851 du 30/05/18 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets. In : *aida.ineris.fr* [en ligne]. 30 mai 2018.

⁵ La désorption thermique est une méthode de décontamination des terres polluées qui consiste à les chauffer entre 400 et 600 °C afin que les polluants se volatilisent, les gaz émis étant dépoussiérés et épurés par un filtre à manches. La désorption thermique décontaminerait presque intégralement les terres : elle serait bien adaptée aux hydrocarbures lourds (fioul lourd, goudrons, HAP) et légers
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 545

*thermique aux Pays-Bas; et ensuite, ça va partir pour faire des polders (...) Nous, c'est encore très compliqué »*¹. Autrement dit, d'autres pratiques que les merlons de sols pollués sous bâche existent, et la « désorption thermique » en est une parmi d'autres. Par conséquent, les pouvoirs publics français gagneraient à aller étudier les méthodes de leurs confrères dans le nord de l'Europe.

Alors, pour enfin conclure sur ce chapitre, que peut-on dire de la gouvernance sur ce projet urbain à vocation durable, du point de vue des différents acteurs interrogés?

3) Une gouvernance durable?

Ces projets urbains comme La Courrouze révèlent un pilotage qui connaît des soubresauts, ou parfois un arrêt brutal après les élections et le changement complet des équipes municipales (comme à ViaSilva); ou la modification des équipes communautaires sur la métropole rennaise après 2014 avec un véritable renouvellement générationnel. Les équipes techniques évoluent aussi en fonction des opportunités et de leur carrière (parfois terminée).

Il s'agit donc de souligner ici combien le temps du projet urbain durable (et de la fabrique urbaine en général) diffère de celui d'une mandature ou des carrières individuelles. D'autres individus montent en responsabilité sur ces projets après les élections - professionnels de l'urbain ou de la politique - avec une recombinaison des équipes qui doivent apprendre à se connaître et réussir à collaborer ensemble.

(solvants : benzène, toluène, xylène). Les terres traitées seraient alors facilement valorisables comme matériel de remblais. Le procédé ne génère ni odeur, ni déchet.

¹ C277.

Le modèle rennais: une distribution équitable entre les acteurs privés ou entre les associations

Le modèle rennais de logement et de promotion du lien social semble a priori tout à fait novateur et équitable par rapport à de nombreuses autres métropoles en France, et il suscite parfois l'admiration de certains ministres écologistes¹.

Pour les administrés, la sélection des ménages pour l'attribution d'un logement se fait, comme déjà évoqué, via un système de critères objectifs définis à l'avance, et en toute transparence. Pour les associations, il existe une aide financière substantielle des pouvoirs locaux, puisque celle-ci s'élève à plus de 13% du budget de la ville centre en 2018.² Pour les acteurs privés, c'est un système assez rassurant car les pouvoirs publics les font travailler à tour de rôle à partir d'une liste de référence.

➤ *Équité et mixité organisées afin de créer du lien social*

Cette politique favorisant la vie associative et de quartier permet ainsi de nourrir un tissu associatif très dense, sur la ville centre principalement. Cela crée un environnement où les associations sont plutôt satisfaites de leur sort.

Et sur un projet comme La Courrouze, celles-ci décrivent de bonnes relations avec les professionnels de la fabrique urbaine; avec les urbanistes par exemple. Un associatif nous relate son point de vue à cet effet: « *Y a des choses qui sont bien pensées, d'abord parce que le cabinet Vigano et Secchi (...) les urbanistes (sont) très chouettes, très proches. On les a rencontrés pleins de fois pendant les temps de concertation, et ils étaient vraiment très (...) Ben,... c'est les prestataires de Territoires et Développement, et ils travaillent pour les personnes qui habitent (...là...). Très bonnes relations avec les urbanistes (...) alors qu'avec*

¹ Cf. OUEST-FRANCE, Logement: Emmanuelle Cosse admire le modèle rennais et évoque NDDL. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 2 mars 2016.

² Sur un budget d'environ 370 M€ en 2018, la ville de Rennes consacre environ 50 M€ aux associations et partenaires. Cf. RENNES MÉTROPOLÉ, Budget de la Ville de Rennes 2018 - Le soutien aux associations. In : *dataviz.rennesmetropole.fr* [en ligne]. 2018.

Territoires, c'est plus compliqué... des mensonges, des non-dits (rires), pleins de trucs...Ils sont pas agréables »¹.

Ce financement s'est accompagné d'ailleurs à une époque, dans les années 2000, de financements de voyages à l'étranger, afin que les habitants puissent réfléchir avec les pouvoirs publics à l'aménagement de leur quartier (notamment le quartier sud du Blosne). Un associatif évoque à cet égard le lien social véritable qui a été créé à l'occasion de ces voyages dans des villes européennes, organisés par les élus de la ville centre, et notamment par l'adjoint à l'urbanisme de l'époque.

A notre question sur le projet La Courrouze d'abord, notre interlocuteur répond:

« Ben, (on dirait) qu'c'est pas fini (rires)... J'dirais que c'est pas fini... (...) L'idée d'un écoquartier, moi ça m'intéresse toujours (...un site) où se développe un espace citoyen, ça m'intéresse. Mais ce qui se fait dans un écoquartier peut se faire dans un qui est pas un écoquartier, donc voilà. Je le vivais avant de venir là, dans le Blosne... où ils avaient commencé (...) une concertation importante qui a pas très bien tourné, qui a été compliquée (rires ...) On a des copains qui sont allés à Berlin, qui sont allés à Barcelone (...) qui sont revenus avec des paillettes dans les yeux... des envies de changer leur bâtiment, de modifier leurs espaces de vie. Ils voyaient pleins de choses ailleurs, et c'est super riche (...) et puis une expérience sociale: ils sont partis avec des gens (ayant) une histoire différente... du quartier, ils sont partis en bus (...) c'est des trucs intéressants »².

Ainsi, un associatif nous décrit ce lien créé et entretenu autant par les financements de la ville que par les associations elles-mêmes; même s'il constate une évolution depuis la dernière mandature dans la façon d'organiser ce « vivre-ensemble »:

« Moi j'pense qu'après 2014, c'était moins bien (...) ça s'est crispé en tout cas (...) Y a aussi eu un ralentissement, et puis voilà... puis y a eu l'école. J'pense que ça les a fait bien patiner, hein, quand même. Ils perdent en crédibilité (...) Mais on a fait des trucs ensemble, hein, jusqu'à encore cette année (...). Mais sur la dernière concertation (...) - parce que c'est

¹ C278.

² C279.

beaucoup d'immeubles au départ (à La Courrouze) ... construits très fermés avec des grilles, avec des digicodes: y a des immeubles, il faut passer deux fois le badge pour pouvoir rentrer dans l'appartement (...) - on s'disait que nous, fallait qu'on crée du lien au delà de nos frontières résidentielles (...) C'est beaucoup d'énergies (l'association) mais quand même (...) y a beaucoup de gens qu'on a rencontrés, et qui sont pas nos voisins immédiats de paliers (...) et qu'on rencontre après dans d'autres espaces de la vie du quartier, quoi: ça, ça donne une idée de village, quand même (...) ça crée du lien social, on habite dans le même endroit, on a un destin commun (...) Ouais ouais, y a un soutien... (des pouvoirs publics rennais aux associations) »¹. Le lien social est donc organisé d'une manière volontariste par les pouvoirs publics locaux.

Pour autant, suite à notre comparaison sur le pilotage d'autres projets dans des villes comme Lille ou Amsterdam, notamment sur le plan d'organisation de la mixité sociale, un acteur privé nous répond:

« Je dirais: pas plus qu'à Lille... En même temps, Lille c'est aussi une mairie socialiste (...) Pour le coup, à Amsterdam, ça marche vraiment: on mixte vraiment les gens². Les gens (...) partagent la même cage d'escalier, partagent le même ascenseur... i.e. que les gens qui paient une location sociale peuvent se retrouver sur le même palier qu'une personne qui achète son appartement 5000€ du m². C'est ce qui se passe à Amsterdam: c'est une réelle mixité. Ce qui se passe à Rennes, ou ce qui se passe à Lille, ou ce qui se passe en France, c'est une pure hypocrisie... puisque dans ces deux villes, on nous demandera systématiquement de séparer les cages d'escalier »³. La mixité sociale réelle semble donc compliquée à mettre en œuvre, et pas totalement aboutie finalement à La Courrouze, comme en France d'une façon plus générale.

Et pour ce qui est des acteurs privés, quelle est leur analyse des relations qu'ils ont avec les pouvoirs métropolitains?

¹ C280.

² Un acteur public nous dira la même chose sur l'Allemagne, où des études de terrain seraient réalisées par les agents avant l'attribution du logement, afin de faciliter le fameux « vivre-ensemble » de pallier.

³ C281.

➤ Un écosystème stable permettant aux acteurs privés de travailler à tour de rôle

Pour les professionnels de la fabrique urbaine, le modèle rennais consiste en la sélection équitable, semble-t-il, des acteurs privés bretons (ou nationaux) présents sur le territoire, en fonction d'un portefeuille de référence compilé par l'aménageur.

Pour chaque programme particulier (qui sera bâti sur un lot), une lettre de motivation doit être envoyée d'abord par le promoteur pour faire acte de candidature, qu'il s'agisse de La Courrouze ou de toute autre ZAC rennaise. Chaque promoteur sélectionne ensuite une agence d'architectes avec l'aménageur, toujours à partir de trois types de cabinets d'architectes: des agences parisiennes, des seniors régionaux, ou de jeunes agences sans référence encore sur de grosses opérations. Les architectes que nous avons interrogés auraient, du reste, été sélectionnés sur leur « intention » et non sur une « esquisse » à La Courrouze, après avoir passé un oral devant un jury composé de représentants de l'aménageur, de l'urbaniste et des élus, lequel jury donne en règle générale sa réponse assez rapidement. La capacité du professionnel à *convaincre* devient alors un élément déterminant pour le cabinet, et sa capacité à effectuer du réseautage sur la métropole est véritablement une compétence-clé aussi.

Les acteurs privés interrogés ont montré beaucoup de prudence quant à leur avis sur le pilotage de ce projet La Courrouze¹, et semblent de toute façon satisfaits de travailler sur des ZAC qui expérimentent par définition. Ce sont, du reste, de gros projets pour tous, et donc ils gèrent assez bien les contraintes habituelles inhérentes à leur profession.

L'un d'eux nous glisse à ce propos:

« Je crois savoir que donc, l'adjoint à l'urbanisme (d'une des deux communes) n'aime pas du tout cette ZAC-là (...) Je sais pas exactement pourquoi... Je pense que c'est quelque chose qui est trop dur, trop franc du collier pour lui (... Et pour ce qui est de l'urbaniste...) C'est un cabinet international, mais qui travaille vraiment dans la simplicité, dans la sobriété.

¹ Ce genre de réflexe confirme l'adage selon lequel « on ne scie pas la branche sur laquelle on est assis ».

En tout cas, ils cherchent pas à mentir, enfin... Un matériau pour eux, c'est un matériau non détourné: un béton, il doit pas être peint, il doit être lasuré (avec) juste une peinture hydrofuge, pour vraiment révéler la vraie couleur. Il y a une volonté de garder un naturel, de garder une simplicité. Et ce qui fait que la production, en tout cas esthétique, peut être un peu brute. C'est « brutaliste » i.e. que ça peut être affilié au mouvement brutaliste de l'art, quoi. (... Et de répondre à notre question sur l'engagement sur le projet de l'élus évoqué au départ...) Je pense pas qu'il soit désengagé, mais je pense qu'il ne le porte pas »¹.

Cette analyse révèle en filigrane la différence des points de vue urbanistiques qui existe entre professionnels et élus, ou entre anciens et actuels élus; ce qu'il convient de gérer au mieux en situation pour que le projet aboutisse. Et par conséquent, cela révèle la difficulté de voir ce type de projet piloté politiquement avec la même conviction par des individus en responsabilité mais différents sur plus de 15 ans, quand ce projet s'étire trop dans le temps. Le portage politique par les pouvoirs urbains peut donc être évolutif selon les élus. Mais ce sont tout de même les pouvoirs locaux à Rennes qui sont véritablement les chefs d'orchestre de l'aménagement urbain.

Ce constat de pouvoirs publics puissants au niveau local est confirmé par un autre acteur privé, au sujet d'une consultation citoyenne sur l'aménagement d'un quartier au sud de la ville centre, et qui a été renouvelée pour La Courrouze:

« On avait fait le voyage à Barcelone avec des ambassadeurs. Donc y avait des promoteurs, et l'architecte-urbaniste (...). Et c'est vrai qu'en discutant avec certains promoteurs, j'trouvais ça bien, en fait, le principe. Mais on avait appris que chaque promoteur devait financer le voyage de trois personnes, mais (...) personne n'était forcé (...) Y en a un qui m'a expliqué clairement que... si il payait pas (d'après lui), il pouvait faire une croix sur des terrains (...) Après d'un côté, (...) les promoteurs l'auraient peut-être pas fait (...) Et au final, les ambassadeurs² ont pris un peu de poil de la bête (...) Et c'est vrai que, les bailleurs sociaux, c'est normal, c'est culturel. Mais c'est vrai qu'avec les promoteurs, tu voyais que voilà... ils avaient pas le choix mais ils venaient parce qu'il fallait venir. Et au

¹ C282.

² Les ambassadeurs sont alors une trentaine d'habitants choisis par les organisateurs, ou volontaires, pour participer à une consultation citoyenne.

final, le projet avançant, les ambassadeurs ont eu l'impression finalement d'avoir leur mot à dire (...) Maintenant quand ils ont commencé un petit peu à vouloir (...) décider des choses (...) qui n'étaient pas dans ce qui était voulu par les pouvoirs publics, ça s'est un peu plus freiné. Et puis y a eu l'autre souci aussi: y a eu le voyage à Berlin, y a eu Barcelone. Et finalement, certains riverains ont peut-être un peu remis en cause (...) la légitimité (...de ces ambassadeurs...) Et finalement, est-ce qu'on leur payait pas leur voyage pour avoir la paix sociale, quoi?... alors que les ambassadeurs, franchement étaient tous quand même assez intéressés par le projet (...) Finalement la démocratie participative, l'idée était pas mal, les mots étaient bien dits, mais derrière en fait, y avait un périmètre qui était quand même délimité, qui était pas dit, et qui s'est senti (...) Moi j'trouve (que) c'est plus: tu veux avoir ton banc. Il est à gauche ou à droite? C'est ça un peu le choix que t'as »¹.

Ce propos soulève ici la réalité de la puissance publique qui a ici, en définitive le monopole de la décision en matière d'aménagement, que ce soit vis-à-vis des acteurs privés ou des habitants (après l'élection), dès lors qu'il y a un véritable volontarisme politique de ne pas laisser faire le marché². Le propos pose aussi la question de la légitimité de la concertation citoyenne: qui parle, et au nom de qui en réunion publique, puisqu'il est simple citoyen comme tous les autres? Le vote - notamment électronique, ce qui a d'ailleurs été mis en place à plusieurs reprises pour le budget participatif à Rennes par exemple, via Internet - n'est-il pas alors un moyen de régler de façon plus juste ce problème de légitimité de celui qui s'exprime dans les réunions publiques? Cet entretien interroge enfin la notion de coût sur la consultation citoyenne ou l'organisation de voyages. Ce coût est soit supporté par le contribuable, soit par les acteurs privés s'ils souhaitent travailler ensuite, puisque le rapport de force ne leur est pas favorable. Toute consultation a donc aussi des effets très concrets, notamment financiers, qu'il convient de mesurer et arbitrer en amont pour les élus.

¹ C283.

² Nous ne faisons ici que reporter des propos de personnes libres parler, et de livrer leur analyse et leur témoignage, avec des méthodes rapportées qu'on ne commentera pas... et qui sont impossibles à vérifier ici.

Il n'est pas inutile enfin de souligner que les rapports entre les acteurs publics et les acteurs privés ne sont pas toujours lisses, ni la communication optimale. Certains témoignages ont révélé de très bonnes relations entre les associatifs et les acteurs privés (notamment les urbanistes), alors qu'un acteur public évoque des tensions qui ont pu monter avec les acteurs privés, malgré la bonne volonté des uns et des autres:

« J'ai énormément appris (sur ce projet, car c'était sur le long terme...) Humainement en plus, on suit des gens. Le fait que ce soit repris avec l'asso des cartoucheries, ça c'était super (...) Voilà, on a initié une démarche et c'est repris par les habitants plus le Big Bang Circus (...) et l'asso des Cartoucheries aussi (...) donc ça c'était super (...) On a fait une réunion de clôture justement pour terminer (...) parce que ça partait un peu en jus de boudin à la fin (...) On se sentait plus soutenu par Territoires (...) On arrivait plus à convaincre peut-être, je sais pas. Et on a souhaité quand même organiser une réunion avec Territoires, Studio et puis AUDIAR et IAUR pour faire le bilan de la concertation (...) entre 2012 et 2017, cinq ans de concertation (...) pour qu'on fasse le point, le bilan, et puis les étapes... puis après voilà, ben un tour de table pour que chacun dise ce qu'il en retire, les éléments positifs et les éléments négatifs etc.(...) On a mis énormément de temps à trouver une date (...) Et je suis très content de l'avoir fait, et du coup d'avoir entendu leur point de vue (... qui était) pas du tout satisfait de la concertation, alors pas du tout...qu'ils étaient satisfaits sur certains points (...mais) sur le fait de s'être senti dépossédés de leur projet (... et qu'après chaque concertation), l'impression qu'on revenait avec une liste de cadeaux de Noël... décousue. Donc eux après (...), ils trouvaient pas le sens avec tous ces éléments. Et donc on leur demandait après de faire un projet avec toutes ces pièces de puzzle à assembler, et donc c'est pas comme ça que, eux, fonctionnaient »¹.

Ce bilan pointe du doigt la notion plus globale du « timing » sur ces projets, qui est capitale, tout autant que le timing de la concertation. A Copenhague et Elseneur - on le verra par la suite - la concertation a *toujours* eu lieu avant, mais jamais pendant ou après: rien n'est commencé professionnels avant un balisage méthodique et détaillé en amont. La concertation ex-post est-elle par conséquent utile en définitive (hormis pour obtenir la labellisation d'un projet?) quand les professionnels doivent retravailler alors nombre d'éléments, et que des problèmes de communication s'installent entre les différents acteurs. Est-ce contre-productif

¹ C284.

alors, et faut-il faire des points réguliers pour éviter les points de rupture? La question n'est pas forcément superflue.

Un régime urbain qui fonctionne depuis 50 ans, mais en fin de cycle?

L'approche par les *régimes urbains* développée par le politiste américain Stone¹ dans les années 1980 dévoile une interdépendance entre les sphères politiques et économiques sur un territoire urbain, qui est tout à fait pertinente dans le contexte métropolitain étudié ici.

Ces « interactions horizontales entre acteurs, groupes et organisations urbains »² permettent ainsi de mettre en œuvre une certaine vision politique³ pour les élus, et de travailler de façon régulière sur ce territoire pour les acteurs privés: les promoteurs, constructeurs, architectes etc. Les politiques urbaines seraient par conséquent façonnées par des coalitions informelles - mais stables sur une ou plusieurs décennies - qui regrouperaient des acteurs ayant des ressources et des intérêts souvent variés, mais qui parviendraient sur le moyen terme à construire ensemble une « capacité de gouvernement ».

L'analyse fait d'ailleurs référence au concept de « Development regimes » du même auteur, Clarence Stone⁴, qui sous-tend l'idée d'une recherche commune de croissance économique sur une agglomération pour tous ces acteurs différents; ce qui serait l'objectif le plus courant des coalitions urbaines aux Etats-Unis, selon lui. Cette analyse est également

¹ STONE, Clarence N., *Regime Politics: Governing Atlanta, 1946-1988*, University Press of Kansas, Lawrence, 1989, 376 p.

² PINSON Gilles, La gouvernance des villes françaises. Du schéma centre-périphérie aux régimes urbains, *Pôle Sud*, 2010/1 (n° 32), p. 73-92.

³ Nous entendons ici une vision politique de la ville, mais cette vision est évidemment plus large que la seule sphère de la fabrique urbaine en général.

⁴ STONE, Clarence N., Urban Regimes and The Capacity to Govern: A Political Economy Approach, *Journal of Urban Affairs*, n°15, 1993, p 1-28.

proche de celle des « growth coalitions »¹ (les coalitions de croissance), une notion assez similaire qui décrit un environnement propice à créer des conditions favorables à l'investissement des acteurs privés, et donc au développement économique d'une métropole. Il s'agit donc de renforcer l'attractivité de la ville-centre ou de ses pôles secondaires vis-à-vis notamment des acteurs de l'économie de la connaissance ou des TIC désormais; mais aussi de soutenir la croissance économique par une mobilisation des ressources propres au territoire².

Ainsi, les politiques de « keynésianisme spatial » menées de façon sectorielle dans les années 1960 par la haute fonction publique d'un État³ français dirigiste - qui représentent d'ailleurs des formes renouvelées de colbertisme, et sont symbolisées notamment par la DATAR⁴ - auraient subi progressivement « un changement silencieux »⁵. Cette évolution, surtout dans les grandes villes, et bien avant la décentralisation administrative des années 1980 d'ailleurs, aurait développé une capacité autonome d'innovation, ainsi qu'une capacité d'action dans des secteurs peu investis par les services de l'État : développement économique transports collectifs, politique du logement massive et sociale, réhabilitation de l'habitat insalubre, etc.

Il semblerait que ce soit exactement le cas à Rennes, où une action proactive des pouvoirs locaux existe dès la mandature Fréville⁶, avec une politique du logement très volontariste, conduite notamment avec des stars comme l'architecte Georges Maillols et avec des entreprises comme la Rennaise de préfabrication (située rue de la Pilate à Saint-Jacques

¹ LOGAN John R., MOLOTCH Harvey, *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Berkeley, CA, University of California Press, 1987, 383 p.

² DORMOIS Rémi, Les coalitions dans l'analyse des politiques urbaines post-keynésiennes, *Métropoles* [En ligne], 4, 2008.

³ Les sociologues du CSO (le Centre de Sociologie des Organisations) ont baptisé ce système le SPAL pour le « système politico-administratif local » (Cf. Worms, 1966).

⁴ La Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) a été créée en 1963.

⁵ LORRAIN Dominique, La montée en puissance des villes, *Économie et humanisme*, n° 305, 1989.

⁶ Henri Fréville est maire de Rennes de 1953 à 1977, député de 1958 à 1968, et sénateur de 1971 à 1980.

de la lande) qui fabrique des immeubles « en kit ». Les lois Defferre¹ n'auraient donc fait que valider juridiquement une évolution entamée bien auparavant.

A Rennes comme dans d'autres grandes villes françaises, il existe, certes, un espace proprement politique - défini comme la « politics » - i.e. un espace de compétition politique parfois tendue entre des individus ou entre des partis, avec des notabilités² et la construction du fief autour du chef³. Mais il existe également un espace où se révèlent des enjeux de « policy », i.e. de gestion des différentes institutions et autres satellites comme les SEM, de construction de projets de territoires (via la prospective) et de coordination de politiques publiques: la politique des transports, avec celles du logement, des déchets, mais aussi les politiques culturelles ou sociales.

Un système de coopération des milieux politiques locaux avec les acteurs économiques débute effectivement sous l'ère Fréville et se poursuit sous l'ère Hervé⁴, avec l'aide d'ailleurs de la sphère universitaire (dont ils sont issus), comme l'explique un acteur public:

« Il y a quand même dans l'ADN... (...) Au moment où Rennes commence à se développer dans les années 1960, on voit très rapidement qu'il y a une puissance publique locale qui est extrêmement forte... qui surtout n'hésite pas à s'opposer à l'Etat... et qui est force de proposition. C'est vrai, on le retrouve pas mal en Bretagne autour des organismes

¹ Les deux grands moments de la décentralisation se sont concrétisés par les lois Defferre en 1982-1983, puis la réforme constitutionnelle en 2003, même si les actes III etc. de la décentralisation se poursuivent après.

Il est donc fait référence ici à la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions (publiée au JO n° 52) et à la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat (JO n° 7); ainsi qu'à la loi constitutionnelle n° 2003-276 du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République.

² WORMS Jean-Pierre, Le préfet et ses notables, *Sociologie du travail*, n° 3, 1966, p. 249-275.

³ LAGROYE Jacques, *Société et politique. Jacques Chaban-Delmas à Bordeaux*, Paris, Pedone, 1973, 345 p.

⁴ Edmond Hervé, né en 1942 à La Bouillie (22), est maire de Rennes de 1977 à 2008.

Il a aussi été député de 1986 à 1993 puis de 1997 à 2002; ministre de l'énergie de 1981 à 1983, puis secrétaire d'Etat à la santé de 1983 à 1986. Il aurait été assez affecté par sa mise en accusation lié à ce poste dans l'affaire du sang contaminé dans les années 1980: Edmond Hervé est, en effet, acquitté pour cinq chefs d'inculpation sur sept par la Cour de justice de la République. Les deux condamnations portent sur le manquement à une obligation de sécurité ou de prudence.

HLM, où y a la volonté de contribuer à la définition d'une politique publique, qu'il s'agisse du logement social à l'époque, de la reconstruction (...). Là, incontestablement, on est sur un régime volontaire. Quand Fréville dit: « non non, la ville, c'est à l'intérieur du périphérique, c'est pas à l'extérieur ». On met pas les personnes au banc (de la société ou de la ville), et on veut que ces quartiers soient à l'intérieur de la ceinture, c'est déjà une très forte volonté politique... et qui va, petit à petit, avec l'arrivée d'Edmond Hervé (...), au contraire même, se renforcer sur l'idée qu'il faut que cette politique, elle soit bien outillée par des services. Et quelque part (...), la création du Master MUI (...) contribue à ça, c'est à dire que... A l'époque, Edmond Hervé, j'me souviens (...disait): il nous faut des personnes qualifiées, nous maître d'ouvrage, pour nous accompagner dans cette politique de construction, de conception de nos quartiers, de nos aménagements. On peut pas laisser les choses se faire uniquement par des prestations extérieures. Il faut qu'en interne, on ait une réflexion, et qu'on soit accompagnés par des professionnels pour ces métiers »¹.

Et de poursuivre ensuite: « Celui qui prend la main ensuite, à la fois sous Edmond Hervé (... et) qui était professeur de géographie (...) à l'université de Rennes 2 (est) Mr. Phlipponneau² (...) Y a des études qui sont déjà confiées aux universitaires. On est dans une logique où la ville se fabrique aussi avec les universités: ça, c'est pas (...) du tout négligeable. Et de son côté aussi quand Chapuis arrive, il a déjà été aussi directeur de l'école d'archi, il a été très proche du LARES³ à une époque, il a enseigné à l'IAUR (...). Il y a un continuum (...) Le politique, il irrigue la science quelque part, et la science irrigue le politique (...) Au LARES, on a toujours dit ce qu'on pensait devoir dire; et après les politiques, ils ont fait ce

¹ C285.

² Agrégé de géographie, docteur ès lettres, professeur émérite de l'Université de Haute-Bretagne, Michel Phlipponneau fut le premier des adjoints d'Edmond Hervé de 1977 à 1989. Alors que la campagne municipale rennaise de 2001 débute en 2000, il fait le choix de soutenir le candidat UDF d'opposition de l'époque, Loïck Le Brun... après avoir constitué sa propre liste aux élections régionales de 1986, ce qui lui valut d'être exclu du Parti socialiste. Ce serait notamment le choix du projet de Transport en commun en site propre et le choix du métro qui aurait précipité la rupture avec l'équipe Hervé. Outre de multiples ouvrages disponibles ci-dessous, son œuvre *Debout Bretagne* (1970) est la plus connue. Cf. PERSÉE, Phlipponneau, Michel. In : *persee.fr* [en ligne]. 2019.

³ Le LARES est l'acronyme du Laboratoire de recherches économiques et sociales de l'université de Haute-Bretagne, i.e. l'université de Rennes 2.

qu'ils pensaient devoir faire (...Et à propos d'une liberté de ton:) Ah oui, complète...Alors, ça veut pas dire que c'était simple. Y avait des moments de tension extrême (... Puis en évoquant la CAF et l'APRAS¹...) L'APRAS, c'est la résultante de politiques de la CAF, du Conseil départemental, de la métropole (...) et où la réflexion a toujours porté de façon décloisonnée »².

Et de conclure enfin: « *Après Edmond Hervé, Daniel Delaveau (qui dirige la ville-centre et la métropole dès 2008 quand le projet La Courrouze débute véritablement), il est dans la complète continuité de ce qu'a fait Edmond Hervé dans la manière de penser la ville, dans la manière de fabriquer les territoires hein, pour prendre un terme un peu plus vaste (...) Et avec Nathalie Appéré, je crois qu'il y a une rupture (...) Je saurais pas me prononcer parce qu'on n'a pas quand même beaucoup ... on a cinq, quatre ans de recul (...mais) Elle s'est inscrite... alors peut-être parce que c'est une femme, et il a fallu qu'elle (le) fasse... je porte pas un jugement (...) mais elle avait sans doute à affirmer le fait que c'était une femme (...) et il fallait qu'elle renouvelle la politique de Rennes: je pense qu'il y a incontestablement de ça. Deuxième élément (...sous l'ère Fréville et Hervé...), il y a une unité entre la politique de la ville-centre et les communes périphériques. Là, on sent une césure qui s'est quand même construite, puisque c'est pas le...la maire de Rennes n'est pas le président (...) de la métropole (...)*

Si on regarde l'histoire de comment s'est passé le mandat, on voit bien que dans un premier temps, ils affichent une pleine complicité (i.e. Nathalie Appéré, la maire de Rennes,

¹ L'APRAS (Association pour la Promotion de l'Action et de l'Animation Sociale) est une association créée en 1977 par la Ville de Rennes, la Caisse d'Allocations Familiales d'Ille et Vilaine et les organismes rennais de Logement Social. L'objectif, qui est inscrit dès l'origine dans les statuts, est d'« offrir un cadre de coopération et d'interventions communes ou concertées à des collectivités assurant la promotion, la gestion de biens ou de services d'intérêts social, socio-éducatif ou culturel sur le territoire de la ville de Rennes et sa périphérie ».

L'OSC (l'Office Social et Culturel) qui s'occupait des questions sociales en général a été découpé en trois parties: l'habitat et l'action sociale (via l'APRAS), la maison des associations (via l'OSCR ou office social et culturel rennais), et la direction culturelle de la ville.

L'APRAS réunit aujourd'hui la Ville de Rennes, Rennes Métropole, le Conseil Général, Archipel Habitat, Néotoa, Espacil Habitat, Aiguillon Construction et le CCAS de la ville de Rennes. Cf. L'APRAS - ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DE L'ACTION ET DE L'ANIMATION SOCIALE, L'APRAS - Le social partagé. In : *apras.org* [en ligne].

² C286.

avec le président de Rennes Métropole, Emmanuel Couet), *on va dire... et qu'aujourd'hui, ils ont repris chacun leurs responsabilités, ils ont leurs propres équipes d'assistants (...)* Et là, on a basculé vers l'ère de la communication »¹.

Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole et maire de Saint-Jacques de la lande, annoncera d'ailleurs son retrait de la vie politique en juin 2019², seulement quelques mois après cet entretien. Cela laisse supposer – par-delà le projet La Courrouze qui concerne les deux maires évoqués - un rapport de force qui était devenu défavorable au maire de la commune périphérique, notamment après sa défaite prononcée au premier tour des élections législatives de mai 2017³.

Le propos ci-dessus révèle en filigrane une situation politique probablement plus compliquée⁴ depuis 2014, avec ce pilotage bicéphale entre la ville-centre et la métropole qui aura d'ailleurs créé une gouvernance assez improbable; et sans doute peu anticipée par le maire de Saint-Jacques qui semblait aspirer au niveau national avec la députation. Cela soulève par conséquent la question du pilotage d'un projet urbain quand les rapports de pouvoir sont complexifiés par la création d'entités nouvelles comme les métropoles qui ont récupéré la majorité des compétences-clés⁵, mais dont l'exécutif peut *ne pas être* celui de la ville-centre.

¹ C287.

² Cf. JARNIGON, Vincent, INFO OUEST-FRANCE. Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole, quittera la vie politique en 2020. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 14 juin 2019.

³ Le président socialiste de Rennes Métropole, Emmanuel Couet, est éliminé dès le premier tour des législatives 2017 avec 13,26 % des voix; loin derrière Florian Bachelier (la République en Marche) à 40,94 %; et Enora Le Pape (La France Insoumise) à 14,14 % des voix.

C'est un séisme localement dans une circonscription historiquement acquise au PS. Le député sortant de la 8e circonscription d'Ille-et-Vilaine - Marcel Rogemont qui ne se représentait pas, et avait lui-même été exclu en 2007 du PS pour candidature dissidente, puis réintégré en 2008 après sa victoire en juin 2007 - avait recueilli 66,11 % des voix au 2e tour des élections législatives de 2012.

⁴ La gouvernance fut peut-être aussi plus ardue sur le projet La Courrouze, mais il est difficile de l'affirmer puisque notre demande d'entretien a été déclinée, et les relais auront surtout pratiqué un discours de communication politique rodée.

⁵ Depuis 2015 (et la loi MAPTAM), Rennes métropole prend en charge des compétences issues des communes, départements, la région et de l'État (plan local d'urbanisme, développement économique, logement, infrastructures et équipements). Elle gère aussi la voirie, les déchets, l'assainissement, les transports à la place des communes.

Cf. OUEST-FRANCE, Transferts de compétences à Rennes métropole : quel impact ? In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 7 janvier 2015.

Ce régime urbain semble donc bien fonctionner avec les acteurs privés, on l'a vu; ou avoir bien fonctionné jusque là avec les universités. En revanche pour les élus, la compétition pour le pilotage des grandes décisions métropolitaines s'est tendue entre les « bébés Hervé¹ » depuis la nouvelle mandature de 2014 à Rennes. Le renouvellement générationnel de l'assemblée communautaire a de toute évidence modifié les rapports de force, et par conséquent ralenti sans doute davantage le pilotage de certains projets urbains comme La Courrouze.

A travers nos questions sur le projet La Courrouze et sur le modèle rennais d'aménagement ont émergé plusieurs points saillants qui sont ceux:

- d'un leadership politique local plus difficile à asseoir dans le contexte d'un régime urbain déjà installé depuis 40 ans;
- d'une influence locale moindre du parti socialiste qui a été affaibli au niveau national par le big bang de la présidentielle 2017;
- d'une gestion par les nouveaux élus-clés parfois contestée par les autres acteurs (privés et publics) de la fabrique urbaine depuis 2014, car elle serait plus technique et moins médiatrice que chez d'anciens élus décideurs;
- Et surtout, élément-clé, la recomposition de « l'écosystème politique rennais » avec la poursuite du transfert des compétences communales à l'intercommunalité et la création des métropoles en 2015, sans pour autant accorder le vote direct, donc légitimant, des citoyens aux élus communautaires.

La compétition politique n'épargne en tout cas personne, et elle semble assez ouverte au niveau de la métropole rennaise pour les élections de 2020. Elle est inédite depuis quarante ans sur le territoire, car amplifiée par l'effondrement de tous les partis de gouvernement.

¹ Cf. VALLO, Martine, A Rennes, le vivier des « bébés Hervé » fait grincer des dents l'UMP. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 4 juin 2012, ainsi que : ROUX, Romain et TRIBOUILLARD, Killian, Equipe Appéré, dernière représentante des bébés Hervé. In : *Le Mensuel de Rennes*. septembre 2019. n° 116, p. 43

A propos du mode de scrutin¹ des métropoles, un acteur public nous dit:

« On parle régulièrement de l'élection au suffrage universel direct des présidents élus de l'intercommunalité: moi je pense qu'il faut qu'on y arrive parce que (...) les décisions sont prises par la métropole, les maires de certaines villes effectivement suivent, « subissent » (entre guillemets), sont dans cette dynamique; mais c'est vrai que (...) ils sont en difficulté parfois parce que la métropole a (...) son rythme propre. C'est quand même une technostructure qui ... avance à un rythme assez (...) rapide; et derrière, les communes suivent pas toujours(...). Et je pense effectivement qu'il y a une vraie difficulté pour certaines communes. Les élus (de la ville-centre ou du cœur d'agglomération) ne le mesurent peut-être pas »².

Et de poursuivre plus loin:

« Pour moi, c'est pas générationnel (...). Lors du mandat précédent, y a (...) certains élus qui étaient déjà assez âgés, on va dire, mais qui (...) avaient une vision de l'intercommunalité que moi, je trouvais... très juste avec l'articulation entre le rôle du maire dans sa commune et l'intercommunalité... et qui (le) rappelaient justement, enfin qui étaient vigilants, qui le redisaient en séances à certains moments. Les plus jeunes ont pas forcément cette culture (...) C'est une question de vision et de trajectoire des élus aussi (...), et puis d'équilibre aussi. On a des élus rennais qui sont très très renno-rennais, et qui ont des postes importants à la métropole aussi; et qui je pense, ne comprennent pas tous très bien les problématiques des communes. Moi (...) je l'ai vu dans mon travail précédemment (...) y a des territoires qui nous renvoient aussi une image de la métropole (...) assez désagréable, donc je comprends très bien (...). On est un peu autiste, on a une telle technostructure qui avance, qui a sa force de frappe, qui a son expertise, qui a des compétences, mais qui a un côté un peu bulldozer... et qui parfois oublie qu'on a effectivement 42 communes très diverses, et des gens qui ont le droit de dire: « je ne comprends pas, je ne suis pas d'accord, vous allez trop vite, ou on pourrait faire autrement ». Et je pense que dans les élus, c'est pareil. On a des élus qui sont très métropolitains, ou très centrés... très focalisés sur la ville centre, et sur les grandes

¹ Le mode de scrutin, système électoral, système de vote ou régime électoral, représente tout type de processus permettant l'expression du choix d'un corps électoral donné; à savoir soit la désignation d'élus pour exercer un mandat en tant que représentants de ce corps (élection), ou alors, mais plus rarement le choix direct (référendum) d'une option parmi plusieurs.

² C288.

problématiques; qui ne mesurent pas que pour certaines communes, certains choix soient compliqués. Mais ça discute pas mal en conférences des maires... (...) Il faut que les élus (...) en responsabilité sur des dossiers stratégiques, sachent écouter... C'est pas toujours évident »¹.

Et de conclure enfin: « On a quand même des professionnels de la politique de plus en plus, hein... en tant qu'élus. On avait avant des gens qui avaient pu faire autre chose, mais pas faire que de la politique (...) Je pense, moi, à des élus comme le maire de Mordelles du mandat précédent, Bernard Poirier, qui était premier vice-président à Rennes Métropole... qui avait travaillé, enfin, il était ingénieur agronome (...). Il travaillait avec le milieu agricole, il avait eu sa carrière professionnelle, et ensuite il est passé à la vie politique. Et il avait vraiment ce regard, lui (...) du terrain. Et donc c'était important d'avoir des élus comme ça, pour dialoguer avec les collègues rennais, avec d'autres... ceux qui étaient peut-être moins conscients (... avec) un regard différent de l'administration, de celui de la ville centre. Et ça manque un peu, j'trouve, aujourd'hui »².

Cette analyse met en exergue les risques liées à la bureaucratisation de ces institutions intercommunales désormais parées de presque toutes les compétences, mais ayant pour autant moins de légitimité par l'aval direct des citoyens; et où les élus connaîtraient moins bien la diversité du territoire. Ces technostructures « expertes » permettent sans doute des économies d'échelle, mais peuvent aussi broyer les identités ou les logiques inhérentes aux petites communes; et compromettre ainsi un consensus réel et « durable » au niveau métropolitain.

Notre interlocuteur pointe aussi du doigt un élément clé, qui est la professionnalisation du métier d' élu. Celle-ci est sans doute rendue nécessaire par l'inflation normative et la complexification de la réalité juridique et économique des territoires. Mais elle semble donner tout pouvoir à un groupe restreint d'élus n'ayant pas toujours une expérience extérieure à la sphère politique; ou encore les atouts relationnels acquis par le passage dans différents univers professionnels. A contrario de nombreux acteurs privés souvent en situation de risque ou

¹ C289.

² C290.

d'élus de terrain qui ont « gagné » leur mandat sur leur nom, ils auraient un sens de la pédagogie et de la négociation à développer. Ce sont ainsi des remarques que nous avons entendues de façon récurrente de la part des acteurs de la fabrique urbaine (d'œuvre ou d'usage) interrogés sur le projet La Courrouze.

D'ailleurs, un acteur public nous déclare: « *Et en 2016 donc, moi je rencontre (... les différents adjoints anciens ou présents...), impossible d'avoir Mme la maire en direct, mais bon voilà, c'est comme ça (...). Et ben, tout simplement par ce que ça, ça ne l'intéresse pas du tout (...et à notre question sur les adjoints dédiés...) Il n'avait pas d'idées. Il connaissait rien à l'urbanisme et à l'architecture (...). Il m'a envoyé ses vœux quand même, hein, mais bon, je peux lui dire en face. Il a considéré que tout ce qui avait été fait avant lui, c'était...c'était rien, quoi... que lui, il savait. Et il a commencé (...). en donnant des leçons à tout le monde, y compris aux architectes.... qu'il connaissait pas, il connaissait rien du tout. Il avait une sensibilité, j'dis pas, et puis il a appris très vite (...). donc il peut s'adapter à pleins de sujets... sauf que le fond, faut gratter un petit plus quand même, quoi. Donc il s'est fait des ennemis partout »¹.*

La gouvernance de projets urbains est souvent présentée dans la presse comme une réalité harmonieuse où les acteurs trouvent très vite un dénominateur commun. C'est d'ailleurs un peu le cas également avec la théorie des régimes urbains. C'est la même image idéalisée qu'offre la gouvernance prônée par les instances internationales (Banque mondiale et FMI en tête) qui énoncent des critères optimaux à atteindre - ou du moins standards - comme une panacée pour toutes les parties, qu'il s'agisse du niveau local ou global. Pourtant, l'analyse de terrain aura montré ici que les tensions peuvent être vives entre les acteurs, voire perdurer sur tout un mandat; et que la diplomatie des élus est un pré-requis attendu de tous.

Dans le même esprit, à notre question sur le pilotage d'autres projets d'écoquartiers, un autre acteur public nous explique:

¹ C291.

« Oui, les références que vous citez (Vauban, Malmö, Bedzed etc.), ils les connaissent (...les élus et les services de Rennes Métropole...) Il y a eu des voyages d'études de faits régulièrement (...) Donc oui, clairement Fribourg, enfin le quartier Vauban est connu: tout le monde l'a visité (...) Bedzed, c'est un modèle qui est différent. C'est un modèle qui avait poussé très loin la question de l'énergie (...). On n'avait pas une vision, pour moi, globale. On n'a pas tous les composants de l'écocité à Bedzed (...) Oui, ils les connaissent, ils les questionnent. Après, on cherche à avoir un modèle français, ou rennais, ou différent aussi dans notre approche (...) On va piocher... enfin, on va faire des visites parce qu'on pioche vraiment certaines idées. On est d'une culture différente de la culture allemande dans la réalisation de la ville, donc on fera pas la même chose (...) La concertation n'est pas menée de la même manière (que les projets urbains allemands) et au même moment... La culture allemande est vraiment une culture de la co-construction de la ville (...) En Allemagne, le politique est dans une posture d'humilité (rire). C'est un peu cash ce que j'dis, mais voilà. Je trouve que la posture politique n'est pas la même (ici). Les acteurs autour de la table organisent un jeu de rôles de manière très différente. Le dialogue, du coup... (...En Allemagne...) on leur donne (aux citoyens) accès à un certain nombre d'informations de manière un peu plus transparente. Je pense qu'on les met en responsabilité aussi de comprendre pourquoi on va construire la ville d'une certaine manière, pourquoi on a besoin des entreprises à tel endroit (...) C'est une culture différente, une approche différente, qui est très pragmatique... et beaucoup plus transparente »¹.

Posture d'humilité des élus décideurs vis-à-vis des citoyens, des agences ou des services; et co-construction de la ville par la pédagogie et la responsabilisation: il semble que les pays du Nord de l'Europe, comme le Danemark ou l'Allemagne, aient une approche moins paternaliste, et plus inclusive ou transparente dans la fabrique urbaine.

Le sujet se pose donc de la vision prospective qu'ont les élus sur leur territoire, de la définition concrète et précise qu'ils donnent à la durabilité, de la nature de la communication ou pédagogie que ces élus décideurs développent autour d'un projet urbain ou de décisions majeures. C'est d'autant plus important à définir dans une métropole de 450 000 habitants et une ville centre de 215 000 habitants, quand les mêmes acteurs de la fabrique urbaine se

¹ C292.

côtoient sur plusieurs décennies, et donc doivent collaborer de façon durable comme dans un village. Car les décisions par le seul fait du prince, ou l'anéantissement de plusieurs années de travail sans explications réelles, sont moins vite oubliées.

Qu'en est-il des services de l'Etat entre eux, que ce soit en général ou plus particulièrement sur le projet d'écoquartier La Courrouze?

Les fonctionnaires de la DREAL et de la préfecture interrogés ayant fait preuve d'un « devoir de réserve » extrêmement prononcé en entretien sur ViaSilva et La Courrouze, il est à vrai dire difficile d'y répondre. Mais d'une manière générale, à la question du fonctionnement entre les DREAL et les préfectures posée à un spécialiste du sujet les côtoyant quotidiennement à travers son activité professionnelle:

« Là, ça marche plutôt pas mal (...) La DREAL, c'est vraiment le service technique d'inspection, donc c'est eux qui font les préconisations, les projets de prescriptions etc. (...) En préfecture, y a le bureau de l'environnement (...) qui lui s'occupe de mettre en forme, de traduire ça sous forme d'arrêté préfectoral, quand ils font un arrêté préfectoral; qui font donc la liaison avec le préfet. Le préfet peut ne pas avoir la même position que la DREAL (...) On peut avoir des préfets qui font des arbitrages ... de nature économique ou autre (...). Et c'est d'ailleurs ce qui est souvent reproché par certaines associations qui disent que finalement, l'Etat ferait parfois des cadeaux aux exploitants¹. Moi j'en crois pas². Et de poursuivre: « La DREAL, c'est quand même un boulot d'inspection, où ils ne lâchent rien »³.

Par conséquent, la DREAL et la préfecture collaboreraient de façon plutôt fluide en global: les premiers contrôlent, quand la deuxième arbitre.

Quant aux autres acteurs non décisionnaires, que pensent-ils de ce modèle rennais d'aménagement?

¹ Cf. Giat Industries, ici.

² C293.1

³ C293.2

Des agences, élus de l'opposition et associations parfois en position de Tiers-Etat

A travers l'étude des IAP environnementaux faite précédemment sur le projet La Courrouze, se pose finalement la question:

1/ de la prise en compte de l'avis expert versus l'avis citoyen (fût-il « non-sachant » comme formulé par un acteur privé)... même si la question de la participation citoyenne a évidemment déjà été traitée par de nombreux chercheurs¹; ainsi que celle:

2/ de la communication par les pouvoirs locaux sur l'aménagement qu'ils ont envisagé.

Ces deux questions doivent être revisitées, de notre point de vue, dans un contexte où la participation citoyenne est désormais invoquée à l'envi, créant alors des attentes toujours plus fortes des habitants². Cette participation ne devrait-elle porter *que* sur de l'accessoire - un banc, ou un arbre fruitier près d'un centre culturel³ - car le citoyen manquerait d'expertise pour le reste? A cet égard, le budget participatif de la ville de Rennes, idée très intéressante en soi, est tout à fait révélateur. Il est ainsi devenu un véritable outil de communication politique sur « la fabrique citoyenne », alors qu'il ne représente en réalité *que 5% du budget d'investissement*⁴ avec 3,5 millions d'euros par an... et moins de 1%⁵ du budget total de la ville-centre en 2018, bien qu'il soit sans cesse mis en avant.

N'est-ce pas ainsi périlleux d'invoquer, comme un leitmotiv, la « fabrique citoyenne » ou « la durabilité »⁶ en général avant les échéances électorales, quand les professionnels de l'urbain doivent, eux, arbitrer en permanence entre des contraintes techniques et juridiques croissantes, surtout dans le cas d'un site après-ICPE? A ce jeu-là, les communicants politiques

¹ CARREL Marion, La gouvernance est-elle démocratique ? Les enjeux de la participation citoyenne, *Informations sociales*, 2013/5 n° 179, p. 144-151.

² On pourrait d'ailleurs aussi se demander si le droit à la participation citoyenne n'appelle pas aussi des devoirs face au vote ou à l'impôt (proportionnel au patrimoine global).

³ Cf. BRANCHU, P, Végétalisons les champs libres ! In : *La Fabrique Citoyenne - Rennes* [en ligne]. 17 octobre 2018

⁴ Cf. RENNES MÉTROPOLE, Budget de la Ville de Rennes 2018 - Les grands chiffres. In : *dataviz.rennesmetropole.fr* [en ligne]. 2018. /.

⁵ Car $3,5 \text{ M€} / 369,83 \text{ M€ en 2018} = 0,94\%$.

⁶ Cf HUET, Yann-Armel, Municipales à Rennes. Quand les élus de tous bords sont d'accord pour plus de vert en ville. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 17 septembre 2019.

- que ce soit au niveau local ou national - ne font-ils pas le lit des partis extrêmes¹, dans un monde où la durabilité² semble relever encore d'un idéal à atteindre; où les densités urbaines ne cessent d'augmenter, et dans un contexte social de plus en plus clivant³ dans tous les pays?

A cet égard, un associatif nous déclare:

« On demande l'avis aux gens mais... on le fait mal, quoi... moi j'trouve que c'est ça quoi...on leur demande quand c'est presque fini (...) on leur demande de choisir la couleur entre vert et rose, quoi, sur un bâtiment (...) Tout ça, c'est biaisé, parce que forcément, on demande aux gens... et y a qu'une partie des gens qui va aller répondre (...) Et qui va aller participer? Qui a le temps de? Qui a le bagage culturel?... Qui se sent légitime? »⁴ La question de la sélection des publics intervenant est, en outre, posée ici.

A notre interrogation en entretien sur ce sujet de la « participation citoyenne », certains riverains du projet ont parfois dévoilé des sentiments d'incompréhension, de découragement voire de colère sourde, alors que ces individus semblaient avoir - *eux aussi* - un sens prononcé de l'intérêt général⁵. Cela soulève bien entendu la question du phénomène NIMBY qui a déjà

¹ COHENDET, Marie-Anne. Une crise de la représentation politique ?, *Cités*, vol. 18, no. 2, 2004, p. 41-61.

² Cf. la charte de l'environnement de 2004, op. cit. Voir aussi:

COHENDET, Marie-Anne, et FLEURY Marine. Chronique de droit constitutionnel sur la Charte de l'environnement, *Revue juridique de l'environnement*, vol. volume 43, no. 4, 2018, p. 749-768.

³ Selon les données du « World Wealth and Income Database » dans son rapport 2018, les 1% les plus riches ont profité deux fois plus de la croissance des revenus que les 50% les plus pauvres au cours des dernières décennies. Les inégalités de revenus auraient augmenté dans toutes les régions du monde ces dernières décennies, mais à des rythmes différents. La disparité des degrés d'inégalité viendrait du rôle déterminant des institutions politiques et des politiques publiques nationales.

Cf. WORLD INEQUALITY REPORT, Home. In: *wid.world* [en ligne]. 2018/ et L'EXPRESS, Les inégalités sociales des revenus et le fossé entre riches et pauvres. In : *lexpress.fr* [en ligne]. 2018.

⁴ C294.1

⁵ Des témoignages ont notamment été recueillis dans des foyers de professionnels de la santé au chevet quotidien de personnes âgées ou malades. La construction d'immeubles devant chez eux avaient été décidée sans véritable consultation en amont, semble-t-il, et à la place des maisonnettes prévues au départ par l'urbaniste Vigano. La situation leur est devenue encore plus insupportable au vue des parkings aériens déplacés ensuite juste en face de leur jardin (lieu des repas l'été), laissant présager bruits futurs et pollutions aux particules.

fait l'objet de nombreux travaux. Jobert¹ par exemple, souligne dès 1997 le caractère territorialisé de ces enjeux de politique du logement ou de l'aménagement. Il note, à l'époque, une évolution alors de la procédure d'enquête publique dans le sens d'une plus grande consultation citoyenne, après des années de consultation particulièrement formelle, où seul le préfet et les notables locaux donnaient leur avis à l'aménageur. Jobert souligne, par ailleurs, la nécessité de résoudre ces conflits d'intérêt *et* de légitimité liés à l'aménagement dans une logique du cas par cas, et de la co-construction de cette notion d'intérêt général avec les citoyens concernés. La notion de compensation doit être aussi évoquée².

Béhar et Simoulin³ démontrent, quant à eux, combien ce phénomène NIMBY fait l'objet d'un travail de stigmatisation depuis longtemps, puisqu'il est présenté comme un localisme qui serait « en décalage avec l'idéal démocratique d'une sphère publique fondée sur la raison, l'égalité, le débat, la critique et l'opposition éclairée au pouvoir »⁴. A contrario, les auteurs montrent combien les résistances face à des aménagements s'efforcent de plus en plus de monter en généralité au niveau des revendications. Dépassant leur situation individuelle, les riverains opposés à certains éléments d'un projet urbain développent progressivement des argumentaires au prisme de l'intérêt général.

¹ JOBERT Arthur, L'aménagement en politique ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général, *Politix*, n°42, 1998, pages 67 à 92.

² Des travaux d'aménagement de la voirie et d'installation de fibre optique auraient, dans le cas présent, été finalement négociés avec l'aménageur, sans frais pour les riverains.

³ BEHAR Laurie et SIMOULIN Vincent, Le NIMBY (Not in My Backyard) : une dénonciation du localisme qui maintient l'illusion du local, *Politiques et management public* [En ligne], Vol 31/2, 2014.

⁴ HABERMAS (Jürgen), L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise, Paris, Payot, rééd. 1988, in : Trom Danny, *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 1989, p. 95-96.

La « désintégration de la sphère publique bourgeoise » (p. 224) correspondrait pour Habermas à une opinion publique vidée de son sens polémique, qui adopte un ensemble d'attitudes conformes, à la mesure de la technicisation du contrôle social. L'espace public permet ainsi à Habermas de faire la critique des mass-médias, de la bureaucratie, des partis politiques institutionnalisés, de la société de consommation, et de la commercialisation de la culture.

Né le 18 juin 1929 à Düsseldorf, Jürgen Habermas est l'un des représentants de la deuxième génération de l'École de Francfort: il a développé une pensée combinant le matérialisme historique de Marx avec le pragmatisme américain.

Ainsi, les réflexes NIMBY sont souvent moqués comme des égoïsmes archaïques, alors qu'ils seraient pour les auteurs surtout le résultat de concertations qui ont tourné au factice, d'une culture excessive de la voix experte¹, et d'exécutifs qui privilégient la culture du secret ou la communication politique creuse.

D'ailleurs, Béhar et Simoulin rejoignent en définitive le point de vue d'Habermas quand ce dernier décrit un contexte où l'intervention de l'Etat est croissante dans tous les domaines de la vie sociale, et où la prise de décision politique s'effectue sur un mode très administratif et technique. A la culture « discutée » se substituerait la culture « consommée »; et à la rhétorique socratique serait remplacé le marketing politique, notamment via les réseaux sociaux². Avec cette « technicisation du contrôle social », la masse des administrés se dépolitise progressivement, selon Habermas, face à des discours aussi abscons que faussés... ou bien ils se révoltent de façon parfois violente - comme la crise des gilets jaunes l'aura révélé depuis la fin 2018, pourrait-on ajouter.

Un associatif nous donne sa perception de la participation citoyenne sur le projet La Courrouze:

« Nous, on s'était dit qu'on allait faire, à un moment donné, une concertation sans eux, et qu'on allait leur renvoyer des informations après. C'était un truc intéressant à faire. Et on l'a fait sans Territoires, et sans les structures AUDIAR, IAUR (...) et on l'a envoyé d'abord aux élus: ils ont pas du tout aimé (...) On les a court-circuités. On l'a fait avec « Rayons d'action » qui est une association des cyclistes à Rennes (...) qui est un fort lobby pour le vélo à Rennes (... et à notre question sur la perception de Rayons d'action à propos de l'aménagement des pistes cyclables?...) ça dépend des endroits, en fait... i.e. que les aménagements, ils sont par endroits très bien pensés, et puis tout d'un coup, parce que y a la voiture qui est là et y a un carrefour, on fait comme on fait d'habitude, et le vélo il passe après... alors que jusqu'ici, tout est fait pour que le vélo, il puisse circuler. Y a du non sens (...) Y a des endroits, ils sont vraiment dangereux, du coup (... et pour finir sur la concertation

¹ Ce raisonnement sur « l'expertise infallible » semble pourtant sujet à caution quand des pollutions sont découvertes à plusieurs reprises malgré le travail des experts, comme c'est le cas sur ce projet (cf. sous l'école en 2013 et les déchets de munitions trouvés par la SEMTCAR en 2016).

² Un des adjoints de la ville centre se serait ainsi fait rappeler à l'ordre à propos de ses trop nombreux messages sur Twitter.

faite par les deux associations sans l'aménageur, sous forme d'une balade relevant les points du quartier à améliorer, avec une courrier ensuite envoyé aux élus:) ...

....C'est redescendu très vite sur leur table à T&D, et j'pense que ça s'est mal passé, ben voilà... parce qu'on l'a fait sans eux, et on en a fait une information publique.... pour leur dire aussi, que des fois, y a pas mal de concertation où c'est que descendant. On nous demande d'acquiescer une politique descendante... et qu'il y a des choses qui peuvent venir d'en bas (...) Ils étaient pas contents, mais ils ont continué à nous financer ce qu'on faisait (...) Mais en même temps, ils étaient quand même pas très contents, donc ils nous ont fait entendre que c'était pas bien »¹(rire...).

Alors que la communication dans la presse vante en permanence une gouvernance apaisée dans une ville irriguée par le tissu associatif, ce témoignage révèle une réalité des rapports avec l'aménageur qui aura été parfois beaucoup moins lisse. Un acteur privé nous dit à cet égard: « *Et c'est vrai qu'il y a un discours quand tu vas aux réunions en début d'année, aux vœux du maire, ils te disent: « c'est important les associations » (...) que eux ils ont de plus en plus de mal à trouver des bénévoles, que c'est important de les avoir... mais derrière, quand on leur écrit, ils ne répondent jamais (...) ce qui fait que moi, je sature »*².

La presse locale aime d'ailleurs à idéaliser cette image d'un projet durable dans une ville portant à bout de bras la sphère associative - donc favorisant le lien social - quand les financements ou les avantages accordées aux associations peuvent parfois les mettre dans une forme de dépendance larvée; et les obliger à freiner leurs critiques. Un associatif nous relate une anecdote, en effet, vis-à-vis d'un voisin interviewé dans la presse locale... et cultivant un jardin de la SEM: « *Ils l'ont interviewé (un élu puis cet habitant) dans la semaine pour passer dans OF³ (...) ça avait été présenté, genre, ben... on était écouté ou autre (...) Et donc, c'est lui qui est venu me voir pour me dire: oui, faut faire un pétition (suite à un nouveau programme de construction de La Courrouze annoncé près de chez eux après l'interview). Je lui ai*

¹ C294.2.

² C295.1

³ OF est l'acronyme de Ouest-France ici.

dit: « mais attends (...): tu as fait ton petit laïus comme quoi tout est merveilleux, dans le OF » (...). En clair, ils l'ont instrumentalisé. J'lui dis: viens pas après te plaindre, quoi »¹.

Cette idée d'instrumentalisation revient avec un autre associatif nous expliquant comment il a réussi à avoir des fonds sur le budget participatif pour son association, dans le cadre d'une promotion larvée de la ZAC par l'aménageur:

« On a déposé le projet de budget participatif. Pour le coup, quand il s'est agi de le présenter, d'aller aux agora etc., j'étais le seul à m'investir (...) J'étais soutenu par (...) qui stratégiquement m'a aiguillé sur les réunions où ils faisait bon être (...) C'était par exemple les réunions de présentation du principe du budget participatif, organisées par la ville de Rennes... les réunions où il allait y avoir les media, les élus - les media se déplacent beaucoup quand il y a les élus - et aussi les gens intéressants pour la suite (...) pour des contacts, des liens, pour faire la promotion du projet... puisque (...) normalement c'était une réunion où on allait prendre de l'information. Mais moi, j'y étais carrément allé avec des photos A4... A3...(...) pour avoir un support pour les journalistes. Et ça, c'est (...un administratif) qui m'a permis de faire remarquer le projet... même si je ne suis pas complètement naïf... Je pense que Territoires a aussi, de son côté, fait la promotion du projet (...). Ils avaient besoin de mettre en avant La Courrouze, mais ils avaient interdiction d'en parler... i.e. il y a eu beaucoup de communication jusqu'en 2012 (...) Là clairement après, une fois qu'il y a eu la problématique de la poche de pollution (sous l'école à pôle Courrouze en 2013), et le fait que Mme le maire - principe de précaution - arrête la construction et choisisse un autre lieu (en 2016)... là, il y a eu un black-out total: ne parlez plus de La Courrouze!... On ne voyait plus d'affiches partout en ville, on ne parlait plus de l'écoquartier (...) Il fallait continuer à communiquer, mais plus si ouvertement (...) Et T&D s'est un peu centré... s'est appuyé sur (...les associations diverses du quartier...) pour faire des événements, pour créer du lien (...) et le budget participatif permettait de faire parler de La Courrouze (...) et donc le projet a été très médiatisé² (...) Et puis j'étais malléable i.e. (...) J'ai joué le jeu (sur la procédure du budget participatif)... mais j'étais toujours tout seul (...) Quand il s'agit d'aller à une réunion qui va durer des plombes et

¹ C295.2

² Le projet est passé dans 20mn, France 3, TVR.

qui va pas être très productive (mais c'est vraiment pour viser sur du long terme), ben ça les intéresse pas (les autres associatifs) »¹.

Peut-on par conséquent parler d'une instrumentation réciproque? Ainsi, les associatifs se font financer par les pouvoirs publics pour réaliser des projets parfois assez personnels finalement, quand les pouvoirs locaux utilisent les associatifs pour communiquer indirectement sur un sujet devenu épineux, mais demeuré une source potentielle d'attractivité pour le territoire, notamment du fait de la labellisation écoquartier.

Un autre associatif évoque, pour sa part, avec un peu d'amertume la dernière concertation avortée avec l'aménageur:

« Et sur la dernière concertation (en septembre 2018...), en fait, Territoires depuis un moment nous dit: « nous, on va arrêter de financer. On veut bien encore vous financer des choses-là cette année, mais si ça se passe en accord avec nos préoccupations ». On faisait par exemple un spectacle au moment de Noël (...). Donc ils veulent qu'on soit dans leur sens, donc pourquoi pas... Donc il y avait cette concertation sur... deux espaces, et (...) ils voulaient travailler aussi sur un parcours de mémoire sur La Courrouze, en travaillant avec les Champs Libres et puis une asso (...) d'histoire de l'arsenal (...) Nous, on a proposé des événements (...) j'avais contacté une asso qui était capable de dire comment les arbres colonisaient les espaces comme les cartoucheries par exemple (...) On avait envie, nous, de mettre ça en valeur avec deux artistes (...) avec un artiste qui amène une forêt musicale (...) qui s'appelle Benoît Sica (...) et puis une danseuse qui danse dans les arbres. Donc c'était des propositions qu'on a faites »².

Puis l'associatif conclut sur leurs souhaits qui étaient de valoriser un espace de bois (et l'aménageur un espace d'escalade/bien-être), et pour lequel il pensait pouvoir travailler de concert avec T&D: *« Et donc ils ont embauché (...) une boîte qui faisait ça, des parisiens... qui sont venus faire cette concertation. Et donc nous, on a réussi à mettre en place un moment, un dimanche (...) et à faire une balade mémoire et en même temps (...) on a fait travailler l'artiste BS sur un dimanche.... ça c'était financé par T&D... Et en septembre, en*

¹ C296.

² C297.1

même temps qu'ils faisaient leur gros raout autour de cette concertation, il devait y avoir cette danseuse qui danse dans les arbres, et on devait travailler ensemble à l'organisation..... Et on n'a plus jamais été conviés (...) Je sais pas (pourquoi...) (...l'association était d'accord) pour travailler avec cette structure de parisiens. Peut-être qu'eux, ils avaient pas du tout envie de travailler avec une asso locale... Enfin, ils sont venus nous chercher pour qu'on vienne à la concertation.... Moi j'ai trouvé ça minable, c'était minable. Ils ont même pas tenu compte de toutes les concertations qu'ont eu lieu avant. Ils recommençaient comme au tout début, quoi. (...Et pour ce qui était des espaces liés au sport ou au bien-être...) tout ça, ça a complètement disparu, et c'était tout et n'importe quoi »¹.

Cette anecdote révèle des relations parfois très compliquées entre l'aménageur et certaines associations sur le projet La Courrouze, surtout quand elles font preuve d'indépendance, voire d'ironie. La fabrique citoyenne semble donc envisagée, du point de vue des pouvoirs publics, selon un fonctionnement descendant (ou top-down), davantage qu'un système « bottom-up ». Et les accords ou le temps déjà passés sur des réunions de concertation pouvant être ignorés à tout moment, une relation de confiance semble s'être véritablement dégradée avec certaines associations.

A travers, les entretiens menés, la question de l'information en amont des citoyens s'est également posée. Un autre associatif nous donne son point de vue sur le sujet:

« Le dossier de réalisation, c'est généraliste. Après moi, en fait, j'arrive à obtenir des informations parce que, dès qu'ils font des ventes aux promoteurs, ils font un appel d'offres. Et donc sur « Marchés publics » (le site Internet²), je récupère les éléments (...) parce que si je leur demande, je les ai jamais. Y a trois mois, on a eu une réunion, on devait avoir un compte-rendu: on l'a jamais eu. On nous a présenté des Powerpoint: 'vous allez nous les transmettre?' J'ai envoyé trois fois le mail. J'ai pas (de réponse....) Y a 2-3 réunions qui ont été mises en ligne pour montrer justement qu'il y a démocratie participative. Mais il y a quelques mois, en fait, on a eu une réunion (...). Et là, on nous a montré les projets, et on n'a jamais eu de retour (...) Ils aiment bien, en fait, laisser tomber (...) Ils sont assez désagréablement surpris quand on fait une pétition, mais en même temps, ils ont pas encore

¹ C297.2

² Cf. BRETAGNE-MARCHESPUBLICS, Consultation marchés publics : marchés publics travaux, services, fournitures. In : *Bretagne-marchespublics.com* [en ligne]. 2019. <https://www.avispublicsdebretagne.com/recherche-marches>

compris que quand on leur demande quelque chose.... Ils répondent jamais. Et c'est pas des questions bêtes qu'on pose, ou des choses illégitimes, quoi »¹. L'avis exprimé en entretien révèle ainsi une véritable incompréhension face au manque d'écoute affiché.

Quant au problème des comportements plus « consommateurs » des citoyens mentionné par plusieurs élus interrogés auparavant, un associatif nous déclare après des années d'engagement: *« Le truc, c'est que ici, les gens ils sont pas très moteurs (...) En réunion, tout ça, y a pas de souci (...) Mais après (...), de l'action, de lancer des actions, de payer un avocat par exemple (...), on aura pas beaucoup de monde à mon avis à payer, quoi. Moi le truc par exemple, c'est que pour l'association, il faut donner 2€ par an, par foyer. Moi, j'en ai marre de devoir faire du porte-à-porte parce que les gens paient pas. Et puis faut que je revienne, parce qu'ils vont pas me le déposer, parce que j'ai que ça à faire (...) Les gens sont consommateurs, ils sont pas acteurs »².*

La réalité observée grâce aux témoignages multiples semble donc différente de cette image édulcorée décrivant des relations apaisées entre des acteurs aux ressources et aux intérêts différents, mais qui trouveraient un objectif commun par la négociation permanente et une approche rationnelle sur un projet. La fabrique urbaine, au contraire, semble caractérisée par des raisonnements subjectifs, parfois irrationnels, mais aussi des luttes de pouvoir, et des tensions qui peuvent être pérennes sur une mandature; surtout dans une ville de province où les projets sont pilotés par un microcosme. Ces tensions peuvent par conséquent expliquer que le pilotage de projets urbains deviennent encore plus laborieux, et l'aménagement beaucoup plus long que prévu initialement.

Et pour conclure enfin, soulignons que la gouvernance est optimale aussi parfois, surtout dans un contexte de créatifs, qui apprécient des pouvoirs publics mettant à leur disposition les moyens nécessaires pour que tous - et les plus jeunes en particuliers - aient accès à la culture.

¹ C298.1

² C298.2

Ainsi, un associatif nous déclare:

« Moi j'ai l'impression que les gens qui habitent ici trouvent ça plutôt agréable, même s'ils aimeraient bien, pour certains, qu'il y ait enfin des commerces, par exemple, et enfin une école primaire (....) parce que pour l'instant les enfants ils sont à Champion de Cicé à Cleunay, et si vous voulez faire vos courses, faut aller à Cleunay ou à Saint-Jacques (...) Mais avec la pollution, tout s'est arrêté (...) Nous, on a coutume de dire: « on est au bon endroit... C'est juste qu'on est très en avance! ». (rires)...

Par rapport au reste du quartier, on est très très en avance, évidemment. En revanche, on décèle les potentialités qu'il y a sur le quartier. Pour nous, c'est une formidable opportunité (offerte par les pouvoirs publics, car le loyer est infime) d'être ici... qu'on n'a pas mesurée initialement (...) ça a été un laboratoire sur Maurepas (...) Voilà: c'est un laboratoire (à La Courrouze, grâce aux subventions publiques locales) et une vitrine. Nous, on est très content (... d'être) installés ici de manière pérenne. Pour nous, un déménagement, c'est très cher (et ça nécessite beaucoup...) de moyens humains (...) On pourra bénéficier de l'aura de l'Antipode juste à côté (....) On est hyper accessible (par les artères créées). A terme, c'est quelque chose qui va être très intéressant pour nous »¹.

Si notre interlocuteur reconnaît utiliser une structure qui n'est pas l'emblème du développement durable pour l'heure - avec son chauffage au fioul² très cher - il reconnaît une politique culturelle sur la métropole qui est très proactive en matière de soutien à la culture; et leur est très favorable pour leur activité depuis des années, d'ailleurs bien avant leur implantation à La Courrouze.

Selon lui, ce projet urbain devrait donc leur permettre une installation stable à terme, sécurisée juridiquement, à proximité d'une école; et en synergie avec un autre centre culturel qui doit être construit en face dans les prochaines années. Un des piliers du développement durable est donc consolidé avec le pilier social/culturel, dans un partenariat positif et durable avec les pouvoirs publics locaux.

¹ C299 (soit la 304e citation exactement du 2e terrain de recherche).

² Celle-ci pourra être néanmoins remplacée à terme par un « Magic », une sorte de chapiteau circassien en dur avec moins de déperdition d'énergie.

En conclusion de ce chapitre, le projet d'écoquartier La Courrouze aura été tout à fait passionnant à étudier, car il soulève de multiples questions sur:

- ✓ Les séquences d'un projet et sa durée, avec la problématique du temps de la fabrique urbaine qui est différent du temps électoral ou du temps des carrières;
- ✓ L'application des principes de précaution, de participation ou d'information des citoyens, comme notifié dans la charte de l'environnement constitutionnalisée par le président Chirac¹;
- ✓ La question de la définition de la durabilité, qui est à poser, de notre point de vue au prisme des flux (d'air, eau, énergie, mobilités) à optimiser; alors que les labels et autres certifications (plus ou moins payantes) sont parfois sujets à caution;
- ✓ La problématique de gestion des terrains après-ICPE ou des pollutions découvertes ex-post, qui appelle des réponses du politique;
- ✓ L'externalisation à des acteurs privés par l'Etat du contrôle de normes qu'il produit toujours plus nombreuses, mais qu'il ne peut plus gérer lui-même; et enfin:
- ✓ La question des IAP et des équipements structurants à ne pas sous-estimer sur un territoire urbain, comme le font les danois, on le verra d'ici peu.

¹ Nous aurions dû modifier en « feu le président Chirac » (1932-2019).

CHAPITRE 6. LE PROJET D'ECOCITE NORDHAVNEN A COPENHAGUE (Danemark): La durabilité au service d'une visibilité internationale

Alors que les analyses comparatives associent souvent la France à des pays comme l'Allemagne - notre partenaire privilégié dans l'UE - ou nos voisins de culture latine tels que l'Italie et L'Espagne; ou encore notre meilleur ennemi historique qu'est la Grande-Bretagne, les comparaisons avec le Danemark sont plutôt rares.

En effet, alors que tous les autres pays européens cités ont des territoires nationaux ou des populations équivalentes à la nôtre (ou du moins comparables), le Danemark est beaucoup plus petit en superficie (sans compter le Groenland, bien entendu).

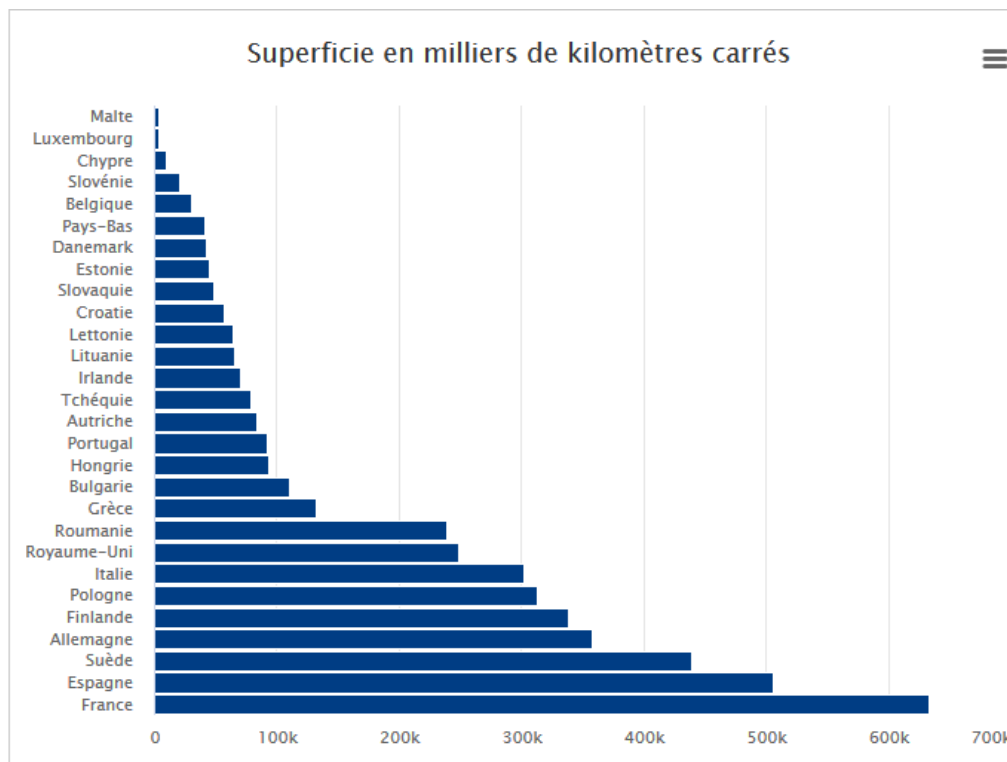


Figure 191 : Superficie par pays en Europe, Source: Eurostat.

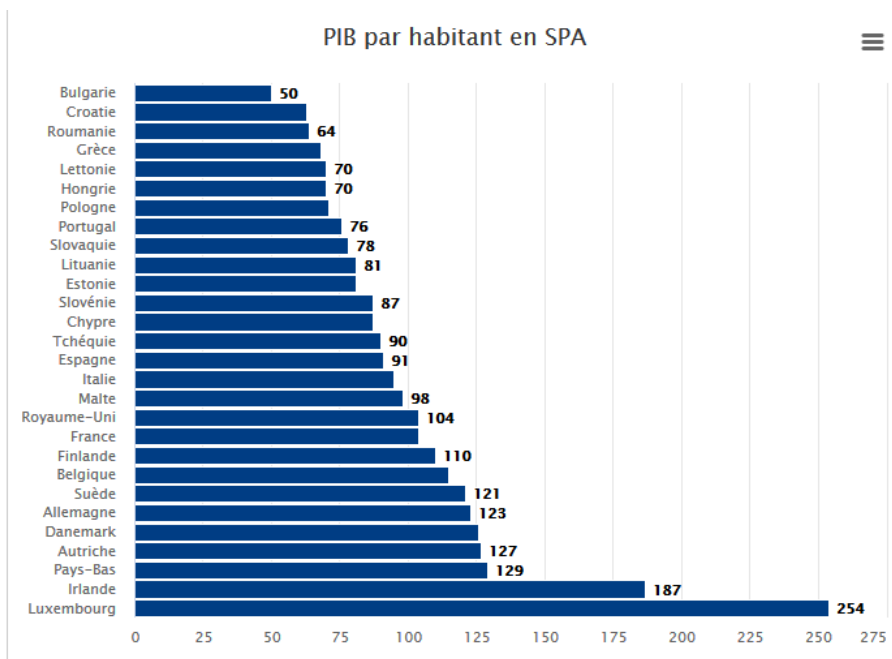


Figure 193 : PIB par habitant des pays d'Europe exprimé en SPA, Source: Eurostat

Pour autant, nous osons ici une mise en perspective comparative entre quatre terrains situés en France et au Danemark sans ambages, pour plusieurs raisons:

1. Le Danemark est un pays de l'Union Européenne, et à ce titre, est très influencé par les directives européennes en matière d'urbanisme ou surtout en matière d'environnement, comme la France¹;
2. Bien qu'étant la capitale danoise, Copenhague est une métropole excentrée de la dorsale européenne, qui doit donc s'affirmer par rapport à Bruxelles ou Milan, comme doivent le faire des villes comme Rennes et Nantes;
3. Le projet Nordhavnen a la même ambition politique que le projet ViaSilva au départ, puisqu'il commence par annoncer une projection de « 40 000 emplois et 40 000 habitants d'ici 40 à 50 ans », ce qui est très volontariste au niveau politique;

¹ Les chiffres varient selon les auteurs et les critères retenus entre 40 et 80% de législation française sur l'environnement liée à l'UE.

4. Le Danemark est souvent présenté comme *le* pays où la population bénéficierait d'une réelle qualité de vie¹ génératrice de bien-être pour ses habitants: l'indice affiché dans le graphe ci-dessus le confirmerait² d'ailleurs. En outre, le « modèle danois » est parfois décrit comme un réservoir inépuisable de bonnes pratiques, des quartiers alternatifs de Christiania³ ou Vesterbro à Copenhague jusqu'à l'île écologique de Samsø. C'est l'endroit où s'inventerait une société « décarbonée⁴ ».

Nous avons donc voulu savoir si l'image idéalisée de ce petit pays d'Europe du Nord proche du réseau des villes hanséatiques, correspond à la réalité dans la capitale danoise. Pour se faire, nous avons donc choisi d'étudier *Nordhavnen*, un projet à vocation durable piloté à l'échelle métropolitaine depuis la fin des années 2000, et qui annonce faire « aussi grand et aussi vert » que les pouvoirs publics rennais sur *ViaSilva 2040*.

Il s'agissait donc de comprendre le pilotage et les caractéristiques « durables » de Nordhavnen par rapport à *ViaSilva* ou *La Courrouze* à Rennes.

¹ RYDAHL Malene, *Heureux comme un Danois*, Ed. J'ai lu, Coll. Bien-être, 2015, 192 p.

² Notons ici que l'IDH (Indice de Développement Humain) serait un critère préférable au PIB par habitant dans ce cas.

³ Christiania est un quartier de Copenhague d'environ 7 ha, situé sur le terrain de l'ancienne caserne de Bådsmandsstræde. Fondée par un groupe de squatters, de chômeurs et de hippies, l'autoproclamée "ville libre de Christiania" a fonctionné comme une communauté intentionnelle autogérée de 1971 à 2013. Notre visite en 2013 a dévoilé un lieu alternatif agréable et assez surprenant, car très singulier et innovant au niveau architectural.

Néanmoins, l'institutionnalisation progressive du territoire de Christiania se profile à l'horizon. Elle va concerner directement l'ensemble des acteurs dont la volonté est d'assurer la pérennité de la *free town*, à savoir: la Fondation de Christiania (FDC) et les pouvoirs publics danois. Ces derniers regroupent l'État, le Ministère des finances, la municipalité de Copenhague, et plus particulièrement le bureau de l'urbanisme qui est à l'origine du projet de rénovation urbaine 2017-2021 dans la partie sud de Christiania. Le projet 2017-2021 n'aurait d'ailleurs pas été imposé par les institutions territoriales danoises. Il aurait été initié à la demande de la FDC en décembre 2016, puis acté en février 2017.

Cf. BOULPICANTE Manon, et GRONDEAU Alexandre, Territoire "alternatif" et ville compétitive : entre luttes urbaines, institutionnalisation et instrumentalisation. Le cas de la free town de Christiania, *EchoGéo* [En ligne], n°42, 2017.

⁴ ESCACH Nicolas, *Les Danois*, Ed. Ateliers Henry Dougier, 2017, 158 p.



Figure 194 : de l'Europe avec la dorsale européenne. Source : Union Européenne.

Et rappelons-le de suite - comme indiqué dans le chapitre de méthodologie - il ne s'agit *que* d'une ébauche de comparaison, i.e. d'un « regard comparatif » entendu comme une mise en perspective (ou une ouverture) sur ce qui se fait ailleurs que dans la métropole rennais ou en France... par-delà des discours consensuels sur la durabilité, et des enthousiasmes momentanés des média sur le fameux « modèle danois »; mais aussi dans un système de contraintes réelles (éloignement du terrain, connaissance linguistique limitée etc.). Car les deux terrains danois sont, de toute évidence, moins fouillés que les terrains rennais.

Il s'agit par conséquent d'analyser les grandes caractéristiques de ce pays et le mettre en lien avec les grands traits du projet Nordhavnen, puis avec celui d'Elseneur situé aussi dans la Zélande:

Les critères de durabilité énoncés par le rapport Brundtland sont-ils les mêmes où insiste-t-on davantage sur l'innovation technologique et la participation citoyenne (plutôt que l'équité sociale à Rennes, par exemple)? Le marketing territorial ou la communication des pouvoirs publics sur la durabilité et les projets sont-ils de même intensité? Pourquoi? Quelle image attractive souhaitent-ils renvoyer de leur métropole? A quelles fins politiques ou économiques? Quelle en est la réception de la population et du reste de l'Union Européenne?

C'est l'objet de ce chapitre.

K - Un contexte danois porteur pour la mise en place d'un projet urbain durable

Le projet Nordhavnen (ou le « port du Nord ») à Copenhague a été sélectionné en effet, car il annonce la même ambition urbanistique et environnementale que ViaSilva 2040 à la même époque, à savoir: celle d'accueillir 40 000 habitants et 40 000 emplois d'ici 2040 environ. Il s'agit en effet pour les pouvoirs publics - comme à ViaSilva - d'élaborer un projet urbain avec des critères environnementaux élevés, et refaire ainsi une « nouvelle ville dans la ville » dans le respect de la nature, afin de créer une nouvelle centralité sur l'agglomération. Le « slogan politique » est alors en 2009 exactement le même.

Le pilotage du projet est assez similaire aussi a priori, puisqu'il se fait officiellement à l'échelon supra-communal, et qu'il se construit opérationnellement via des structures mixtes (public-privé). Mais avant de l'analyser plus amplement, voyons d'abord, comme pour ViaSilva, le contexte politique européen et national dans lequel il s'inscrit.

1) Une approche environnementale reconnue par les instances supranationales

Qu'il s'agisse des rapports de l'OCDE ou ceux de la Commission européenne, le Danemark fait figure d'élève modèle en matière environnementale par rapport à ses pairs, de qualité de vie pour ses habitants, ou de transcription conforme et dans les délais des directives européennes.

Un Etat de l'OCDE très bien classé en matière d'indicateurs durables

Si le Danemark est considéré par les instances ONUsiennes comme un pays à l'IDH¹ « très élevé » (comme la France d'ailleurs), il jouit aussi d'une véritable reconnaissance par l'OCDE en matière d'indicateurs durables.

L'IDH danois est, en effet, le 10e sur 197 Etats classés par le PNUD avec 0,925² en 2017, quand celui de la France est le 23e à 0,897³. Nous associons ici les notions de développement humain et de durabilité pour souligner qu'il faut souvent pour un Etat avoir pu évacuer les problématiques de grande pauvreté, de scolarisation des populations (notamment des jeunes filles) ou de santé, pour pouvoir aborder la lutte contre les pollutions multiples, contre l'étalement urbain qui induit la perte de biodiversité, ou encore tout simplement la démocratisation véritable des sociétés⁴.

Par ailleurs, on remarque aussi dans le même esprit qu'il faut garder en tête les limites pour certaines échelles d'action publique: un projet urbain est un espace circonscrit d'une ville ou d'une métropole, ce qui nous fait dire qu'un projet urbain durable relève davantage de l'expérimentation urbaine que de l'organisation globale d'une agglomération⁵. Il convient ainsi de relativiser les échelles d'action publique et les enjeux politiques sur un territoire.

¹ L'I.D.H. est calculé par le Programme des Nations Unies pour le Développement (P.N.U.D.) et se présente comme un nombre sans unité compris entre 0 et 1. Il a pour but d'évaluer le niveau de développement d'un pays, en prenant en compte non seulement leur poids économique mesuré par le Produit intérieur brut (P.I.B.) ou le P.I.B. par habitant, mais en intégrant aussi des données plus qualitatives comme l'espérance de vie à la naissance (santé), le niveau d'éducation ou encore le niveau de vie (ou revenu brut par habitant en parité de pouvoir d'achat).

² l'IDH n°1 est celui de la Norvège à 0,953 et le 197e celui de la République centrafricaine avec 0,352; et ce, pour une moyenne mondiale de 0,728.

³ Cf. POPULATIONDATA.NET, Palmarès - Indicateur de développement humain (IDH). In : *PopulationData.net* [en ligne]. 2019.

⁴ Cf. EWALD, François. Le droit de l'environnement : un droit de riches ?, *Pouvoirs*, vol. 127, no. 4, 2008, pp. 13-21.

⁵ DA CUNHA, Antonio. Les écoquartiers, un laboratoire pour la ville durable : entre modernisations écologiques et justice urbaine, *Espaces et sociétés*, vol. 144-145, no. 1, 2011, pp. 193-200.

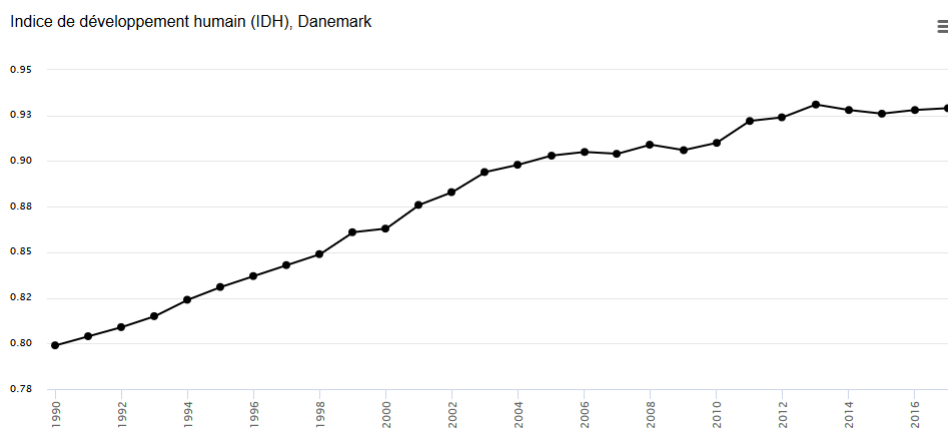


Figure 195 : IDH au Danemark, Source: PNUD - Human development reports (2017).

Durant les années 2000, les efforts du Danemark en matière de développement durable sont significatifs, puisque le pays adopte notamment en 2002 sa Stratégie nationale du développement durable¹ qui donne naissance à de nombreuses mesures comme la décentralisation de la politique environnementale, qui sera suivie d'une Stratégie nordique² du développement durable (SNDD) en 2005³ puis d'une autre SNDD en 2014.

On rappellera également que la Stratégie nationale pour la diversité biologique lancée en 2004, ou la convention d'Aarhus de 2000 sur la démocratie environnementale démontre une véritable programmation stratégique vis-à-vis des problématiques de durabilité, comme demandé par les instances supranationales.

En 2007, l'OCDE⁴ réalise un bilan environnemental⁵ du Danemark, qui souligne une utilisation d'instruments souvent novateurs et bien rôdés⁶, mais qui incite le royaume du

¹ La France adopte sa SNDD en 2003.

² Elle regroupe la position du Danemark, de la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède.

³ OCDE (2006), *Stratégies de développement durable: bonnes pratiques dans les pays de l'OCDE*, Éditions OCDE, Paris.

⁴ L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) est créée en décembre 1960: le Danemark la rejoint en 1961 (mai) tout comme la France (août). Elle regroupe 36 pays en 2018, dont l'Allemagne, le Canada, les Etats-Unis, le Japon ou la Suisse.

⁵ OCDE (2008), *Examens environnementaux de l'OCDE : Danemark 2007*, Examens environnementaux de l'OCDE, Éditions OCDE, Paris.

⁶ Il s'agit des redevances ou des écotaxes, même si le rapport constate la trop faible taxation de l'énergie pour l'industrie.

Danemark à renforcer ses politiques environnementales afin de rééquilibrer les pressions exercées par les décisions économiques sur l'environnement, comme dans:

- les transports avec la pollution de la mer du Nord et de la Baltique, ou la pollution atmosphérique transfrontalière;
- la pêche et l'agriculture intensives qui polluent les eaux et les sols, ainsi que
- les habitudes de consommation à repenser.

Le bilan de l'OCDE formule en conséquences 37 recommandations, afin d'améliorer notamment la qualité des eaux (lacs et fjords pollués), ou afin de mieux intégrer les préoccupations environnementales aux politiques sectorielles; ou encore afin d'encourager le recours aux transports collectifs dans les zones urbaines¹. Le rapport préconise aussi de veiller à mieux gérer la production des déchets qui « *augmente près de deux fois plus vite que l'économie et a atteint l'un des taux les plus élevés des pays de l'OCDE* », ou enfin à repenser fondamentalement les mobilités.

A cet égard, l'allongement des distances domicile-travail et la pression foncière sur les zones périurbaines (au détriment des activités agricoles ou de loisirs) sont pointées du doigt. La dispersion des programmes, des ministères et des politiques qui affectent l'environnement sont aussi à déplorer. On voit donc que le Danemark a progressé depuis le rapport 1999 de l'OCDE, mais que les efforts sont à poursuivre selon l'OCDE.

Par la suite, l'OCDE analyse à nouveau les performances du Danemark en 2016², mais sous un angle plus général que le seul domaine de l'environnement. On rappellera, à ce propos, que nous utilisons ces différents rapports non pour faire un « inventaire à la Prévert » de ce qui est dit sur le Danemark, mais plutôt pour montrer combien l'évolution des politiques environnementales, des transports ou de l'énergie sont le résultats de dialogues répétés avec les instances supranationales (ONU, UE, OCDE), voire le résultat d'un contrôle assez fréquent de la part de ces institutions. C'est cet échange itératif et réciproque qui favorise un effet d'euphorisation, de porosité multi-niveaux et d'influence nationale en retour sur les

¹ Elle se réalise sous la forme de tarifications routières, de stationnements payants, de réaménagement de l'espace, ou la mise en place de transports intelligents, la promotion de la bicyclette, ou encore la lutte contre les polluants atmosphériques des navires.

² OCDE (2016), *Etudes économiques de l'OCDE: Le Danemark*, Éditions OCDE, Paris.

politiques environnementales européennes (ou internationales), que ce soit au Danemark ou en France¹.

Mais pour continuer sur le rapport 2016 de l'OCDE, il montre bien que le Danemark se positionne dans les pays les meilleurs au regard de l'indice OCDE sur la qualité de vie: La qualité environnementale y est ainsi meilleure que dans le reste de l'OCDE (mais équivalente aux autres pays nordiques), tout comme la gouvernance et l'engagement civique. Quant au logement, c'est sans doute un point faible, même s'il reste au niveau de la moyenne dans l'OCDE: c'est donc ici un point à retenir par rapport à la conception d'un projet urbain de dimension inédite, car un tel projet répond souvent à une stratégie d'accueil des populations nouvelles ou un but de maîtrise des prix du foncier et de l'immobilier de la part des acteurs publics. Le rapport ajoute, d'ailleurs, que le marché de l'immobilier est volatile et empreint de risques, tandis que le taux d'endettement des ménages est élevé (et lié au logement).

Figure 1. **Denmark scores well in OECD's Better Life Index**

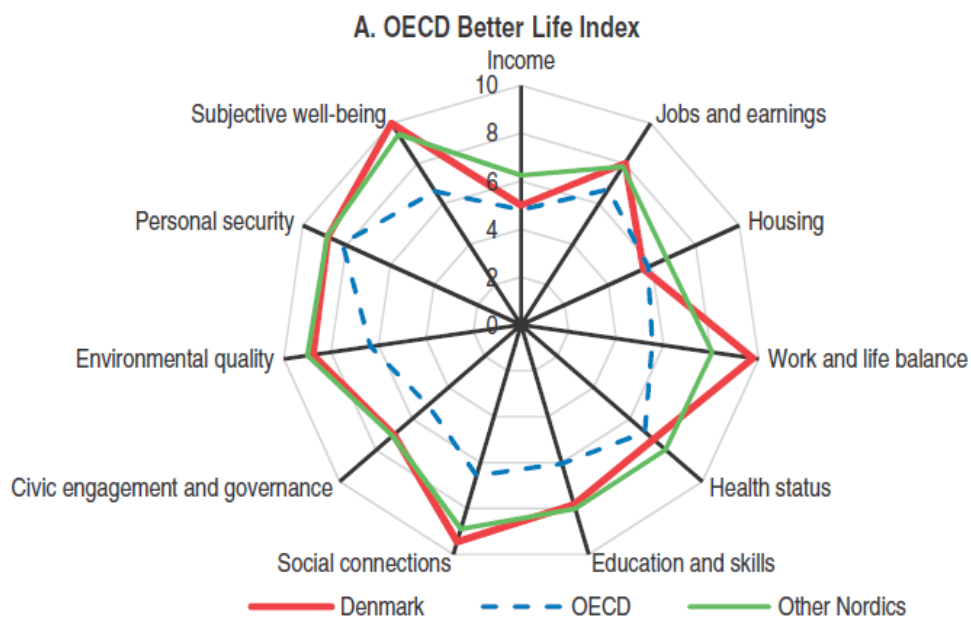


Figure 196 : OECD's Better Life Index, Denmark, OCDE (2016) Danemark

¹ HALPERN Charlotte, *Governing Despite its Instruments ? Instrumentation in EU Environmental Policy*, *Western European Politics*, 2010, vol. 33, n° 1, janvier, p. 39-57 et

PALIER Bruno et SUREL Yves, *Analyser l'eupéanisation des politiques publiques*, in : Bruno Palier, Yves Surel *et al.*, *L'Europe en action : l'eupéanisation dans une perspective comparée*, Paris, l'Harmattan, 2007, coll. « Logiques politiques », p. 13-85.

Ainsi, les prix de l'immobilier à Copenhague auraient augmenté de +10% par an depuis 2012, ce qui est assez inquiétant, et ce qui était - on l'a vu sur ViaSilva ou La Courrouze - le curseur des pouvoirs publics rennais, comme répété à plusieurs reprises par un élu de poids interrogé. Ce contrôle des prix de l'immobilier par les pouvoirs publics à Rennes se rappelle ainsi à nous¹, et peut se révéler être un indicateur clé (ou pas), et pris en compte par les différents acteurs de la fabrique urbaine sur un nouveau projet.

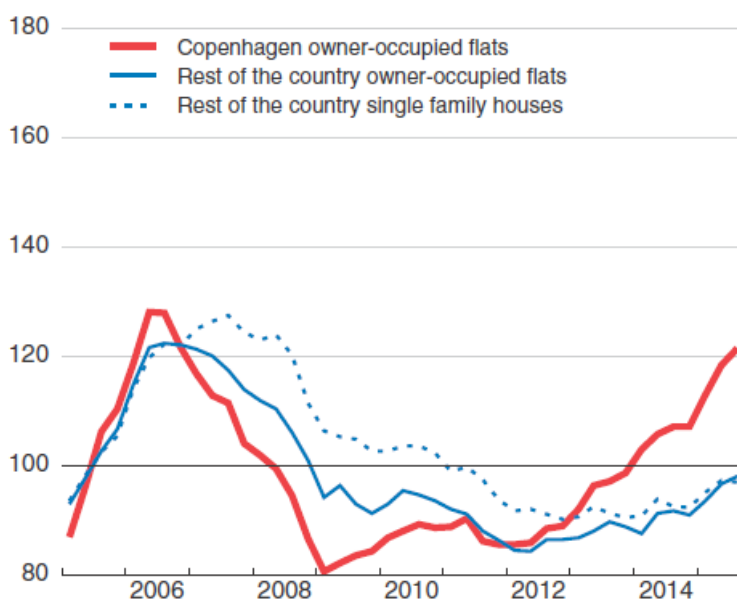


Figure 197 : Prix de l'immobilier à Copenhague, Source OECD Housing database ; Statistics Denmark. NB: Indice du prix de l'immobilier 2005 = 100

Enfin, malgré des tendances sur les politiques environnementales tout à fait encourageantes, le bilan 2016 de l'OCDE déplore les pressions persistantes sur l'environnement danois, et provenant des activités industrielles ou agricoles, mais aussi des transports et de l'énergie. Malgré un taux de possession de voitures assez faible dans le pays,

¹ Il faut néanmoins rester prudent sur la comparaison, car Copenhague est la capitale du Danemark et Paris a vu aussi ses prix flamber ces dernières années. CPH a davantage la taille d'une ville comme Nantes que Rennes. Rappelons que le point de départ de notre comparaison (ou éclairage comparatif) est d'ailleurs basé sur un autre élément, à savoir une même ambition de logements, d'emplois et durabilité sur un projet urbain.

il s'avère qu'au moins 20% de la population est exposée à un air de qualité très médiocre, la plupart des pollutions venant d'activités transfrontalières.

Cette pollution de l'air est préoccupante, notamment eu égard au taux élevé de bicyclettes à Copenhague, et elle serait la cause de 3 200 morts prématurées en 2011 d'après un rapport 2013 de l'OMS. Il est donc suggéré de renforcer les péages à l'entrée de la capitale danoise, afin de limiter l'émission de particules¹, mais également de légiférer davantage sur l'activité du fret maritime qui pollue aussi beaucoup.

La France et le Danemark sont bien placés par rapport aux autres pays européens² en matière d'émission de gaz à effet de serre³ (GES), car la France n'a plus de mines de charbon depuis 2004⁴ et le Danemark n'en a plus que deux actuellement (Esbjerg et Fyns); contrairement à l'Allemagne par exemple, dont l'exploitation du minerai permet de produire 40% de son électricité⁵ en 2018.

¹ Les niveaux PM10 en 2015 (ou "particules en suspension" notées «PM» en anglais pour «*Particulate matter*») et les taux de dioxyde d'azote dépassent les seuils établis par l'UE.

² Cf. GARRIC, Audrey, Cinq cartes qui montrent l'impact du charbon en Europe. In : *lemonde.fr* [en ligne]. 10 septembre 2015..

³ Les GES sont multiples: vapeur d'eau, dioxyde de carbone (avec l'utilisation de carbone fossile issu du pétrole, gaz naturel et charbon notamment pour l'industrie, le chauffage et les transports), le méthane (lié à la fermentation des marécages, décharges, ou la digestion des ruminants), mais aussi l'ozone ou le protoxyde d'azote (appelé également "gaz hilarant" et venant de l'utilisation d'engrais azotés). L'effet de serre est un phénomène naturel provoquant une élévation de la température à la surface de notre planète. Mais les activités humaines affectent la composition chimique de l'atmosphère et entraîneraient l'apparition d'un effet de serre additionnel, responsable en grande partie du changement climatique ... même si d'éminents scientifiques n'adhèrent pas du tout à ces théories comme Ralph B. Alexander (physicien, diplômé d'Oxford), Hacène Arezki (géographe), Gary Becker (Prix Nobel d'Économie), Vincent Courtillot (géophysicien français), Christian Gerondeau (ingénieur diplômé de l'École polytechnique), Ivar Giaever (prix Nobel de physique), Richard Lindzen (climatologue au MIT, Ph.D. en climatologie à Harvard) ou encore Ole Humlum (chercheur danois, professeur en géographie physique à l'université d'Oslo). En humble apprenti-chercheur politiste, nous resterons donc en dehors de ces débats non clos sur le réchauffement (ou pas) et l'origine anthropique (ou pas). Cette position "agnostique" n'empêche pas néanmoins de constater les pollutions humaines multiples.

⁴ La dernière mine de charbon ferme en 2004 en France. Cf. SNÉGAROFF, Thomas, Toute dernière fois. 2004, la dernière fois où une mine de charbon en France était en fonction. In : *Franceinfo* [en ligne]. 17 août 2017.

⁵Cf. JOSSET, Christophe, Pour des mines de charbon, des villages sont rasés en Allemagne. In : *L'express.fr* [en ligne]. 14 janvier 2018.

On précisera néanmoins que la France compte encore plusieurs centrales thermiques à flamme (très polluantes) produisant de l'électricité sur le réseau électrique français. Les quatre dernières centrales à charbon de France en 2018 sont réparties en deux centrales à charbon gérées par EDF à Cordemais (Loire-Atlantique) et au Havre (Seine-Maritime), et deux autres d'Uniper à Gardanne (Bouches-du-Rhône) et Saint-Avold (Moselle). Quant au Danemark, l'énergie éolienne représente 43,4 % de la consommation électrique du pays en 2017 et les centrales à charbon sont au même nombre de 4 (Asnaes, Fyns, Esbjerg et Nordjylland) par rapport aux 280 centrales fonctionnant dans toute l'Europe¹.



Figure 198 : Liste des centrales à charbon 2018, source *Europe beyond coal*.

En définitive, on observe des choix radicalement différents en matière de production énergétique entre les deux pays. Ainsi, la France s'appuie largement sur le nucléaire, alors que le Danemark a fait le choix principalement de l'éolien pour les années à venir. Ces éléments sont en lien direct avec notre sujet, car sur un projet durable, la conception et l'approvisionnement énergétique des bâtiments (ou le choix des véhicules qui les traverseront) sont des éléments majeurs qui permettent, entre autres choses, une labellisation écocité (ou pas selon les pays).

¹ Cf. EUROPE BEYON COAL, Data. In : *beyond-coal.eu* [en ligne]. 2019.

Les options retenues en matière de performance des bâtiments ou d'utilisation énergétique émanent par conséquent du contexte national, et nécessitent donc une approche innovante mais aussi adaptée pour les acteurs privés et publics. Ainsi se déterminent le choix des matériaux utilisés, l'orientation des immeubles, la source de leur approvisionnement en énergie, ou encore l'approche sur la concertation avec les autres intervenants sur un même lot à bâtir; et ce, dans l'objectif final de créer une certaine durabilité pour l'ensemble d'un projet.

Le Danemark, bon élève dans l'application des directives européennes

Qu'il s'agisse de la France ou du Danemark, la Commission européenne suit de près l'application de ses directives en matière environnementale, énergétique ou de transports, comme dans tous les autres Etats membres d'ailleurs. Elle a même entamé des procédures d'infraction par rapport aux directives du troisième paquet «énergie»¹, ou celle relative à l'efficacité énergétique², ou encore vis-à-vis de la directive sur la performance énergétique des bâtiments³, et celle relative à la mobilité et au transport⁴.

Dans son rapport 2016⁵, la Commission précise qu'elle a entamé environ 1000 nouvelles procédures d'infraction par l'envoi d'une lettre de mise en demeure aux Etats membres. Le tableau ci-dessous révèle que le Danemark figure dans le top 20 des bons élèves quand la France fait partie de la moitié qui transpose le moins bien les directives européennes avec le rang n°16 sur les 28 Etats membres:

¹ Les Directives 2009/72/CE et 2009/73/CE concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et du gaz naturel.

² La Directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE.

³ La Directive 2010/31/UE qui modifie la directive n°2002/91/CE (performance énergétique) ou n°2009/125/CE sur l'éco-conception.

⁴ La directive n° 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

⁵ Cf. COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport de la Commission Européenne - Le contrôle de l'application du droit de l'Union européenne - Rapport annuel 2016. In : ec.europa.eu/transparency [en ligne]. 6 juillet 2017.

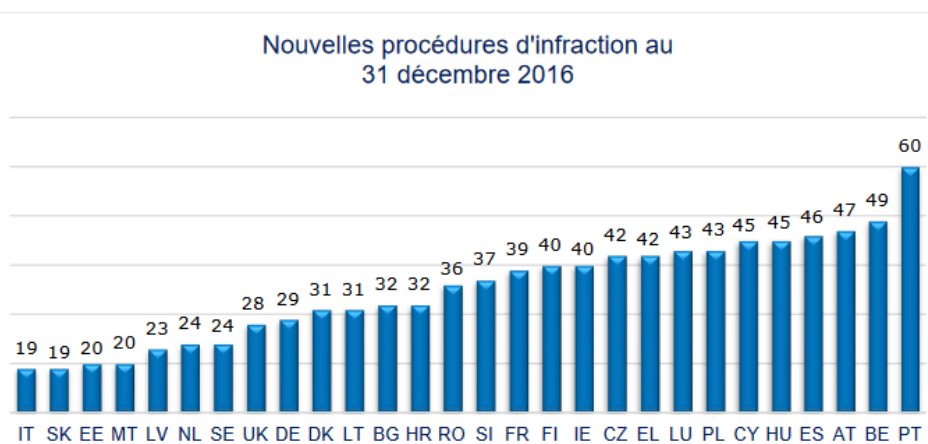


Figure 199 : Nouvelles procédures d'infraction au 31/12/2016, source : COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport 2016,

Le tableau ci-dessous montre, du reste, que ces procédures ne relèvent pas que des seules directives sur l'environnement, puisque le graphique suivant montre les principaux domaines d'action auxquels se rapportent les nouvelles procédures récemment ouvertes par l'UE:

**Nouvelles procédures d'infraction ouvertes en 2016:
principaux domaines d'action**

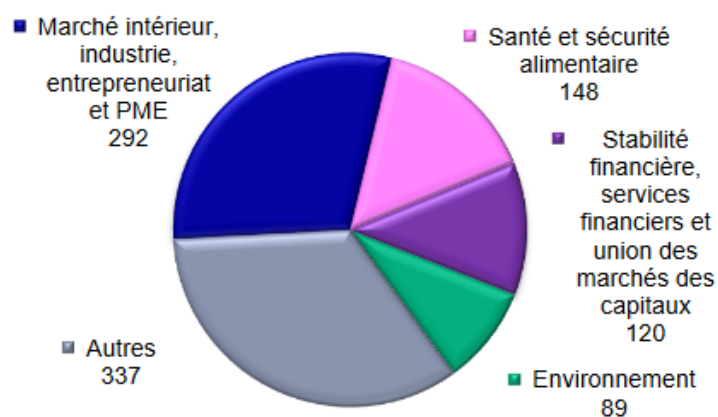


Figure 200 : Nouvelles procédures d'infraction ouvertes en 2016 : principaux domaines d'action, *ibid.*

L'environnement ne représente, en effet, que 9% des procédures d'infraction entamées, ce qui n'est pas négligeable sur l'ensemble considéré, mais pas majoritaire. Quant au nombre de procédures d'infraction en cours par État membre à la fin de 2016, on constate encore (avec le graphique ci-dessous) que le Danemark fait figure de bon élève avec 34 dossiers en

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 591

cours (soit le rang n°3 sur 28) contre 83 dossiers pour la France (soit le rang n°23 sur 28), en raison principalement d'une transposition moins incorrecte que tardive du législateur français.

Certes, on pourrait relativiser la différence dans le traitement de ces dossiers par le nombre et leur complexité du fait d'un poids économique inégal entre ces deux Etats membres, mais cela ne justifie pas complètement un tel écart dans la transposition du droit communautaire:

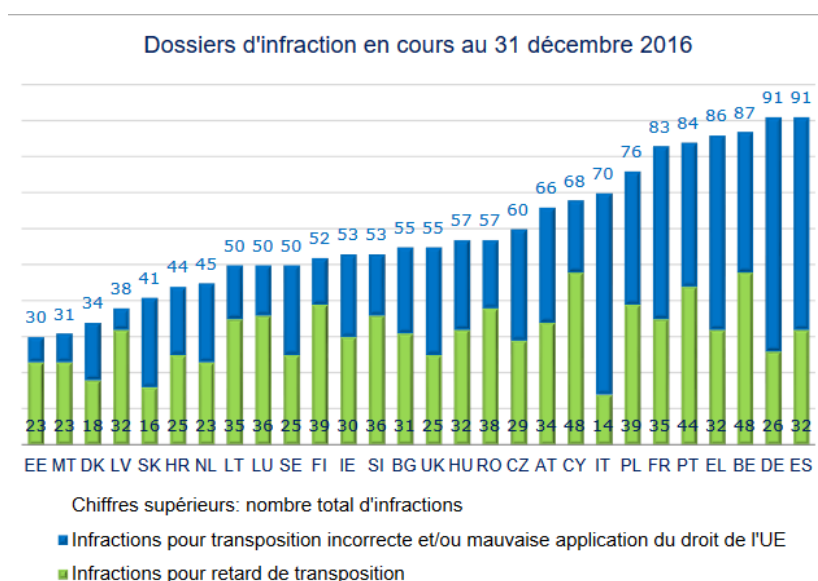


Figure 201 : Dossiers d'infraction en cours au 31/12/2016, *ibid.*

Sur les 28 arrêts rendus par la cour de justice en 2016, on constate par ailleurs que le Danemark n'y figure pas, ce qui conforte cette image d'un Etat membre appliquant de façon plutôt optimale le droit de l'UE, notamment en matière d'environnement, de transport ou d'énergie.

Du reste, on note également que sur les 1657 procédures d'infraction en cours en 2016, 35% des infractions relèvent des problématiques liées à la fabrique urbaine, à savoir l'environnement, les transports, les réseaux de communication et l'énergie (sans parler de la santé). Dans ces domaines, le Danemark se fait donc particulièrement remarquer par son adéquation aux grandes orientations de l'UE.

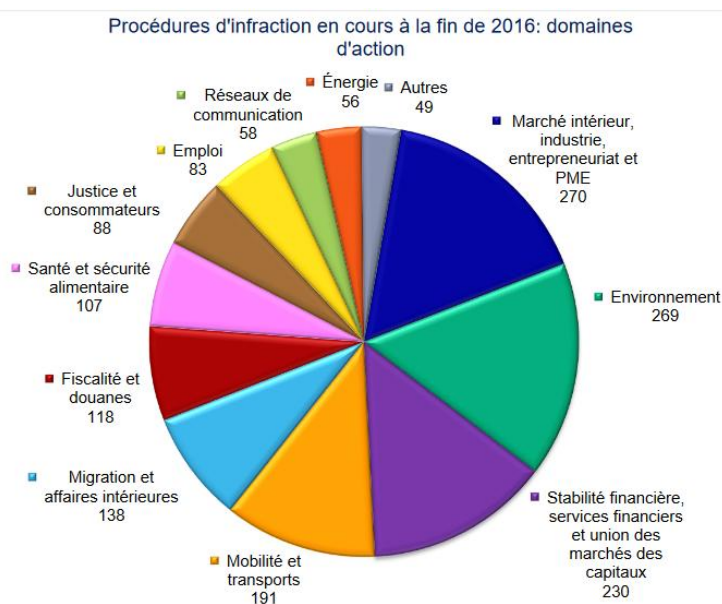


Figure 202 : Procédures d'infraction en cours à la fin de 2016 : domaines d'action, *ibid.*

Dans son rapport 2017¹, la Commission rappelle, en outre, qu'elle peut saisir la Cour de justice en cas de non respect par les Etats membres de leurs environnement naturels², non respect de la qualité de l'air³ ou encore d'une médiocre gestion des eaux usées, des rivières ou des eaux maritimes⁴. Certains Etats membres appliqueraient ainsi mal (ou pas) le droit de l'UE en matière de gestion de leurs déchets ou d'amélioration de la qualité de l'air, et manqueraient d'infrastructures adéquates pour le traitement des eaux résiduaires.

On remarquera, en outre, que la France et le Danemark ont encore fait des progrès par rapport à l'année précédente, puisque les dossiers d'infraction français en cours ont été réduits à 65 (contre 83 en 2016, d'où un gain de deux places), tandis que le Danemark devient le champion en matière d'application du droit de l'UE avec « seulement » 28 dossiers en cours (contre 34 l'année précédente):

¹ COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport de la Commission Européenne - Le contrôle de l'application du droit de l'Union européenne - Rapport annuel 2017 (eng). In : *ec.europa.eu* [en ligne]. 2018.

² La Commission l'a saisie contre la Pologne pour sa piètre gestion de la forêt Bialoweza qui est la dernière forêt primaire en Europe, et est classée Natura 2000.

³ La Bulgarie s'est vue condamnée pour des taux de pollution de l'air aux particules trop élevés.

⁴ La Grande-Bretagne et la Grèce ont été rappelées à l'ordre pour leur traitement insuffisant des eaux usées urbaines.

Infringement cases open as of 31 December 2017

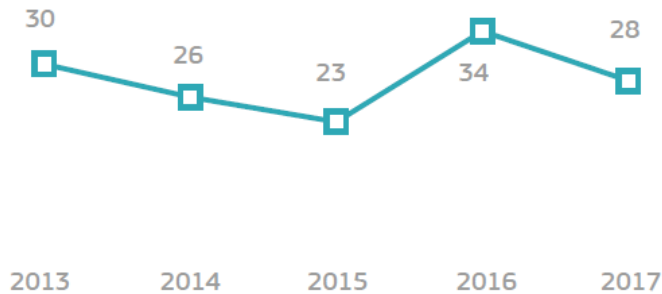


Figure 203 : Infractions en cours au 31/12/2017, Danemark, COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport 2017,

D'où le classement 2017 suivant par pays où le Danemark est au 1er rang dans l'UE, et la France au 23e rang:

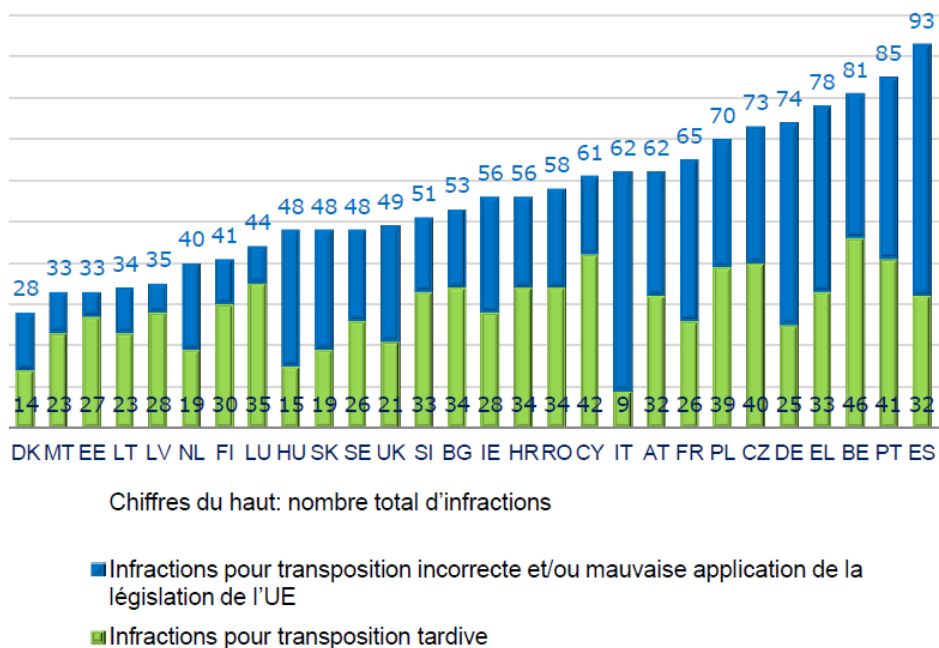


Figure 204 : Infractions en cours au 31/12/2017 par pays, *ibid.*

Pour conclure, on remarquera néanmoins que 19 nouveaux cas d'infraction sont ouverts à l'encontre du Danemark en 2017, dont 4 liés à l'environnement et 4 liés aux mobilités, ce qui démontre que la Commission maintient toujours une pression significative sur les Etats

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 594

membres pour la bonne application du droit supra-national, même auprès du meilleur élève européen qu'est le Royaume danois.

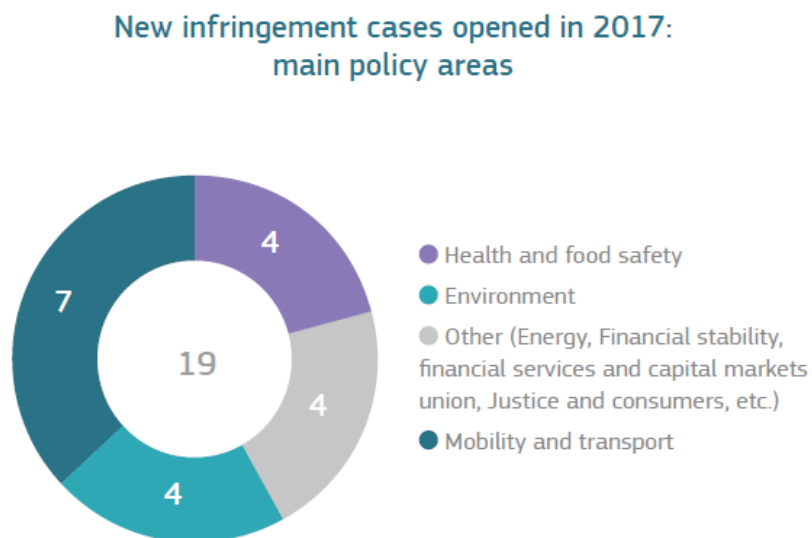


Figure 205 : Dossiers d'infraction ouverts en 2017 par type de politique de l'UE, Danemark, *ibid.*

Le choix danois du 100% renouvelable comme horizon énergétique

Au début des années 1970, le Danemark est un des pays de l'OCDE les plus dépendants au pétrole¹, mais grâce à trois plans énergétiques (1976, 1981, 1990), les gouvernements parviennent à réduire de moitié cette dépendance au bout de 25 ans, et ce, malgré une augmentation du PIB de +60%². Cette politique volontariste est basée sur la mise en place d'un triptyque efficace basé sur une réduction massive de la consommation de chauffage domestique (à hauteur de 30%), le développement de la cogénération avec des usines

¹ C'est alors 92% de sa consommation énergétique totale.

² Cf. intervention de Thierry de LAROCHELAMBERT, chercheur à l'Institut FEMTO-ST (CNRS-UMR6174) : *La politique énergétique du Danemark. Vers un scénario 100% renouvelable en 2050* [en ligne].

produisant à *la fois* du chauffage et de l'électricité¹, et la production d'énergies renouvelables grâce au développement de l'industrie éolienne (4% de la production en 1996).

Dès le début, un système d'aides aux investissements privés est mis en place par l'Etat, permettant aux citoyens - et en particulier aux agriculteurs - d'acquérir des éoliennes. Des coopératives se créent un peu partout, ce qui aide à développer une tolérance de la population à l'égard des turbines dans le paysage, tout comme des campagnes de communication ciblées. Sur un projet comme ViaSilva, l'idée même d'alimenter les bâtiments en énergie éolienne ou photovoltaïque n'a jamais été une *seule* fois évoquée par les acteurs interrogés, ce qui montre combien le dogme du nucléaire a la vie dure.

Comme mentionné dans le rapport OCDE 2016 précité² (p.35), le secteur de l'énergie représente 37% des émissions de GES au Danemark alors, mais le législateur aurait prévu dans un accord énergétique 2012 de monter à 50% la part de l'éolien dans l'offre d'électricité d'ici 2020, puis d'utiliser 100% d'énergies renouvelables³ en 2050. Ces objectifs ne sont pas sans rappeler un projet français nommé « Alter⁴ » qui fut mené à la fin des années 1970 par des scientifiques, pour élaborer un scénario énergétique 100% renouvelable avec les technologies de l'époque.

En réalité, pour le Danemark en 2014, près de 40% de l'énergie consommée vient du pétrole, plus de 25% des énergies renouvelables (EnR), autour de 15% respectivement du gaz et du charbon, le reste venant des déchets bio-dégradables ou d'importation des pays voisins⁵. La consommation danoise d'énergie primaire par habitant était en 2015 de 2,83 tep, nettement

¹ La cogénération est basée sur l'utilisation de la biomasse: incinération du bois, biogaz, de la paille, ou des déchets.

² OCDE (2016), *op. cit.*

³ Il existe cinq grands types d'énergies renouvelables : l'énergie solaire, éolienne, hydraulique, la biomasse et la géothermie.

⁴ GROUPE DE BELLEVUE (PARIS), 1978. *Projet alter: étude d'un avenir énergétique pour la France axé sur le potentiel renouvelable: esquisse d'un régime à long terme tout solaire*. Paris Groupe de Bellevue. 64 p.

⁵ JACOB, Antoine, Danemark. Le tout renouvelable pour horizon énergétique. In : *la documentation française* [en ligne]. 4 novembre 2015.

inférieure à celles de la France (3,71 tep¹) et de l'Allemagne (3,77 tep). La part des énergies renouvelables dans cette consommation atteignait 29 % en 2016 (+ 4 points que 2 ans auparavant), contre 37 % de pétrole (-3 points), 17 % de gaz naturel (+2 points) et 15 % de charbon.

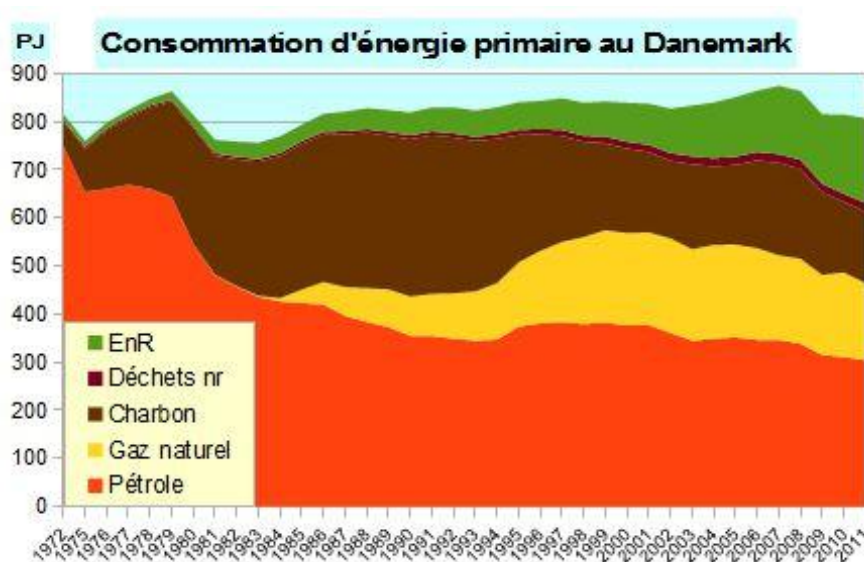


Figure 206 : Consommation d'énergie primaire au Danemark, 1972-2011, Source données : Agence danoise de l'Énergie.

Côté français, les choix sont radicalement différents au niveau national, puisque la consommation d'énergie finale en 2014 se répartit comme suit:

- ✓ environ 30% vient du pétrole (contre 40% au Danemark la même année);
- ✓ presque 10% des Energies renouvelables (contre 25% au Danemark);
- ✓ autour de 43% vient de l'électricité non renouvelable (donc d'origine nucléaire ou hydraulique par pompage, contre 0 chez les danois);
- ✓ 14% de gaz (contre 15% au Danemark);
- ✓ et plus de 3% du charbon (contre 15% au Danemark).

¹ La tonne d'équivalent pétrole (symbole tep) est une unité de mesure de l'énergie. Elle vaut, selon les conventions, environ 42 GJ, ce qui correspond au pouvoir calorifique d'une tonne de pétrole "moyenne".

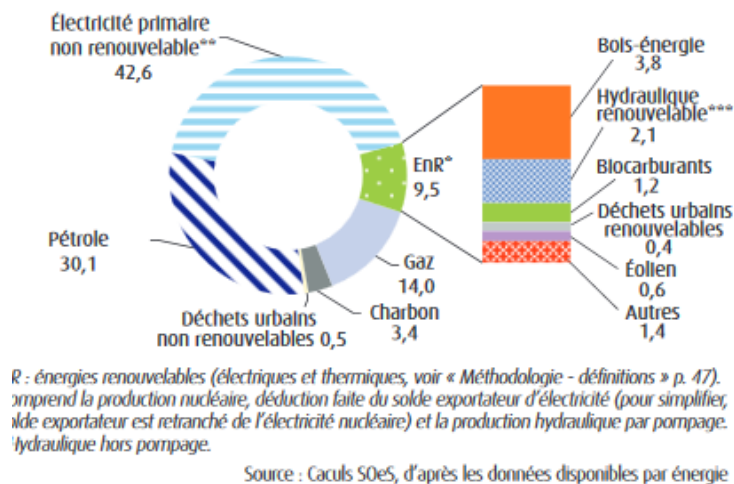


Figure 207 : Répartition de la consommation d'énergie primaire en France métropolitaine (256,6 Mtep en 2014), Source: CGDD 2016.

Cette question des énergies utilisées (au niveau national) pour la consommation finale n'est pas neutre du tout, car elle détermine les façons de penser des acteurs sur un projet urbain durable, et les éléments sur lesquels ils doivent faire baisser la consommation d'énergie des ménages (sur les bâtiments, les transports etc.). En France par exemple, le secteur des transports (qui marche à 90% au pétrole) est le 2e consommateur d'énergie après les bâtiments¹.

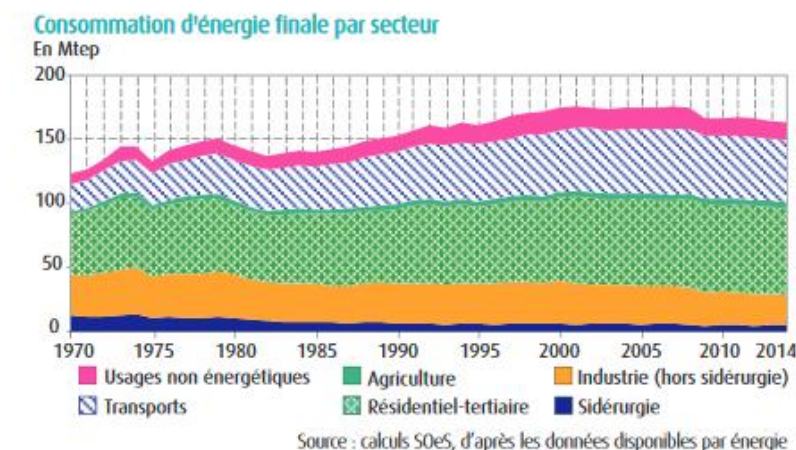


Figure 208 : Consommation d'énergie finale par secteur en France, Source: CGDD 2016

¹ Cf. CONNAISSANCE DES ÉNERGIES, « 3/4 de l'énergie consommée en France est d'origine nucléaire ». In : *connaissancedesenergies.org* [en ligne]. 14 mars 2012.

Au Danemark, les transports sont le 1er poste de consommation finale d'énergie à 34%¹, avant la consommation des ménages (chauffage des bâtiments et électricité pour 31%), puis l'industrie (15%), les services (13%), et enfin la pêche et l'agriculture etc. (7%). La perspective de ne plus être autosuffisant en pétrole² explique sans doute que les acteurs danois de la fabrique urbaine anticipent l'avenir et soient plus sensibles aux questions de mobilité car les transports sont au niveau national le point faible de leur modèle. C'est en tout cas une information tout à fait cruciale pour l'étude d'un projet dans une ville comme Copenhague où le vélo est mis en avant en permanence: est-ce bien raisonnable si l'air est si pollué dans le Royaume du Danemark?

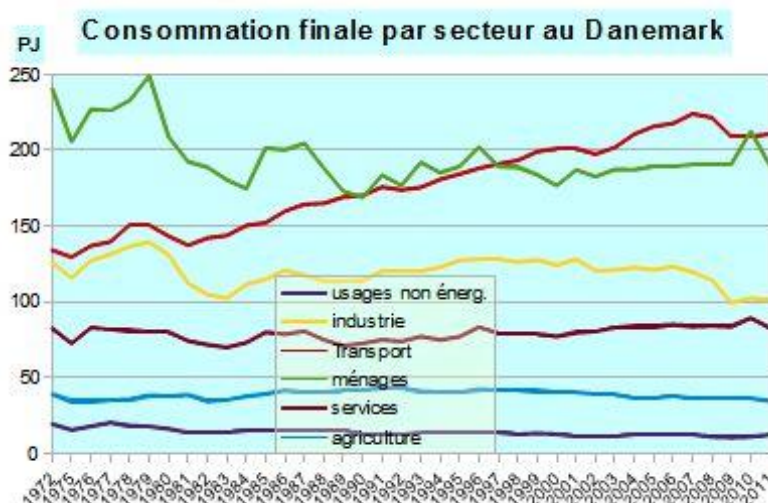


Figure 209 : Consommation finale d'énergie par secteur au Danemark, 1972-2011, Source données : Agence Danoise de l'Énergie.

Les différences de climat entre les deux pays ou les différences sur la dépendance au nucléaire (qui produit de l'électricité à coût assez faible) peuvent expliquer aussi des conceptions bioclimatiques³ moins poussées en France.

¹ Cette consommation s'élève à 34% du total, sans doute car les réserves prouvées de pétrole sont d'environ 8 années de production en 2016 au rythme 2016.

² L'autosuffisance danoise en pétrole est de 127 % en 2014, avec un pic atteint en 2004 (environ 240 %); et en 2016, il est tombé à 103 %.

³La conception bioclimatique d'un bâtiment repose sur le climat et la topographie des lieux, afin de déterminer le choix des matériaux appropriés, le recours à des techniques de circulation d'air, l'utilisation du rayonnement solaire ou de la géothermie, et la récupération des eaux de pluie.

Les politiques énergétique de la France et du Danemark sont donc très différentes, l'une étant basée sur le nucléaire, l'autre encore dépendante du charbon et le pétrole, même si le Danemark mise beaucoup sur les énergies renouvelables pour demain.

2) La démocratie danoise ou les atouts d'un système politique synchrone avec la durabilité

Le royaume du Danemark comprend le « Danemark propre » ainsi que deux *territoires autonomes* situés dans l'océan Atlantique, qui ne font pas partie de l'Union européenne.

Ces deux territoires autonomes du royaume sont:

- les Îles Féroé¹ et
- le Groenland².

WOKURI, Pierre. « La participation citoyenne dans l'éolien au Danemark : institutionnalisation durable ou expérimentation temporaire ? », *Participations*, vol. 23, no. 1, 2019, p. 193-217.

¹Les **Îles Féroé** sont un archipel autonome faisant partie du Royaume du Danemark. Elles sont composées de 18 îles rocheuses volcaniques situées entre l'Islande et la Norvège, dans l'océan Atlantique Nord. L'archipel a une superficie de 1 400 km² et compte en 2019 un peu plus de 51 000 habitants (appelés Féroïens). La capitale des îles Féroé est Tórshavn.

Auparavant département danois, l'archipel des îles Féroé est devenu une "communauté autonome" au sein du royaume le 1er avril 1948, avec l'entrée en vigueur de la loi sur l'autonomie interne des Féroé. En 2019, Les autorités des îles Féroé essaient de renégocier le statut de 1948. Cf. SÉNAT, Le statut des îles européennes. In : *senat.fr* [en ligne]. mai 2000..

² Le **Groenland** comprend environ 56 000 habitants (2014), dont +80% dans les villes (cf. MAE). Sa Capitale s'appelle Nuuk (16 464 habitants).

Cf. MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Présentation du Danemark. In : *France Diplomatie* [en ligne]. 2019.

Le 17 janvier 1979, la population du Groenland a approuvé par référendum la loi du 29 novembre 1978 portant statut d'autonomie de l'île. Elle jouit depuis 2009 d'un statut d'autonomie renforcée. La défense et la monnaie restent de la compétence exclusive du Royaume de Danemark.

Pour le Groenland, la fonte de la calotte polaire groenlandaise est à la fois une transformation inédite de l'environnement et une opportunité de pouvoir accéder aux ressources que contiennent sol et sous-sol : gisements miniers et d'hydrocarbures, terres rares.

OBSERVATOIRE DE L'ARCTIQUE, Danemark et Groenland. In : *observatoire-arctique.fr* [en ligne]. 5 octobre 2016.



Figure 210 :L'ensemble des territoires du Danemark actuel : le Groenland, les îles Féroé et le Danemark propre, Source: Universalis.

Une géographie contraignante mais (donc?...) le choix du consensus et de l'environnement

Si l'on concentre notre attention sur le Danemark « propre » (donc hors îles Féroé et Groenland), il s'agit d'un pays situé au Nord de l'Europe, à mi-chemin entre l'influence de son grand voisin du sud, l'Allemagne - notamment avec les villes hanséatiques¹ - et celle de la Suède et la Norvège avec lesquels des liens complexes se sont tissés au fil des siècles.

C'est, en outre, le plus petit des pays scandinaves avec environ 43 000 km², soit environ 8% de la France métropolitaine. Il abrite une population d'environ 5,7 millions d'habitants en 2017³, et possède sa propre monnaie (la couronne danoise) bien qu'appartenant

¹ La ligue hanséatique est une union initiée au XIIIe siècle par Hambourg et Lübeck sur la base d'une alliance commerciale. La ligue hanséatique de villes marchandes de la mer du Nord et de la mer Baltique a marqué l'histoire des échanges économiques et politiques du nord de l'Europe.

² Mais la superficie totale est de 2,2 millions de km² avec le Groenland et les Féroé.

³ La France compte presque donc 10 fois plus d'habitants avec environ 67 millions d'habitants en 2017.
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 601

à l'UE contrairement à ses territoire autonomes. Son PIB est d'environ 280 milliards d'euros en 2017 (contre 2 200 pour la France, soit 8 fois plus); mais son PIB/ habitant est d'environ 45 000 euros¹, contre environ 38 000 euros en France *seulement*, pourrait-on dire en comparaison.

Le Danemark « propre » est une terre d'eau, constituée de la péninsule du Jutland et de près de 500 îles, dont les deux principales sont la Fionie et la Zélande, où se trouvent respectivement les villes d'Odense et Copenhague. D'ailleurs, les villes principales sont:

- ✓ la capitale Copenhague (1,2 millions d'habitants²),
- ✓ Århus (300 000 hab.) et Ålborg (200 000 hab.),
- ✓ Odense (190 000 hab.), et Esbjerg.



Figure 211 : Régions du Danemark

On peut donc dire que le Danemark est l'archétype du « Small is beautiful³ » puisqu'il s'agit d'un petit pays à forte densité (135 habitants au km² en 2019), et qu'il est très urbanisé (à 88%). Pourtant, il reste dissymétrique avec un habitat éclaté à l'ouest du pays, qui a une

¹ Cf. Présentation du Danemark. In : *France Diplomatie*.

² Ibid..

³ DARROBERS Martine, Le Danemark, in : Martine POULAIN éd., *Les Bibliothèques publiques en Europe*. Paris, Éditions du Cercle de la Librairie, « Bibliothèques », 1992, p. 85-128.

vocation agricole et une densité deux fois moindre qu'au niveau national au moins, et en face l'agglomération du grand Copenhague qui regroupe environ 35 % de la population.

Le Danemark est, en outre, un pays sans relief (topographique).



Figure 212 : Photographies du Nord de la Zélande, (Photographies de l'auteur)

Entièrement tourné vers la mer, doté de 7 400 km de côtes, le Danemark comprend ainsi plus de 500 îles et est rattaché à l'Europe au niveau du Jylland (Jütland) par un étroit pédoncule de 68 km de large¹. L'environnement maritime² et la faiblesse du relief³ expliquent la douceur du climat, alors que la latitude devrait engendrer des rigueurs hivernales. Il subit de fréquentes inondations⁴ qui peuvent expliquer (en partie) la conscience environnementale prononcée des danois⁵, même si les nombreux lacs, vallées et forêts permettent de rompre la monotonie des paysages. Le point culminant se nomme le Yding Skovhøj: situé sur le Jütland, il s'élève à seulement 173 mètres d'altitude⁶.

¹ LAROUSSE, Éditions, Encyclopédie Larousse en ligne - Danemark : géographie physique. In : *larousse.fr* [en ligne]. 2019.

² Aucun point au Danemark n'est situé à plus de 52 km de la mer. Et le plus long des cours d'eau, le Gudena, ne fait pas plus de 158 km .

³ Le point culminant - le Yding Skovhøj situé à 39 km au Sud-Ouest d'Aarhus - n'atteint que 173 m.

⁴ ARNBJERG-NIELSEN, K; FLEISCHER, H S, Feasible adaptation strategies for increased risk of flooding in cities due to climate change, *Water Science and Technology*; London Vol. 60, N° 2, 2009, p 273-281.

⁵ Les garages seraient, en effet, régulièrement inondés dans ce plat pays.

⁶ Rennes n'est pas non plus dans les hauteurs puisqu'elle se trouve au centre d'un bassin aux légers rebords, formé par l'affaissement du massif armoricain au début du Cénozoïque (il y a environ 66 millions d'années). Le bassin a été rempli par la mer au Miocène - i.e. il y a entre 5 et 23 millions d'années, avec la *Mer des Faluns* - ce qui explique l'importance des roches sédimentaires comme le schiste. Bien que globalement plat – l'altitude de la commune est comprise entre 20 et 74 mètres – le relief de la commune est marqué par les vallées creusées de la rivière Ille, et du fleuve Vilaine.



Figure 213 : Photographies du Nord de la Zélande, (Photographies de l'auteur)

Quant à l'hiver, il est très long mais jamais vraiment froid (rarement en dessous de -5°) en raison de l'influence maritime qui procure un climat tempéré. Les journées sont courtes l'hiver¹; mais par contre l'été, la « côte d'azur des pays scandinaves » offre des températures qui varient entre 18 et 25° , expliquant des terrasses bondées de monde à Copenhague. Rennes et Copenhague sont donc toutes les deux des métropoles au climat tempéré en raison de l'influence océanique (le Gulf Stream). Mais dans la métropole danoise, les hivers y sont plus longs et plus froids, ce qui peut influencer les architectes et urbanistes pour la conception des bâtiments, et l'urbanisation en général.

Le Danemark « propre » est, du reste, membre de l'UE² depuis 1973 (tout comme le Royaume-Uni jusqu'à présent), mais les Danois ont refusé d'adopter l'euro par référendum en 1992. Le pays a aussi adhéré à la convention de Schengen en 2001. Sa contribution totale au budget de l'UE³ représente environ 2,2 milliards d'euros⁴ quand le total des dépenses de l'UE

Quant à Copenhague, son altitude est environ à 15 mètres au dessus du niveau de la mer, même si le point culminant du Grand-Copenhague se trouve dans le bois de Rude à 91 m d'altitude, vers Gladsaxe au Nord-ouest de la ville. D'un point de vue géologique, Copenhague se situe, comme la plus grande partie du Danemark, sur une moraine de fond datant de la période glaciaire, qui elle-même repose sur un fond calcaire plus dur. À certains endroits, il n'y aurait que 10 m jusqu'au fond calcaire, ce qui pose d'importants problèmes lors de la construction des voies de métro.

¹ Le jour le plus court de l'année (21 décembre), le soleil se lève vers 08h30 et se couche vers 15h30.

² L'UE s'appel alors la CEE, et la France en fait partie depuis 1957.

³ Le budget annuel de l'UE s'élève à environ 155 milliards d'euros en 2016, ce qui ne représente qu'1 % de la richesse produite chaque année par les pays membres de l'UE.

⁴ La contribution de la France s'élève à près de 20 milliards d'euros: c'est le 2e contributeur après l'Allemagne.

au Danemark s'élève aux alentours de 1,4 milliards¹. Sa contribution au budget de l'UE sert à financer des programmes dans tous les États membres, dans des domaines tels que la construction de routes ou la protection de l'environnement.

Si le Danemark est un petit pays en superficie aujourd'hui², son territoire est beaucoup plus étendu au 14e siècle³, tandis que le 16e siècle lui permet surtout de s'enrichir grâce à l'accroissement du trafic maritime dans le détroit de l'Øresund où se trouvent les villes de Copenhague et Elsenør étudiées, et donc grâce aux taxes mises en place par le pouvoir royal sur les bateaux passant ce détroit dès cette époque.

L'Union de Kalmar (1397-1523) notamment, qui réunit les Royaumes de Danemark, de Suède et de Norvège, va constituer une apogée de l'« Empire danois » sur les terres et les mers du Nord à la fin du Moyen-âge⁴. Mais il existe, par la suite, une rivalité croissante du Danemark avec ses voisins (norvégiens et suédois) pour la maîtrise des territoires et des mers, dont la Baltique bien entendu. Les danois entrent en guerre notamment à six reprises entre 1563 et 1720 contre les Suédois.

Ensuite, des décennies vont être marquées par l'antagonisme entre les deux États nordiques - la Suède-Finlande et l'ensemble dano-norvégien - qui se constituent au début du 16e siècle et représentent un pivot essentiel de l'histoire nordique pour expliquer l'époque moderne. Le *traité de Roskilde* (ou paix de Roskilde) par exemple, conclu le 26 février 1658 par le royaume de Suède et le Danemark-Norvège à Roskilde (au Danemark), met fin à la

¹ Les dépenses de l'UE pour la France montent à un peu plus de 11 milliards pour la France, soit environ dix fois plus que le Danemark.

² Le Danemark est notamment petit comparativement à la France métropolitaine qui fait environ 550 000km², mais hors îles Féroé et le Groenland qui fait plus de 2 millions de km².

³ Marguerite I du Danemark devient reine à partir de 1387 à la fois du Danemark, de la Norvège, et de Suède, ce qui est à l'origine de *l'Union de Kalmar* en 1397.

⁴ L'Union de Kalmar lie les trois royaumes scandinaves de *Norvège*, *Suède* (incluant alors l'actuelle Finlande) et *Danemark* suite à la décision de Marguerite - veuve du roi de Norvège Haakon VI et fille du roi de Danemark Valdemar IV - de les réunir. L'union est proclamée le 20 juillet 1397 à Kalmar, un port suédois au sud de Stockholm. Marguerite transmet, en effet, alors la couronne commune à Éric de Poméranie avec l'objectif de préserver les intérêts scandinaves face aux visées des entrepreneurs marchands allemands de la ligue hanséatique.

guerre mais ampute les rois danois d'une partie significative de leur territoire¹, comme indiqué dans l'ouvrage ci-dessous:

compagnies de cavaliers, puis par le passage sur le grand Belt ; et il est en février 1658 devant Copenhague. Au milieu de ce péril la France intervient, d'abord avec l'Angleterre seule comme médiatrice, puis avec l'Angleterre et la Hollande. La paix de Roeskilde, du 26 février-8 mars 1658, sauve l'existence du Danemark, mais en le mutilant. C'est alors en effet qu'il doit céder à la Suède pour toujours les trois provinces de Scanie, de Halland et de Bleking, désignées, à vrai dire, par leur situation dans la partie méridionale de la péninsule scandinave comme des possessions naturellement suédoises. Le Danemark perd en même temps l'île de Bornholm, le district norvégien de Drontheim, la province de Bohus, 12 vaisseaux de ligne, et 2,000 hommes de cavalerie. Enfin le duc de Holstein-Gottorp est dégagé de ses obligations féodales et reconnu souverain. Cela ne suffisait pas. Cinq mois plus tard, le roi de Suède, rompant tout à coup et sans la moindre justification le traité conclu, annonce le projet de conquérir le Danemark.

Figure 214 : La paix de Roskilde, extrait de *MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES, 1895*,

Ce traité de Roskilde (1658) enlève, en effet, au royaume danois les territoires de:

1/ la riche province de Scanie, mais aussi 2/ le Bohuslän, le Halland et le Blekinge; ainsi que 3/ la Province du Trøndelag et l'île de Bornholm², donnant ainsi au royaume ses frontières sud et ouest actuelles³.

¹ *MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES, 1895. Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France: depuis les traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française... : 13 : Danemark (avec une introd. et des notes par A. Geffroy). In : gallica.bnf.fr [en ligne]. F. Alcan (Paris), 240p.*

² La Province du Trøndelag (au nord en Norvège) et l'île de Bornholm (au sud) seront néanmoins toutes deux rétrocédées au Danemark dès 1660.

³ MAILLEFER Jean-Marie, SCHNAKENBOURG Éric, *La Scandinavie à l'époque moderne - Fin XVe-début XIXe siècle*, Belin, 2010, 267 p.



Figure 215 : Les cessions du traité de Roskilde en 1658 à la Suède, Source: Hérodote.

Le Danemark a ainsi tenu un rôle majeur en Europe du Nord pendant des siècles au prix de luttes d'influence souvent féroces dans tout l'espace scandinave. Il faut, en tout cas, passer pendant longtemps par son détroit de l'Øresund - au bord duquel se trouve le projet Nordhavnen étudié ici, pour avoir accès à la Baltique. Cela a permis ainsi pendant longtemps à Copenhague de pouvoir s'affirmer comme (ou prétendre au rôle de) *capitale de la Baltique*¹. Cela explique, en tout cas, des échanges culturels et politiques intenses avec ses voisins sur le temps long...

Ces conflits et rivalités ont d'ailleurs contribué à la fragmentation de la Scandinavie un temps, malgré des facteurs d'unité indéniables, même si les décennies récentes ont créé un contexte nouveau. Pour des auteurs comme Nicolas Kessler² en effet, l'adhésion du Danemark à la CEE en 1973, celles de la Suède et de la Finlande à l'Union Européenne en 1995, puis ensuite celles de la Pologne et des pays baltes en 2004, ont engendré des conditions propices à la formation d'un espace baltique permettant un développement de l'ensemble de la région -

¹ BINGEN Jon, Les pays scandinaves ne sont pas ce que vous croyez, *Outre-Terre*, n° 32, 2012/2, p. 121-130.

² KESSLER Nicolas, *Scandinavie*, PUF, 2009, 408 p.

même si la Norvège reste jalouse de son autonomie... voire pour générer un discours homogène sur des questions comme l'environnement, pourrait-on ajouter.

Pour d'autres comme Jon Bingen¹, les pays nordiques n'auraient pas rejoint Bruxelles pour y apprendre les normes sur l'environnement, la démocratie ou les droits de l'homme, mais plutôt pour dépasser leurs rivalités, s'y trouver des alliés (parfois contre leurs voisins) et s'intégrer à un ensemble plus large. Néanmoins, il semble qu'il y ait une culture scandinave commune et un rapport à l'environnement qui soit plutôt homogène, et bien différent de pays comme la France ou la Grande-Bretagne.

Comme nous le rappelle un architecte interrogé: « *Dans les pays du Nord, ils ont une culture, je dirais, ce rapport à l'écologie plus ancien, et donc c'est peut-être plus inscrit dans les esprits. Mais ça date pas du mouvement écologiste, c'est beaucoup plus ancien que ça. Je pense que, si vous voulez, quand on est dans un pays du nord, on est confronté à un climat rude; et je pense que la réalité de ce climat, ça oblige à une certaine manière d'appréhender la ville, la construction et l'architecture (...) Ce rapport fondamental à la nature et au climat, c'est quelque chose qu'on peut pas oublier. On peut pas en faire l'économie, ce qui n'est pas forcément le cas chez nous: on a un climat tempéré donc on a pu penser qu'on pouvait s'accommoder de ces questions de manière un peu plus simple*² ».

Au Danemark comme dans les autres pays d'Europe du Nord, les questions de nature et d'écologie seraient donc centrales, et le système éducatif chercherait à éveiller l'enfant à son environnement³. Dans une population luthérienne à près de 95 %, la religion influencerait profondément la culture danoise sur l'idée de responsabilité devant ses actes (et donc devant l'environnement aussi?), de droiture dans le champ des relations personnelles et professionnelles, ainsi que d'une relation à autrui pensée dans le respect de l'autre.

Qui plus est, la culture du consensus prévaudrait largement au Royaume du Danemark: c'est grâce à elle que des changements très importants au niveau du système social seraient

¹ BINGEN Jon, 2012, op. cit.

² C301.

³ RAUSER Frédéric, L'éducation au Danemark, *Revue internationale d'éducation de Sèvres*, n°36, 2004, p 175-182.

passés depuis les années 1990, dans le sens d'une néo-libéralisation du modèle danois. Ainsi, de 1993 à 2011, la durée de l'indemnisation de l'assurance chômage serait passée de 7 à 2 ans avec davantage de contrôle des chômeurs, et la réforme des services publics (malgré des syndicats danois puissants), aurait été acceptée grâce à des compromis¹. Il s'agirait néanmoins de réformes passées dans une logique à la fois cohérente, consensuelle et légitimée, car inhérente à la culture danoise. Elle aurait permis selon Barbier d'imposer par le dialogue un modèle de « flexicurité² » et un ensemble de réformes de libéralisation et privatisation au niveau national.

Une monarchie constitutionnelle avec des coalitions politiques favorisant la culture du compromis

Le Danemark est une monarchie constitutionnelle basée sur un système parlementaire représentatif: elle est dirigée par un chef de gouvernement (le Premier ministre³) et un chef d'État (le monarque⁴) qui conserve officiellement le pouvoir exécutif, même si sa fonction est en réalité strictement représentative et protocolaire.

Sur le plan de l'organisation des pouvoirs, il s'agit d'un Etat unitaire (comme la France) reposant sur l'existence d'une seule constitution régissant l'ensemble des règles applicables sur le territoire. La première constitution date de 1849, juste après l'abolition de la monarchie absolue en 1848: c'est le texte *fondateur de la démocratie danoise* qui garantit aux citoyens des droits fondamentaux, comme la liberté d'expression et la liberté de réunion, et protège ces droits contre d'éventuelles violations de la part de l'Etat. Elle a subi des amendements en 1866 et 1915.

La constitution en vigueur actuellement date de juin 1953 et elle stipule (comme introduit en 1901) que le gouvernement doit démissionner s'il perd l'appui de la majorité du

¹ BARBIER Jean-Claude, Retours sur le «modèle danois » : quinze ans d'analyses croisées, in : Dossier «Le modèle de protection sociale des pays nordiques », *Politiques sociales et familiales*, n° 112, 2013, p. 29-37.

² Il ne s'agit pas ici de prôner ce modèle de flexicurité parfois tant vanté par des politiques français, mais surtout de souligner une culture du compromis poussée, qui peut expliquer pour la suite une fabrique urbaine et un pilotage un peu différent de projets à vocation durable.

³ Il s'agit de Lars Løkke Rasmussen depuis 2015.

⁴ Il s'agit de la reine Margrethe II depuis 1972.

parlement. Le système politique est, en outre, basé sur le multipartisme, les partis étant représentés au Parlement à la proportionnelle (depuis 1920). Les gouvernements danois sont par conséquent souvent des gouvernements de coalitions minoritaires soutenues par un ou plusieurs partis: la politique menée par l'exécutif est en toute logique, le plus souvent, basée encore une fois sur une culture forte du consensus.

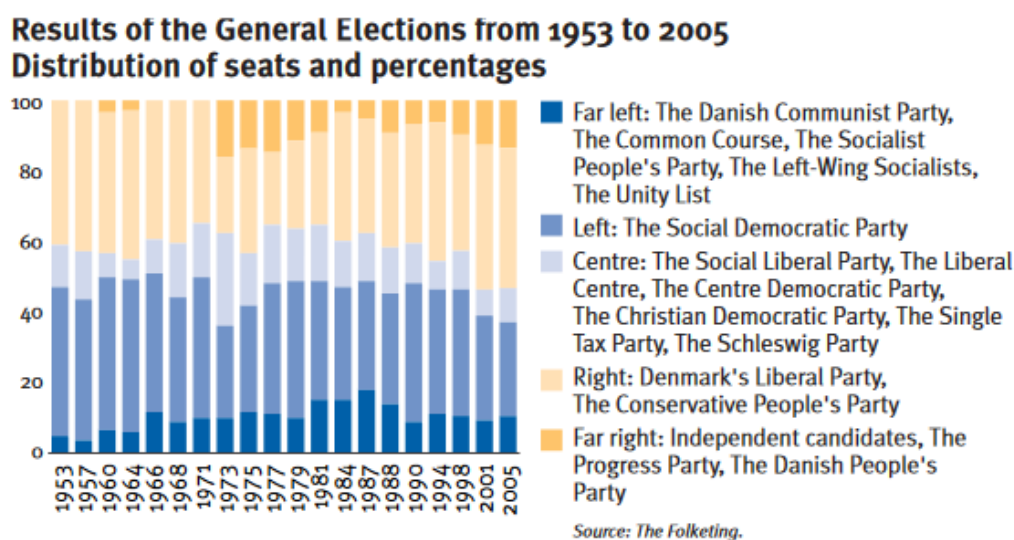


Figure 216 : Résultats des élections législatives au Danemark de 1953 à 2005, Source The Folketing.

Depuis 1909, aucun parti n'a obtenu la majorité absolue au Folketing (le parlement). Les coalitions s'organisent pour permettre l'accession au pouvoir soit des socio-démocrates, soit des libéraux, soit des conservateurs par de subtiles combinaisons et alliances. Les élections de 2001 et 2005 ont d'ailleurs marqué les esprits, puisque pour la première fois depuis 1924, les libéraux sont devenus le parti en tête, et les centristes de droite ont eu la majorité à l'assemblée depuis 1929.

L'actuel Premier ministre Rasmussen depuis 2015 est d'ailleurs à la tête d'une coalition de droite faite de libéraux et de conservateurs. Outre ces alliances obligées propices au *compromis* un peu forcé, on note aussi une certaine culture de la *transparence* (qui apparaît notamment au travers des CV détaillés des élus) sur le site du gouvernement¹, et une ouverture à toutes la catégories de la population (selon l'âge, le genre ou l'appartenance à une

¹ Cf. le site de l'Exécutif sur www.stm.dk.

minorité): on constate ainsi la jeunesse de certains ministres actuels (plusieurs sont nés en 1971 par exemple), ce qui est plutôt rare¹ dans les gouvernements français avant 2017.

Le pays a également un fort degré de décentralisation puisqu'il est réparti aujourd'hui en 5 régions, en plus des deux territoires à statut particulier que sont les îles Féroé et le Groenland.

Une décentralisation accentuée depuis 2007, qui renforce la capacité d'action des territoires

Voici quelques années, il y avait 14 comtés² (en plus des deux métropoles de Copenhague et Frederiksberg), comportant eux-mêmes 271 municipalités:

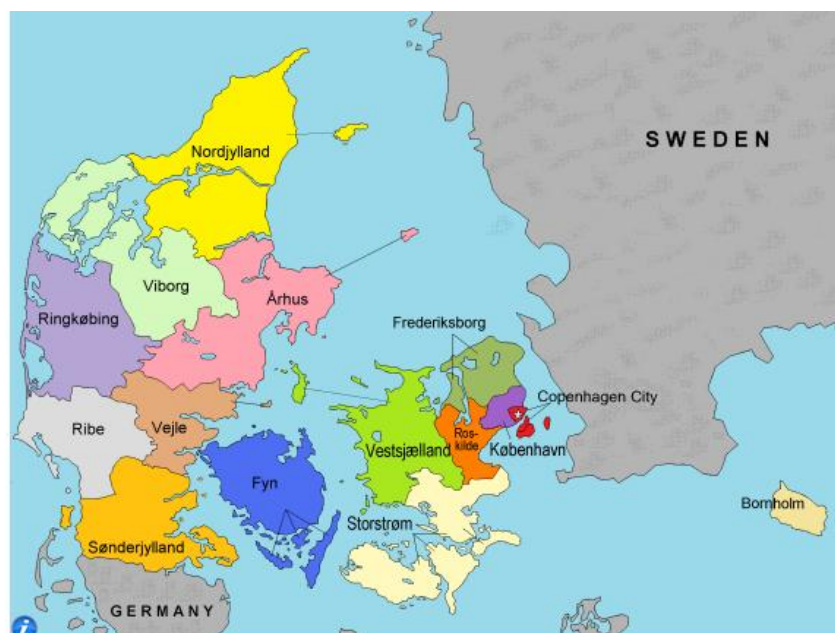


Figure 217 : Les comtés du Danemark de 1970 à 2006 - Source: familysearch.

¹ Cette remarque ne témoigne d'aucune promotion du "jeunisme", mais la représentation nationale ou locale gagnerait peut-être à inclure les différentes catégories d'une population dans sa diversité. Du reste, nous avons constaté combien le détail sur le parcours des élus (notamment locaux) en France fait défaut: quelle est leur formation initiale ou leur parcours professionnel hors la sphère politique? Quels postes ont été exercés dans différentes fonctions? etc.

² Ces 14 comtés remplaçaient déjà les 24 comtés existant avant 1970.

Même si on prend le rapport de un à dix (pour le territoire ou la population entre la France et le Danemark) pour comparer les structures administratives, on est loin de la structure à la française, faite de strates successives toujours rajoutées les unes aux autres sans enlever souvent ce qui existait précédemment, et avec parfois un certain flou autour du partage des compétences. La carte administrative française comprend ainsi 18 régions¹ depuis le redécoupage de 2015, les 101 départements, les quelques 12 500 structures intercommunales², ou encore les presque 36 000 communes³. Pour autant, l'émiettement communal n'est pas spécifique à la France puisqu'on le trouve aussi dans d'autres pays européens (Autriche, Espagne, Italie, Hongrie, République tchèque).

Mais la structure administrative danoise (déjà plus réduite qu'en France) a été encore simplifiée il y a plus d'une décennie, puisque le parlement danois vote en 2004-2005 une réforme structurelle effective au 1er janvier 2007, qui transforme radicalement la carte de l'administration locale, ainsi que la distribution des compétences entre l'Etat, la Région et les municipalités, dans le but notamment de pallier le vieillissement de la population. Les 14 « comtés » sont alors abolis et remplacés par 5 régions dirigées par un Conseil régional élu qui n'a pourtant pas le pouvoir de lever l'impôt, mais qui a la compétence en matière de santé et de services sociaux, ainsi que de développement économique.

¹ De 1972 à 2015, il existait 27 régions (22 en France Métropolitaine contre 13 désormais, et 5 régions monodépartementales de l'Outre-mer français) avant la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015.

² Dont 9 711 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), 2 790 syndicats mixtes et 14 pôles métropolitains au 1er avril 2017.

³ Il y a exactement 35 357 communes en 2018.

Areas and populations of the regions, April 2011

Region	Population	Area in km ²	Inhabitants per km ²
Capital	1.702.388	2.561	665
Zealand	819.071	7.273	113
Southern Denmark	1.200.858	12.191	99
Central Jutland	1.262.115	13.142	96
Northern Jutland	579.787	7.931	73
In total	5.564.219	43.098	129

Figure 218 : Surfaces et population des régions du Danemark, Avril 2011 2011: Danish regions.

En bref, la région est depuis 2007 le nouveau niveau intermédiaire entre l'échelon national et local, et elle se voit attribuer comme compétence essentielle la gestion du système hospitalier danois.



Figure 219 : Les cinq régions du Danemark, Source regioner.dk

Pour ce qui est des municipalités, elles ont aussi été réduites par la réforme de 2004-2005, en passant de 271 à 98. Elles sont désormais pilotées par un conseil municipal élu qui a compétence sur la fiscalité propre¹, mais qui gère aussi opérationnellement les hôpitaux et

¹ Les budgets locaux sont en général alimentés par cinq grandes catégories de ressources : la fiscalité locale propre, les transferts budgétaires, les participations au produit d'impôts partagés, les produits d'exploitation, ou le recours à l'emprunt.

maisons de retraite, les écoles primaires, la culture, l'environnement. Ces regroupements de collectivités locales et l'attribution d'une fiscalité propre, qui ont aussi eu lieu dans les pays voisins, ont été pensés pour que les communes puissent faire face aux charges supplémentaires accompagnant le vieillissement de la population. La culture démocratique locale est, du reste, encouragée depuis ces dernières années par la création de « comités d'usagers » du service public dans les écoles primaires, les hôpitaux ou l'équivalent de nos EPHAD¹ français.

Un acteur public² nous explique, du reste, la spécificité dans l'organisation des grandes municipalités comme Copenhague: « *A Copenhague, vous avez un système très spécial. Bien sûr, vous avez le maire en titre, mais ensuite vous avez différents maires (...) et ils sont spécialisés dans un domaine... Et vous avez un maire pour les questions d'environnement et les aspects techniques (... c'est une femme en ce moment...).* Et ils viennent de différents partis, puisque ceux-ci sont représentés en proportion du nombre de votes qu'ils ont ou (plutôt) le nombre de sièges qu'ils ont au conseil municipal. Donc c'est un système assez spécial: vous avez la même chose dans les 4 grandes villes (...) du Danemark: vous avez ça à Copenhague, à Odense, à Aarhus et Ålborg »³.

Les élections régionales et municipales se tiennent inmanquablement tous les quatre ans. Les conflits partisans ne peuvent pas changer le calendrier des élections, ce qui implique la nécessaire collaboration des partis ou des élus entre eux, et développe véritablement une culture du compromis à trouver quasi obligé⁴. Cette gestion locale, qui est rendue collégiale structurellement peut aussi avoir pour effet une responsabilité trop diffuse pour certains, et donc un leadership politique plus difficile à affirmer.

¹ EHPAD est un Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes.

² C302.

³ Citation d'entretien en anglais: "*In Copenhagen, you have a very special system. Of course, you have like a lord mayor, and then you have different mayors (...), and they are specialized in some areas... and you have one mayor for (...) environment and technical stuff (...it's a lady now...). And they come from different parties, because they are represented in proportion to the number of votes that they have... or the number of seats that they have in the city council. So it is a quite special system: you have that in the 4 big cities in (...) Denmark: you have in Copenhagen, in Odense (...), in Aarhus and Ålborg*".

⁴ Cf. MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF DENMARK, Factsheet Denmark - The political system. In : *netpublikationer.dk* [en ligne]. février 2006.

Pour conclure sur cette réforme des structures infranationales, qui est effective en 2007, il semble que la fonction essentielle du niveau intermédiaire soit donc devenue la gestion du système hospitalier, quand l'essentiel des compétences locales, qui sont très étendues, est exercé désormais au niveau communal¹. On comprend donc qu'il y ait probablement une latitude plus grande offerte par l'Etat (par le biais des compétences et des moyens financiers alloués) pour la gestion de projets urbains à grand échelle comme Nordhavnen.

En définitive, qu'il s'agisse du niveau national (avec le scrutin à la proportionnelle), ou du niveau régional et local (avec un calendrier électoral strict), le système électoral oblige effectivement les partis et les élus à collaborer fortement, et à développer sur le temps du mandat une culture forte du consensus.

3) Copenhague au lancement du projet Nordhavnen: le choix du triptyque infrastructures/ renouvellement urbain/plan climat

Depuis quelques années déjà, Copenhague est présentée comme une des grandes métropoles durables, parmi un cercle restreint de villes au niveau international et européen, dont Stockholm, la capitale voisine suédoise qui a reçu la première, le titre de « Capitale verte de l'UE 2010² », décerné par la Commission européenne dès 2006.

Ayant cherché à gommer son image de port industriel du passé, la capitale danoise est désormais perçue comme un modèle à suivre en matière de développement durable, puisqu'un

¹ MARCOU, Gérard. Les réformes des collectivités territoriales en Europe : problématiques communes et idiosyncrasies, *Revue française d'administration publique*, vol. 141, no. 1, 2012, pp. 183-205.

² Le Prix de la Capitale verte de l'Europe a été lancé en mai 2006. Depuis 2010, chaque année une ville de +200 000 habitants appartenant à l'Union européenne (ou candidate ou membre de l'AELE) est désignée capitale verte de l'Europe pour une année par la Commission européenne. Ce programme encourage ainsi les villes à prendre en compte l'environnement dans leurs aménagements urbains.

Les lauréats sont ainsi Stockholm (2010), Hambourg (2011), Vitoria-Gasteiz pour son anneau vert (2012), Nantes (2013), Copenhague (2014), Bristol (2015), Ljubljana en Slovénie (2016), Essen en Allemagne (2017), Nimègue aux Pays-Bas (2018), Oslo (2019), Lisbonne (2020), et enfin Lahti en Finlande (2021). L'attribution des prix se fait, en effet, à l'avance par la Commission pour laisser le temps à chaque ville d'organiser Les conférences et sa promotion pendant une année.

nombre non négligeable de labels et de prix l'ont récompensée ces dernières années. Lauréate du prix « Siemens European green City Index » en 2009¹ parmi 30 grandes villes européennes, ainsi que du « City Climate Leadership Award » en 2013², Copenhague est ensuite consacrée Capitale verte de l'Europe en 2014, après des années de mobilisation active de la ville-capitale, qui est alors dominée par le parti social-démocrate depuis plus d'un siècle.

European Green City Index Released: City of Copenhagen Ranks Highest, Kiev at Bottom

By Warren Karlenzig on December 8, 2009 10:09 AM | [Permalink](#) | [Comments \(4\)](#) | [TrackBacks \(0\)](#)

Overall		CO ₂		Energy		Buildings		Transport			
City	Score	City	Score	City	Score	City	Score	City	Score		
1	Copenhagen	87,31	1	Oslo	9,58	1	Oslo	8,71	=1	Berlin	9,44
2	Stockholm	86,65	2	Stockholm	8,99	2	Copenhagen	8,69	=1	Stockholm	9,44
3	Oslo	83,98	3	Zurich	8,48	3	Vienna	7,76	3	Oslo	9,22
4	Vienna	83,34	4	Copenhagen	8,35	4	Stockholm	7,61	4	Copenhagen	9,17
5	Amsterdam	83,03	5	Brussels	8,32	5	Amsterdam	7,08	5	Helsinki	9,11
6	Zurich	82,31	6	Paris	7,81	6	Zurich	6,92	6	Amsterdam	9,01
7	Helsinki	79,29	7	Rome	7,57	7	Rome	6,40	7	Paris	8,96
8	Berlin	79,01	8	Vienna	7,53	8	Brussels	6,19	8	Vienna	8,62
9	Brussels	78,01	9	Madrid	7,51	9	Lisbon	5,77	9	Zurich	8,43
10	Paris	73,21	10	London	7,34	10	London	5,64	10	London	7,96
11	London	71,56									
12	Madrid	67,08									
13	Vilnius	62,77									
14	Rome	62,58									
15	Riga	59,57									
16	Warsaw	59,04									
17	Budapest	57,55									
18	Lisbon	57,25									
19	Ljubljana	56,39									
20	Bratislava	56,09									
21	Dublin	53,98									
22	Athens	53,09									
23	Tallinn	52,98									
24	Prague	49,78									
25	Istanbul	45,20									
26	Zagreb	42,36									
27	Belgrade	40,03									
28	Bucharest	39,14									
29	Sofia	36,85									
30	Kiev	32,33									

Water		Waste and land use		Air quality		Environmental governance					
City	Score	City	Score	City	Score	City	Score				
1	Amsterdam	9,21	1	Amsterdam	8,98	1	Vilnius	9,37	=1	Brussels	10,00
2	Vienna	9,13	2	Zurich	8,82	2	Stockholm	9,35	=1	Copenhagen	10,00
3	Berlin	9,12	3	Helsinki	8,69	3	Helsinki	8,84	=1	Helsinki	10,00
4	Brussels	9,05	4	Berlin	8,63	4	Dublin	8,62	=1	Stockholm	10,00
=5	Copenhagen	8,88	5	Vienna	8,60	5	Copenhagen	8,43	=5	Oslo	9,67
=5	Zurich	8,88	6	Oslo	8,23	6	Tallinn	8,30	=5	Warsaw	9,67
7	Madrid	8,59	7	Copenhagen	8,05	7	Riga	8,28	=7	Paris	9,44
8	London	8,58	8	Stockholm	7,99	8	Berlin	7,86	=7	Vienna	9,44
9	Paris	8,55	9	Vilnius	7,31	9	Zurich	7,70	9	Berlin	9,33
10	Prague	8,39	10	Brussels	7,26	10	Vienna	7,59	10	Amsterdam	9,11

A sustainability ranking of 30 major European cities was released today in Copenhagen, the Scandinavian city that besides hosting the UN COP15 climate talks, has been chosen as top scorer in the new [European Green City Index](#).

Figure 220 : European Green City Index 2009, Source Common Current.

Les grandes métropoles se livrent ainsi une concurrence débridée pour démontrer leur niveau de durabilité, et donc d'attractivité dans « l'espace mondial », afin d'attirer les investisseurs, les touristes et de nouveaux habitants.

¹ Cf. EUROPEAN URBAN KNOWLEDGE NETWORK, European Green-City Index - Assessing the environmental impact of Europe's major cities. In : *eukn.eu* [en ligne]. 2019 ; ou sur KARLENZIG, Warren, European Green City Index Released: City of Copenhagen Ranks Highest, Kiev at Bottom. In : *Common Current* [en ligne]. 8 décembre 2009.

² Il s'agissait de la catégorie "Planifier la ville carbone".

Cf. C40 CITIES, City Climate Leadership Awards 2013. In : *c40.org* [en ligne]. 2013.



Figure 221 : Source: C40 Cities - 2013

Ainsi, ces labellisations sont le résultat d'un long travail d'aménagement de la métropole depuis les années 1990, et d'une communication efficace qui commencent à porter leurs fruits quand le projet Nordhavnen est lancé en 2009.

Un volontarisme local et national pour relever les enjeux urbains dans la région capitale

Les pouvoirs publics de Copenhague ont entamé une démarche active dès les années 1990 afin de redynamiser une ville fortement marquée par la désindustrialisation, le démantèlement de ses activités portuaires depuis plusieurs années, son endettement massif, ou encore une fuite de la ville-centre par les classes moyennes.

La fin du XXe siècle se caractérise pour Copenhague, en effet, par une forte périurbanisation vers les pôles secondaires de son aire métropolitaine, ce qui représente un parallèle intéressant avec la ville de Rennes qui a connu le même mouvement centrifuge de délocalisation des ménages avec enfants vers les pôles secondaires depuis près de 30 ans. Cette tendance inquiétante concerne d'ailleurs de nombreuses villes européennes, puisque l'agence environnementale européenne (d'ailleurs basée dans la capitale danoise) tire la sonnette d'alarme en 2006 pour alerter sur la trop grande diminution en superficie des terres

agricoles: de 1990 à 2000 en effet, environ 800 000 hectares de terres auraient été construites et donc artificialisées en Europe¹.

On le voit ci-dessous, l'aire urbaine de Copenhague est touchée comme d'autres métropoles par cette forte périurbanisation, à laquelle un projet comme Nordhavnen peut adresser un début de solution.

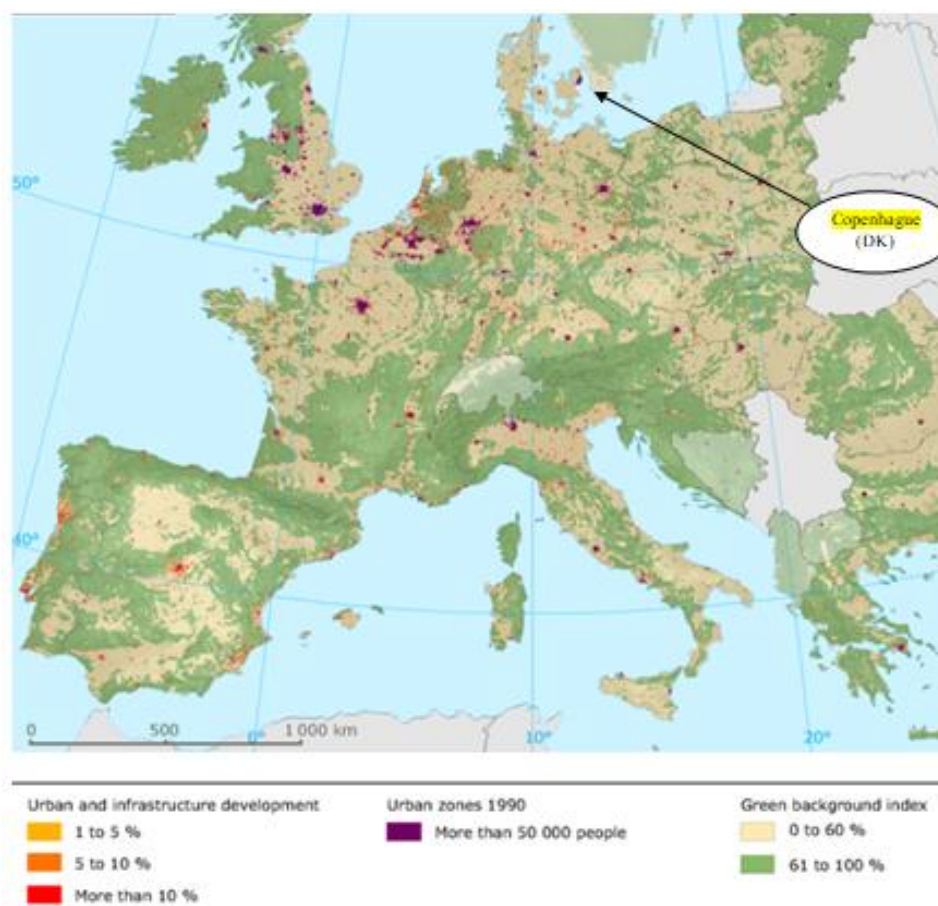


Figure 222 : Urbanisation en Europe, Source : rapport EEA 2006.

La démarche volontariste de redynamisation du tissu urbain par les pouvoirs publics à Copenhague a également pour objectif de pallier un ensemble de réformes menées à l'époque au niveau national, et tendant à une libéralisation/privatisation des services publics². En se

¹ EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, Urban sprawl in Europe - The ignored challenge. In : eea.europa.eu [en ligne]. 24 novembre 2006.

² Le professeur Ove K. Pedersen de la Copenhagen Business School notamment, analyse à travers son livre *Konkurrencestaten* paru en 2011, comment l'Etat-providence danois s'est progressivement

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 618

présentant dès lors comme une « ville intelligente » - la fameuse « smart city » qui promeut les TIC et attire les jeunes talents - et en s'affirmant comme une « ville durable » (notamment à travers la forte promotion de la bicyclette en ville), Copenhague cherche - comme d'autres grandes métropoles européennes - à se repositionner dans l'UE, mais aussi, si possible au centre de l'Europe du Nord. Elle multiplie ainsi les partenariats dans les réseaux de villes comme dans le réseau international des cités interculturelles du Conseil de l'Europe¹, l'idée sous-jacente étant qu'en provoquant les échanges, la métropole augmentera son rayonnement culturel et donc son attractivité économique. Elle se présente par conséquent comme une ville interculturelle (l'un des piliers du développement durable) qui cherche à devenir la ville la plus inclusive d'Europe². Cette ambition des pouvoirs publics se fonde sur la conviction qu'« une ville intégrée est une ville meilleure ».

Après la crise pétrolière des années 1970, suivie de la crise dans le secteur de la manufacture locale déstabilisant sa position de centre national de l'industrie danoise³, la ville de Copenhague a dû changer ses orientations stratégiques et prendre en marche la mondialisation. Elle a cherché à s'élever au niveau des standards internationaux, abandonnant ainsi toutes les activités à faible valeur ajoutée pour désormais attirer les fonctions de direction, les entreprises innovantes ou les activités festives: Tivoli, à cet égard, est un chef

transformé, sous l'effet de l'eupéanisation et de la globalisation (qui induit une compétition avec des Etats qui ne sont ni démocratiques ni capitalistes comme la Chine), en un Etat-compétition et a modifié son système de protection sociale. Des politiques sont désormais déployées pour augmenter l'employabilité des individus au travers de programmes d'éducation ou la formation continue. En bref, le modèle danois serait passé d'une ère corporatiste à celle de l'économie négociée.

Cf. PEDERSEN, Ove K., The theory of the competitive state created a stir and attracted the interest of the Chinese government. In : *CBS - Copenhagen Business School* [en ligne]. 19 juin 2015..

¹ Cf. CONSEIL DE L'EUROPE, Copenhague, Danemark - Cité interculturelle. In : *Programme des « Cités interculturelles »* [en ligne]. 2019.

² Avec une population de 540 000 habitants en 2011 et de 600 000 habitants en 2017, la ville de Copenhague est multiculturelle. Le groupe ethnique le plus important - i.e. les personnes d'origine danoise - représente 77,7% des habitants de la ville. En octobre 2011, les non-nationaux représentaient 14,12% du total des habitants de Copenhague, ce qui représente une hausse de 1% par rapport aux données de janvier 2011. Les plus grands groupes minoritaires sont originaires du Pakistan et de Turquie et représentent respectivement 1,63% et 1,45% de la population la ville. Les ressortissants nés à l'étranger et les migrants de la deuxième génération représentent respectivement 4,56% et 5,47% de la population de la ville.

³ THÖRN H., In between social engineering and gentrification: urban restructuring, social movements, and the place politics of open space. *Journal of urban affairs*, 2012, vol. 34, n° 2, p. 153-168.

d'œuvre de marketing avant l'heure Disney, et aujourd'hui encore pour les familles et les touristes nombreux.



Figure 223 : Les jardins de Tivoli à Copenhague, (Photographies de l'auteur).

En quelques décennies seulement, Copenhague a muté d'une ville internationale de faible intensité à une ville compétitive mondialement reconnue. L'afflux d'investissements étrangers et l'accroissement des partenariats publics/privés (PPP) ont suivi, lui permettant de réduire sa dette publique, et d'accueillir en 2009 la Conférence des parties de l'ONU (ou COP15), ou encore les négociations de l'Arctique¹ qui lui ont donné une plus grande stature internationale. La métropole danoise s'est développée par l'accueil de sièges sociaux et de départements de multinationales étrangères (dont la société française JC Decaux, UBS, Air Liquide, Toyota, Duke Energy etc.) et a développé de grands équipements afin d'améliorer la desserte de la métropole à l'international.

Les mutations urbaines opérées à Copenhague dans les années 1990 (et continuées dans les années 2000 quand le projet Nordhavnen débute) doivent répondre en définitive à plusieurs priorités:

- 1) Permettre à la métropole de Copenhague de devenir une plaque tournante gérant des flux sur l'Europe du Nord, mais aussi dans des territoires toujours plus vastes tournés vers le reste du monde.

¹ LASSERRE Frédéric, La géopolitique de l'Arctique : sous le signe de la coopération, *CERISCOPE Environnement*, 2014.

Comme l'explique Charlotte Halpern¹, plusieurs infrastructures supportent cette *fonction d'échange* dans les villes : les ports, les aéroports, les chemins de fer, les autoroutes et l'intermédiation financière. Et chacune de ces infrastructures offre la possibilité à des acteurs publics et privés de participer à la fabrique urbaine. Alors que l'aéroport de Copenhague² est une véritable porte d'entrée entre la Scandinavie et le reste de l'Europe par ses flux massifs, le projet Nordhavnen représente une autre opportunité pour la ville de développer également la capacité portuaire de la métropole ainsi que son image par une architecture innovante en « entrée de ville ».



Figure 224 : Aéroport de Copenhague-Kastrup, Source: CPH Post (2018).

Les autorités du port de Copenhague aspirent à ce que leur zone industrialo-portuaire (ZIP) au sud de la ville devienne le hub portuaire régional en matière de logistique de marchandises³ (face à la concurrence du Jutland), i.e. le hub entre les régions nordiques ou

¹ HALPERN Charlotte, LORRAIN Dominique, HUB (aéroports et ports), *Flux*, 2010/1 (n° 79-80), p. 140-152.

² L'aéroport de Copenhague (CPH) est le plus important aéroport des pays nordiques. Situé sur l'île d'Amager et sur près de 1100 hectares, il est équipé de 3 terminaux. Copenhague-Kastrup est situé à 8 km au sud-est de la ville, et est le hub principal de la compagnie Scandinavian Airlines (SAS), ainsi que de la Cimber Air. L'aéroport voit, en 2009, transiter près de 60 000 passagers par jour, soit un trafic annualisé de près de 20 millions de passagers. Il est ainsi le plus important aéroport des pays nordiques en trafic passager, devant l'aéroport international d'Oslo-Gardermoen puis l'aéroport de Stockholm-Arlanda. Il est détenu par la société Københavns Lufthavne, détenue à 39 % par l'État danois, et qui possède également l'aéroport de Roskilde.

³ D'ailleurs, un certain nombre de firmes internationales se sont installées à Copenhague parmi lesquelles: Toyota, Sony, Rolland. Cf. p 107 sur:

baltiques et le reste du monde. Mais ils misent aussi sur le créneau du tourisme de croisière qui est un secteur d'activité en pleine expansion (16 millions de passagers en 2011¹) et il y a un arrêt à Nordhavnen. Les ports sont d'ailleurs aujourd'hui à la croisée des chemins dans toute l'Europe, et les zones industrialo-portuaires (ZIP, comme le fut ce « port du Nord ») sont lancés dans des processus de modernisation technologique, de diversification logistique, de reconversion des usages, mais elles doivent également saisir à la volée le potentiel de croissance exponentielle du tourisme de croisière²: c'est ce que le renouvellement de la friche industrielle Nordhavnen cherche à réaliser en y implantant du résidentiel et un peu de tertiaire;

- 2) Il s'agit aussi d'accélérer le renouvellement urbain de la ville après la rénovation de quartiers comme Vesterbro, l'ancien quartier des bouchers, dans les années 1990.

Car le rapport de l'OCDE sur la métropole en 2009 confirme que Copenhague, du fait de son marché du travail restreint, peine à attirer une population nouvelle de salariés (notamment des étrangers très éduqués comme à Londres ou Bruxelles, par exemple), et peine également à intégrer ses populations d'immigrés et d'étudiants sur le marché du travail. Les pouvoirs publics doivent aussi améliorer la capacité d'innovation dans la capitale danoise: l'OCDE suggère donc que ce soit notamment par le biais de sa politique environnementale et du logement³. Autrement dit, le fait de créer un projet innovant tant en architecture qu'en durabilité est une réponse apportée (parmi d'autres) face aux suggestions de l'organisme international incitant les pouvoirs locaux et nationaux à augmenter l'attractivité de la métropole danoise.

Le renouvellement de la ville près de poches de pauvreté en particulier, peut être également un moyen de freiner un niveau de délinquance alors relativement élevé dans la ville

OECD, OECD Territorial Reviews: Copenhagen, Denmark - OCDE. In : *oecd.org* [en ligne]. mars 2009.

¹ DEHOORNE Olivier, PETIT-CHARLES Nathalie et THENG Sopheap, Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions, *Études caribéennes* [En ligne], 18 | Avril 2011.

² Monot Alexandra (dir.), *Mers et océans*, Bréal, 2015, 256 p. (Cf. p186).

³ OECD, 2009, *op. cit.* p107.

selon l'OCDE¹, et d'arrêter l'augmentation d'épisodes très violents, avec des fusillades entre des gangs dans la ville-centre² en 2009 autour du trafic de drogue. Ces événements dramatiques répétés seraient alors liés pour partie au démantèlement du commerce illicite dans le quartier autogéré de Christiania; et qui aurait généré une diffusion du trafic de drogue sur toute la ville, suivie de règlement de comptes entre gangs. Par conséquent, on peut supposer que cette opération urbaine à vocation durable (et de très grande ampleur) soit une réponse des pouvoirs publics apportée (à l'OCDE notamment) pour opérer un renouvellement urbain près de quartiers assez déshérités, d'une part via le renouvellement de logements sociaux mais aussi peut-être d'autre part par le choix d'une gentrification à travers une opération exemplaire d'urbanisme, par-delà l'hyper-centre. Car Nordhavnen est situé tout près de ce quartier de Nørrebro où la violence atteint des sommets en 2009.

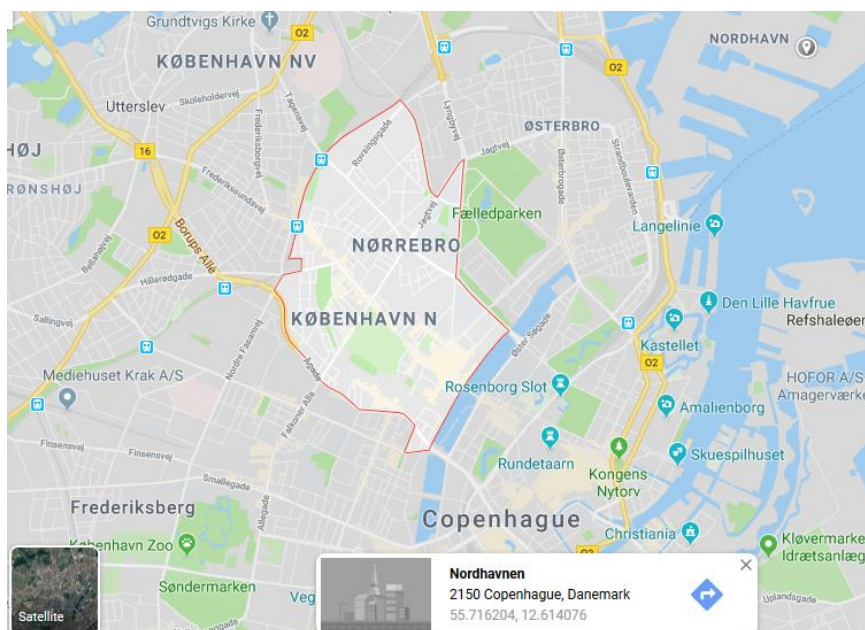


Figure 225 : Situation de Nordhavnen, Source: Googlemap

¹ OECD, 2009, *Ibid.*, p100.

² Cf. HIVERT, Anne-Françoise, La guerre des gangs angoisse Copenhague - Libération. In : *Libération.fr* [en ligne]. 9 mars 2009.

La violence aurait atteint un tel niveau dans les fusillades entre gangs que les stocks de la banque du sang de l'hôpital de Copenhague auraient été proches de l'épuisement, selon le quotidien *Jyllands-Posten*.

- 3) Il s'agit enfin de relancer une politique (nationale et locale) des grands équipements après le lancement en 1995 de la construction du pont de l'Øresund qui relie Copenhague à Malmö en Suède¹ (et fut livré en 2000)...



Figure 226 : Le pont de l'Øresund, Source: Guide Michelin

On soulignera juste que le pont de l'Øresund (lancé en 1995 et ouvert en 2000) a permis de développer *l'espace transfrontalier* puisqu'il relie la métropole de Copenhague avec Malmö, ville du Sud de la Suède et capitale du Comté de Scanie (un territoire qui fut longtemps sous domination danoise jusqu'en 1658, comme déjà mentionné). Ce pont-tunnel de l'Øresund symbolise ainsi une volonté politique (tant au niveau national que local) de développer des échanges de part et d'autre de la frontière. Selon les chiffres de l'OCDE

¹ Prouesse technologique et architecturale, le pont de l'Øresund a été inauguré en 2000 (pour une construction débutée en 1995). Il relie les deux rives de l'Øresund, le détroit séparant le Danemark et la Suède. Long de 16 km, il comprend une autoroute et une ligne de chemin de fer, qui empruntent un tunnel jusqu'à l'île artificielle de Pederholm, puis un pont à haubans à deux niveaux jusqu'à la côte suédoise. Emprunté chaque jour par plus de 70 000 personnes, l'ouvrage a permis un développement sans précédent de toute la région.

d'ailleurs, les aires urbaines de Copenhague et de Malmö attirent respectivement 150 000 et 50 000 travailleurs pendulaires par jour¹.

C'est un point de différence avec les deux terrains rennais, où l'étude a révélé des goulets d'étranglement structurels liés à des routes qui auraient dû être réaménagées depuis des années par l'Etat (comme la N24) ou des problèmes de congestion qui ne seront pas résolus par la construction d'une 2e ligne de métro ne sortant pas de la ville-centre, et donc ne la reliant pas à sa périphérie. Autrement dit, la fabrique urbaine à Copenhague est envisagée, d'une manière systémique et consensuelle, notamment à partir d'équipements structurants comme le métro ou les routes principales, on le verra par la suite.

...ou il y a encore la construction du métro de Copenhague à partir de 2002²:

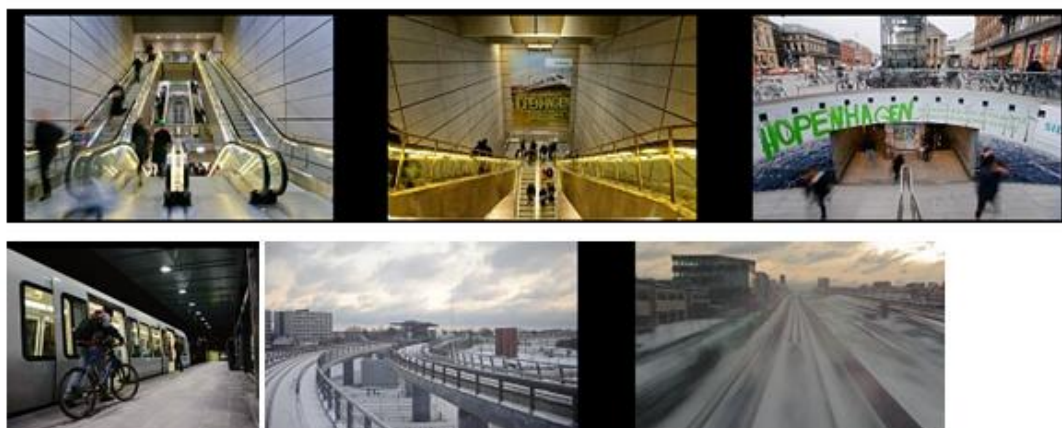


Figure 227 : Métro de CPH, Source Terra développement durable.

C'est donc dans ce contexte que s'inscrit le grand projet de Nordhavnen, qui est une ancienne friche portuaire située en front de mer, sur le détroit de l'Øresund, élément important pour la ville et pour toute l'aire métropolitaine de Copenhague, s'il en est. En effet, le pays se

¹ Cf. MOT, espaces-transfrontaliers.org: Copenhague-Malmö. In : *espaces-transfrontaliers.org* [en ligne]. 2019.

² Le métro de Copenhague est un système de transport en commun de type métro automatique (comme à Rennes) qui dessert les communes de Copenhague, de Frederiksberg et de Tårnby. Les mises en service sont progressives en 2002, 2007, et 2019 avec les lignes de métro 1, 2 et 3. Le réseau comprend 37 stations, dont 9 seulement sont souterraines, sur un parcours total de 36 km.

caractérise, comme déjà mentionné en début de chapitre, par un transport maritime intense (qui pollue d'ailleurs), et par ce détroit-clé de l'Øresund, qui joue un rôle fondamental pour les échanges dans la région, qu'il s'agisse d'hier ou d'aujourd'hui.

Le projet Nordhavnen lancé en 2008-2009 est donc situé en front de mer sur un détroit qui a un poids économique majeur pour la région, comme indiqué ci-dessous¹:



Figure 228 : Trafic maritime (de conteneurs) dans le détroit de l'Øresund.

¹ MARCADON, Jacques. Géoeconomie des détroits danois. *Cahiers de géographie du Québec*, volume 48, numéro 135, 2004, p. 289–310.

Ce développement d'une stratégie de développement d'infrastructures pour favoriser les mobilités dans l'aire urbaine va, en outre, de pair avec une politique climatique, qui a été initiée au niveau national dans les années 1990, avec le « plan Energy 2000 » lancé en 1993 à la faveur d'un changement de majorité politique au parlement¹.

Le plan climat 2009-2015: objectifs chiffrés, neutralité carbone et nature dans la ville (intelligente)

Le premier « plan climat » de Copenhague a été adopté en novembre 2009, au moment où ViaSilva est labellisé écocité par l'Etat en France, et alors que le projet Nordhavnen vient d'être lancé en mars de la même année.

Ce plan climat est alors voté à l'unanimité par le conseil municipal. Il fait suite à l'élection de la sociale-démocrate Ritt Bjerregaard à la tête de la capitale danoise en 2005. A l'époque, l'ex-commissaire européenne à l'environnement fait campagne sur un programme résolument vert. Le contexte est aussi favorable puisque la capitale danoise doit accueillir en 2009 la 15e Conférence internationale sur le climat.

Un an après en 2010, une liste de 60 projets est établie par les pouvoirs publics, parmi lesquels se trouvent quelques gros investissements tels que:

- ✓ la conversion des centrales de cogénération², qui ne consommeront plus que de la biomasse d'ici 2020;

¹ LAROCHELAMBERT (de) Thierry, La transition énergétique du Danemark: un modèle de planification démocratique européen, *Les cahiers de Global chance*, n°38, 2016, 39 p.

² La cogénération consiste à produire en même temps et dans la même installation de l'énergie thermique à flamme et de l'énergie mécanique. La chaleur est utilisée pour le chauffage et la production d'eau chaude à l'aide d'un échangeur. L'énergie mécanique est transformée en énergie électrique grâce à un alternateur. Les installations fonctionnent au gaz, au fioul, avec toute forme d'énergie locale (géothermie, biomasse...) ou liée à la valorisation des déchets (incinération des ordures ménagères...). Elles ont un excellent rendement énergétique, mais elles doivent produire au plus près des lieux de consommation en raison des pertes pendant le transport de chaleur.

- ✓ la construction pour 740 millions d'euros d'une centaine d'éoliennes en baie de Copenhague et dans les communes alentours, pour une capacité de 360 MW¹;
- ✓ l'extension du métro, pour 5 milliards d'euros qui datait de 2002;
- ✓ le lancement en parallèle de la construction de nouveaux bâtiments *et* la réhabilitation d'anciens logements; ou
- ✓ le développement du système des transports (soit 360 millions d'euros entre 2011 et 2025), dont 85 pris en charge par le secteur privé².



Figure 229 : Copenhagen climate plan, Source: Municipalité de Copenhague

Ce plan climat de 2009 est lancé dans un contexte où La métropole est confrontée à l'augmentation des chutes de pluie, du niveau de la mer et de la température dans son centre-ville. Le plan intègre, du reste, l'adaptation climatique à tous les aspects de l'urbanisation, qu'il s'agisse de l'échelon global au municipal ou aux plans locaux et sectoriels. Les 6

¹ Pour avoir un ordre de grandeur, l'usine marémotrice de la Rance à côté de Dinard (35) a une capacité installée de 240 MW. Celle-ci est d'ailleurs restée la plus grande usine marémotrice au monde pendant 45 ans, de sa mise en service en 1966 jusqu'au 4 août 2011, où elle a été détrônée par la centrale de Sihwa Lake en Corée du Sud, légèrement plus puissante (254 MW installés).

² Cf. HIVERT, Anne-Françoise, Copenhague se rêve vierge de carbone - Libération. In : *Libération.fr* [en ligne]. 15 mai 2016.

objectifs mentionnés ci-dessus révèlent une approche systémique qui active 6 leviers en même temps, à savoir:

- l'évolution dans l'utilisation énergétique qui doit passer du charbon à l'énergie éolienne;
- les mobilités qui doivent évoluer de la voiture au vélo et au bus à hydrogène;
- une meilleure efficacité énergétique des bâtiments;
- un étalement urbain réduit;
- un changement des comportements des habitants;
- une préparation des citoyens aux changements des conditions climatiques.

Enfin, le plan vise à réduire les émissions de carbone de 20% entre 2005 et 2015. De plus, il montre une ambition nouvelle de la ville de Copenhague qui doit devenir la première capitale neutre au niveau carbone dans le monde en 2025. Par ailleurs, le plan propose 50 initiatives spécifiques pour aider la capitale à atteindre son objectif pour 2015.

A titre d'exemple, des mesures très précises sont définies telles que:

- ✓ l'amélioration des systèmes de drainage pour qu'ils soient capables de faire face aux averses importantes;
- ✓ l'augmentation significative du nombre d'espaces verts. Un focus particulier est mis sur les toits verts: non seulement ceux-ci retiennent 60% des eaux de pluie, mais ils améliorent également la qualité de l'air, la végétation et l'habitat sauvage, tout en réduisant les effets « îlot de chaleur urbaine »;
- ✓ le recours à des alternatives à la climatisation dans les immeubles de la ville est encouragé via l'amélioration de la ventilation et de l'isolation.

Autrement dit, ce projet de renouvellement d'une friche portuaire est lancé à un moment où les pouvoirs publics font preuve d'un réel volontarisme politique en matière environnementale - et durable plus généralement - afin de réduire au niveau métropolitain les émissions de GES. Cela passe par des mesures très concrètes et des résultats à obtenir dans des délais très précis. Cela révèle ainsi une culture assez pragmatique avec des objectifs et des délais clairs, affichés et à tenir dans des délais impartis, ce qui semble être le bémol sur les deux terrains rennais étudiés où les délais ne sont jamais tenus. Au demeurant, ces objectifs

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 629

feront l'objet d'évaluations régulières qui seront d'ailleurs publiées annuellement dans un souci de grande transparence, comme les rapports trouvés sur Internet le prouvent.

Enfin, le projet Nordhavnen sera ensuite conduit sous l'égide d'un 2e plan lancé en 2012 par le maire Frank Jensen (qui a remplacé Jan Rasmussen) et son adjointe dédiée à l'environnement, Ayfer Baykal. Ce 2e plan Climat aura pour but d'atteindre effectivement l'objectif de neutralité carbone pour la métropole d'ici 2025.

L - Nordhavnen, un projet tirailé entre indicateurs de « performance durable » et participation citoyenne

Tout comme ViaSilva est labellisé en 2009, le projet Nordhavnen est lancé par les pouvoirs publics en mars 2009 avec une immense ambition, puisque c'est le projet le plus grand en superficie et en envergure environnementale à avoir jamais été lancé en Scandinavie et avec l'horizon de plusieurs décennies.

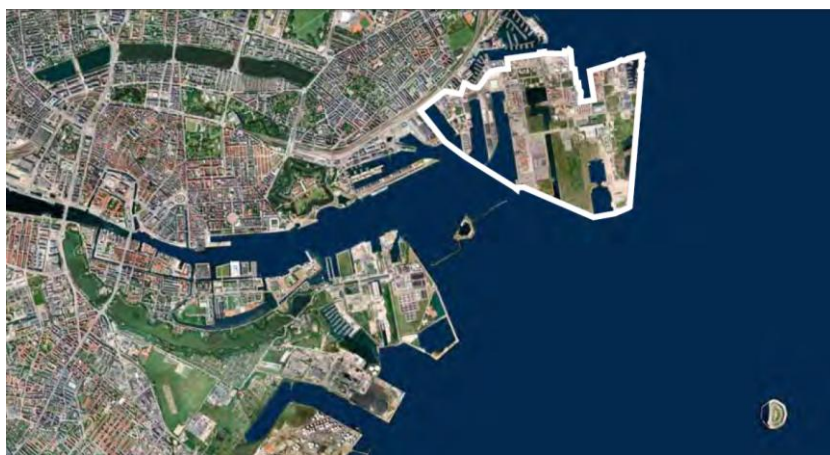


Figure 230 : Vue aérienne, Source: CPH city and port development - Rapport de stratégie du projet Nordhavnen - Nov. 2009.

Il se projette, effet, à un horizon de 50 ans et a pour objectif de créer sur cette période environ 40 000 emplois et des logements pour 40 000 habitants sur 4 millions de m² de

constructions¹. Le projet est annoncé comme résolument durable puisqu'il vise des objectifs tant vis-à-vis du changement climatique (par les technologies utilisées) et les usages qu'il doit créer, que vis-à-vis de la qualité de vie, de l'urbanisme d'ensemble, ou enfin de la démocratie locale qu'il compte activer par la participation citoyenne à sa fabrique.

Une expertise de la fabrique urbaine existe d'ailleurs déjà chez les acteurs publics et privés de la métropole, puisque des quartiers de renouvellement urbain ou d'extension urbaine ont déjà été construits avec les projets respectifs des quartiers de Vesterbro² et Ørestad³ dans les années 1990 et 2000.



Figure 231 : Source: Auteur- Vesterbro à Copenhague

¹ Copenhagen city and port development, Rapport de la stratégie sur le projet Nordhavnen, Nov. 2009, p 4/48.

² **Vesterbro**, autrefois considéré comme le quartier "où s'encanailler" à Copenhague est devenu l'emblème du Copenhague "branché" depuis la réhabilitation de ce quartier des abattoirs à l'instar du "Meatpacking District" de New York. Le quartier des bouchers de Kødbyen abrite des espaces artistiques, notamment le Butcher's Lab et la galerie V1, ainsi que des restaurants proposant une nouvelle cuisine nordique ou internationale. La brasserie Carlsberg à proximité, avec ses statues d'éléphants immenses, organise des visites guidées et des dégustations de la bière emblématique danoise.

³ Situé au sud-est de Copenhague, et autrefois surnommée l'île des pêcheurs pour ses multiples îlots, le quartier d'**Ørestad** a fait l'objet, depuis 1994, d'un aménagement sur une superficie de 130 Hectares. L'idée était alors de lancer le plus grand chantier urbain scandinave sur 4 secteurs : Ørestad nord, Ørestad city, Ørestad sud et Amager Faelled. C'est devenu un quartier à la fois contemporain et futuriste qui a commence à être habité à partir du début des années 2000.

En outre, le projet Nordhavnen doit confirmer la stratégie des pouvoirs publics (locaux et nationaux) mise en place depuis plusieurs années déjà, qui consiste à présenter la métropole comme une vitrine de l'architecture contemporaine à travers des réalisations futuristes telles que le Diamant noir¹ inauguré à Copenhague en 1999, comme ci-dessous:



Figure 232 : Source: Auteur - Diamant noir

Un autre exemple illustrant le renouveau architectural de la capitale danoise est l'opéra de Copenhague qui a été inauguré le 15 janvier 2005, et a été dessiné par l'architecte danois Henning Larsen. Situé en face du palais royal, Amalienborg, il est dédié à la reine Marguerite II de Danemark et a été financé par l'industriel danois Mærsk Mc-Kinney Møller, propriétaire du groupe pétrolier et maritime A.P. Møller-Mærsk.

¹ L'extension de la Bibliothèque royale est l'un des symboles du renouveau de la ville avec cette construction en granit noir du Zimbabwe, taillé au Portugal et lissé en Italie. Le **Diamant noir** a été imaginée par les des architectes danois Morten Schmidt, Bjarne Hammer et John Lassen, qui ont travaillé dans leur ville d'Aarhus sur un autre bâtiment tout aussi audacieux, surnommé le "Diamant blanc". C'est la plus importante bibliothèque de toute la Scandinavie avec son extension moderne qui enjambe une rue et impose son profil noir incliné jusqu'au bord du canal. Le plafond du passage entre l'ancienne et la nouvelle bibliothèque est signé Per Kirkeby.



Figure 233 : Source: Auteur - Opéra de Copenhague

De même, le Koncerthuset inauguré en 2009 est une nouvelle salle de concert pensée par Jean Nouvel, et construite pour la radio danoise dans le nouveau quartier d'Ørestad. Elle figure parmi les exemples-clés d'une architecture ambitieuse et renouvelée, tandis que les docks, usines et entrepôts sont, quant à eux, rénovés à la même époque et retrouvent de nouveaux usages (restauration, boutiques etc.), comme ci-dessous:.



Figure 234 : Source: Auteur - les docks de Copenhague

La métropole témoigne donc dans les années 2000 d'un véritable renouveau architectural et urbanistique, qui donne une nouvelle signature à la ville, et certainement une ambiance parfois plus futuriste que sa rivale au nord, Stockholm, ou également que la capitale régionale bretonne.

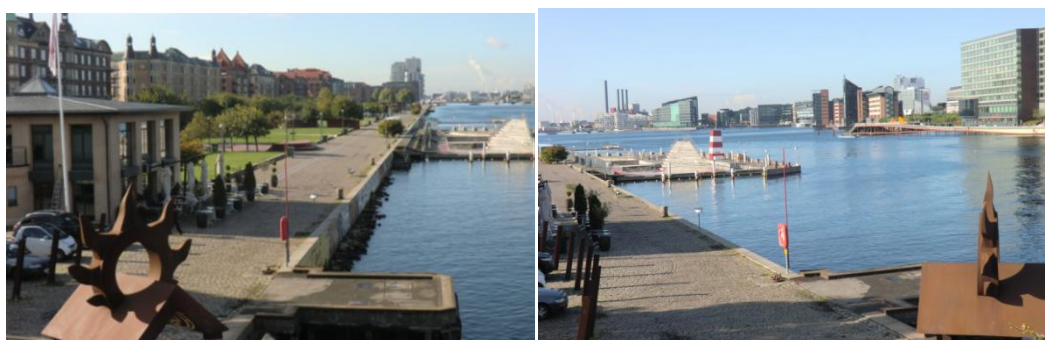


Figure 235 : Source: Auteur - les quais de Copenhague

Quant au projet Nordhavnen, il est donc pensé par les pouvoirs publics dans cet état d'esprit consistant à construire des *marqueurs architecturaux* qui vont donner une identité plus forte à la ville de Copenhague, donc a fortiori à essayer de la démarquer des autres métropoles au niveau international, et participer en conséquence à sa plus grande attractivité touristique, économique et culturelle.

1) Nordhavnen: poursuite du modèle « Finger plan » et symbole d'une réappropriation de l'espace public en front de mer

Le “Egnsplan” (ou « Finger Plan » en anglais) ou « plan selon les doigts de la main » est caractéristique du modèle de développement urbain développé à Copenhague. Il importe de le mentionner pour le projet Nordhavnen, puisque la programmation de celui-ci est concomitante à l'extension du métro, tout comme à Via et La Courrouze. Le projet inclut, en effet, l'ouverture à proximité de deux nouvelles stations de métro¹, de pistes cyclables aménagées pour fluidifier l'accessibilité au nouveau quartier, et d'une autoroute reliant la ville au nord de la Zélande, et directement en rapport avec ce projet urbain de Nordhavnen.

¹ Les deux nouvelles stations sont prévues aériennes, doivent coûter au total environ 310M € et accueillir environ 11 000 passagers par jour, ce qui semble significatif.



Figure 236 : Le plan selon les doigts de la main de Copenhague, Source: Living rail

A l'origine, le Finger plan a été élaboré par l'Institut danois de planification urbaine en 1947, autour de l'idée d'une urbanisation radiale à partir du centre ville d'origine, avec le maintien de terres agricoles (même si certains auteurs contestent ce maintien effectif des espaces verts et des terres agricoles¹) mais aussi une densification des zones autour des stations de transport en commun (métro ou bus). Autour des stations, sont ainsi mises en place des zones piétonnes qui relient à pied les logements aux commerces, bureaux, équipements sportifs ou de loisirs, et laissent une place toujours réservée aux parkings à vélos et aux pistes cyclables. Ce modèle est évidemment assez éloigné de celui étudié sur les deux terrains précédents rennais, dont le modèle est basé sur une urbanisation à partir de la ville archipel qui comprend des pôles secondaires de développement.

Pourtant, la plupart des politiques ou professionnels de l'urbain aujourd'hui vantent les politiques d'urbanisme qui privilégient une redensification urbaine plus massive, en créant ce que l'on nomme la désormais la « ville compacte »; même si les gens plébisciteraient encore massivement aujourd'hui une habitation en zone périurbaine avec le choix de: 33 % à la campagne, 21 % en périphérie mais pas en ville, 9 % à une demi-heure environ du centre-ville². Pourtant, la ville compacte aurait trois avantages, qui sont de l'ordre:

¹ PEDROLI Bas, van Doorn Anne, de Blust Geert, *Europe's Living Landscapes: Essays Exploring Our Identity in the Countryside*, Ljubljana, Ed. F. Bunce, 2007, 431 p.

² SALLEZ Alain, COUTROT Bernard, Considérations sur les densités urbaines ; et Poitiers, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2009/2 (avril), p. 329-343.

- ✚ *environnemental* du fait des émissions moindre de gaz à effet de serre (GES dont le CO₂) en combattant la multiplication des déplacements automobiles dans des zones peu denses;
- ✚ *financier* en évitant le gaspillage des deniers publics dû à la dispersion des équipements publics;
- ✚ *social* en resserrant les liens sociaux par un retour à l'urbanité.

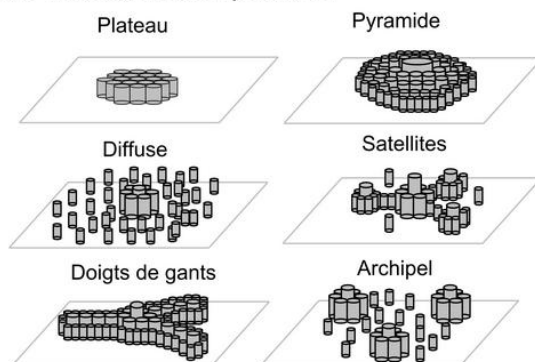
Par ailleurs, la ville compacte ne correspond ni vraiment à la ville archipel, ni vraiment à ce modèle du « Finger plan » propre à la capitale danoise. Car ces deux archétypes se déploient sur des agglomérations étendues, à Rennes comme à Copenhague, même si la métropole danoise est desservie par le rail en dehors de la ville centre. Pourtant, le projet Nordhavnen réaffirme ce modèle du « Finger plan », et s'accompagne en outre d'un autre gros projet d'infrastructure consistant en la construction d'une route- tunnel à deux voies et 2 tubes de près de 1,5 km destinée à relier la ville-centre à l'autoroute allant vers Elseneur, au nord de la Zélande. A l'urbanisation massive en front de mer prévue sur Nordhavnen, s'ajoute donc une fluidification des flux organisée entre le centre ville et le Nord de l'aire métropolitaine à travers ce gros projet routier piloté par la société d'ingénierie Rambøll¹.

Notons, du reste, qu'il existerait d'ailleurs encore bien d'autres modèles de planification urbaine comme listé par Florent Le Néchet² dans le tableau ci-dessous:

¹ RAMBOLL GROUP, Nordhavnsvej – the largest road construction project in Copenhagen in 50 years. In : *ramboll.com* [en ligne]. 2019.

² LE NECHET Florent, De la forme urbaine à la structure métropolitaine : une typologie de la configuration interne des densités pour les principales métropoles européennes de l'Audit Urbain, *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 709, 2015.

A) Six figures idéaltypiques de structure métropolitaine



C) Distribution du nombre de dimensions de la structure métropolitaine analysées.



B) Dimensions et indicateurs de structure métropolitaine

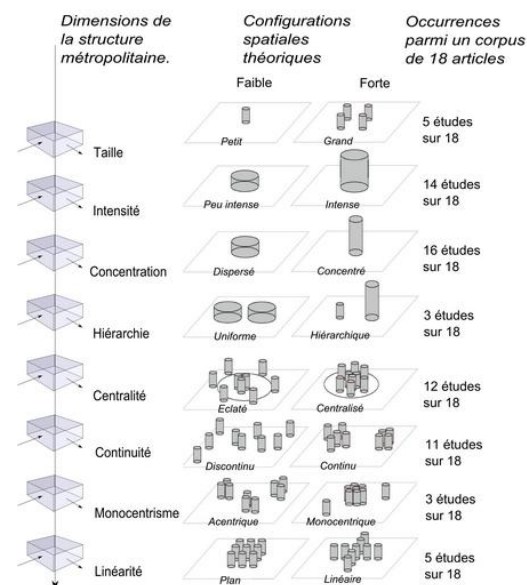


Figure 237 : Structures métropolitaines, Source: Le Néchet 2015.

Néanmoins, ces grosses infrastructures nouvelles susciteraient des interrogations sur les conflits futurs entre les activités portuaires classiques toujours actives sur le port de Copenhague - activités de conteneurs et pétrolières, ou stockage et fabrication des pièces maîtresses au moment de la construction du tunnel de l'Øresund etc. - et cette nouvelle zone résidentielle ou l'activité de la croisière est en augmentation significative, comme le souligne le géographe Escach¹ ci-dessous:

¹ Cf. ESCACH, Nicolas et SERRY, Arnaud, Copenhague : les projets de développement portuaire et de développement urbain — Géoconfluences. In : *ens-lyon.fr* [en ligne]. 5 juin 2013.

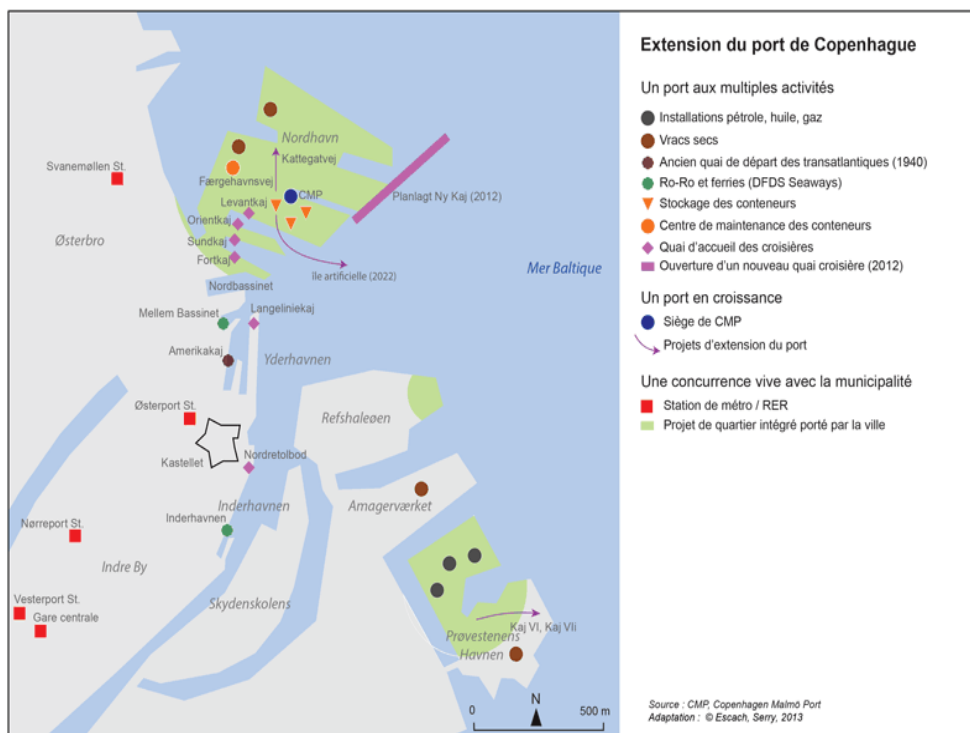


Figure 238 : Extension du port de Copenhague, Source: Site Géoconfluences ENS Lyon

Cela soulève la problématique des friches urbaines à reconvertir pour de nouveaux usages urbains avec une *mixité fonctionnelle* qui n'est pas toujours évidente entre des activités portuaires que les pouvoirs publics souhaitent poursuivre, et des activités tertiaires ou résidentielles nouvelles qu'ils souhaitent *aussi* développer¹, comme à Nordhavnen. La problématique durable se pose alors par rapport aux émissions de GES des bateaux de croisière notamment, dont on sait qu'ils sont très polluants encore². Est-ce à dire alors qu'il faut un *marketing territorial* robuste pour continuer de vendre *en même temps* la durabilité d'un projet urbain nouveau, et la proximité de quais d'accueil d'énormes paquebots pour une activité lucrative dédiée à un tourisme de masse en pleine expansion? N'est-ce pas toutefois quelque peu paradoxal?

¹ LACAVE Jean-Marc, Les synergies espace portuaire/ espace urbain dans les reconversions de friches portuaires, *Annales des Mines*, 2014/2, n°74, p 59-64.

² Cf. LEMKE, Coralie, Cette pollution colossale émise par les bateaux de croisière. In : *Sciences et Avenir* [en ligne]. 13 juillet 2019.

2) Un marketing territorial plus prononcé qu'à ViaSilva

Depuis l'avènement de l'ère mondialisée¹, l'évolution des politiques publiques urbaines a fait apparaître un mode de gouvernance incluant davantage les acteurs privés et opérant un pilotage plus entrepreneurial qu'auparavant². La nouvelle gestion des métropoles s'est ainsi donné pour objectif l'optimisation du fonctionnement des villes, l'amélioration de leur rayonnement international pour une meilleure attractivité en Europe et dans le monde, ou la multiplication des partenariats publics/privés ainsi que la financiarisation/ libéralisation du logement et du foncier. En Europe du Nord en particulier, les politiques publiques sont souvent très actives en matière environnementale et de lutte contre le changement climatique³.

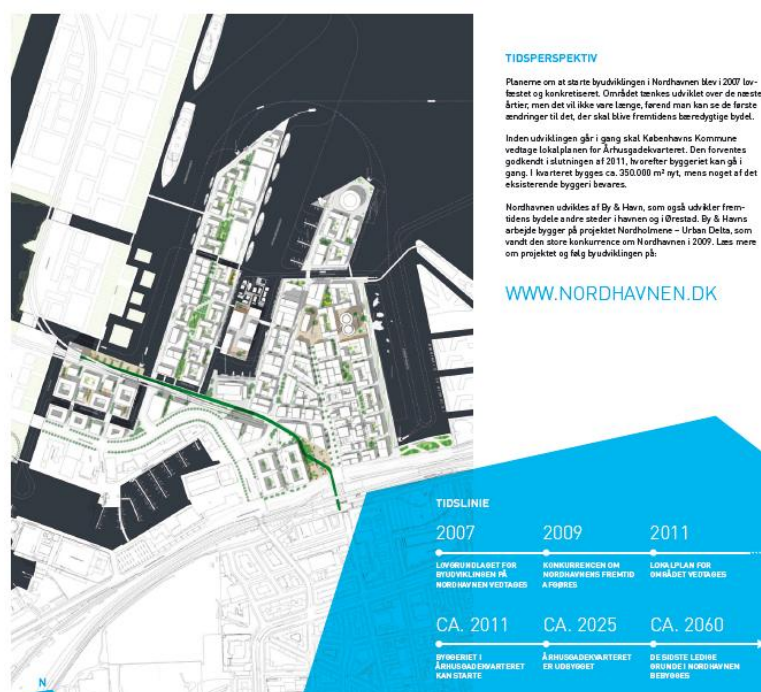


Figure 239 : Nordhavnen, Plan et échancier, source : Mairie Copenhague - A. Egeltoft.

¹ DURAND, Marie-Françoise, *Atlas de la mondialisation comprendre l'espace mondial contemporain*. Paris : Presses de Sciences Po. 2013. 197 p.

² PECK Jamie, Entrepreneurial urbanism: between uncommon sense and dull compulsion, *Geografiska Annaler*, vol. 96, n° 4, 2014, p. 396-401.

³ HOFF Jens V., The green 'heavyweights': The climate policies of the Nordic countries, In: Nedergaard P, Wivel A, (dir.), *The Routledge Handbook of Scandinavian Politics*, London & New York, Routledge, 2018, p. 49-65.

Le marketing territorial¹ de la ville de Copenhague semble particulièrement organisé au niveau des services de l'urbanisme. La métropole devient ainsi en 2014 lauréate du prix capitale verte européenne organisé par la Commission, après deux ou trois candidatures qui n'avaient pas abouti. C'est probablement parce que les équipes d'architectes, et d'urbanistes de la ville ont su à chaque candidature non primée, revoir leur copie et retravailler à chaque fois retravailler le discours à partir d'argumentaires forts et d'installations améliorées. Un urbaniste qui travaille depuis 25 ans sur les questions environnementales, et a fait un détour par les services financiers pour mieux appréhender les enjeux économiques et financiers sous-jacents à cette image de durabilité, nous explique: « *Quand je suis revenu ici au département de l'environnement, j'ai commencé à travailler sur (...) ce qu'on appelle le projet « Métropole verte du monde ». C'était au moment où l'on s'est fixé le but d'être la 1ère métropole durable au monde. Bien évidemment, il y a avait des objectifs précis et des indicateurs sous-jacents à atteindre. Nous avons 4 objectifs différents (...) C'était sur le fait de devenir la capitale mondiale du changement climatique. C'était 1 an après que nous ayons organisé la COP 15², donc c'était une bonne occasion de commencer à travailler sérieusement sur le sujet à l'époque. Et ensuite, le 2e thème était de devenir la « meilleure ville au monde pour les cyclistes »; la 3e consistait à devenir une « ville verte » et le dernier était de devenir une « ville saine »: la nourriture bio, le bruit, la qualité de l'air (...) Le nettoyage du port (afin de pouvoir s'y baigner), ça fait des années et des années et des années qu'on travaille dessus. C'est un énorme investissement que de rénover le système des égouts, car c'est vraiment la raison pour laquelle on peut (désormais) nager dans le port (de Copenhague...au bord duquel se trouve le projet Nordhavnen) »³. La qualité de vie dans la capitale danoise n'est*

¹ BRENNETOT Arnaud, Métropoles idéales pour cadres internationaux. Classement international et réalités sociales, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2006, n°101 p. 108-117.

² La conférence de Copenhague a été la 15^e conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP15). Elle s'est tenue à Copenhague du 7 au 18 décembre 2009. Donc la personne interrogée fait référence ici à l'année 2010.

³ C305 traduit de l'anglais:

"When I came back here to the environmental department, I started working on (...) what we call the "Ecometropolis of the world". It is when we set ourselves some goals of becoming the "Ecometropolis of the world by 2015" (...) Of course, there were some concrete goals and targets underneath (...) We had 4 different themes (...) It was about being the climate capital of the world. It was (...) a year after we hosted the COP 15, so (...) it was a good way of starting working seriously with climate at that time
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 640

donc par uniquement qu'un effet de publicité bien pensée sur la ville. Elle est aussi le fruit du travail d'équipes multidisciplinaire qui collaborent ensemble, s'assignent quelques grands thème à une échéance précise, avec des mesures concrètes de rénovation des équipements ou de renouvellement de logements, avec des critères d'évaluation précis définis en amont, et mesurés en cours de projet ou de période fixée. Cette approche peut paraître à certains trop normatives, mais elle semble générer des effets positifs concrets pour la qualité de vie des habitants dans la ville.

Par conséquent, il n'y aurait pas qu'une action de marketing territoriale à Copenhague pour promouvoir l'image de la ville au niveau européen et international. Pour autant, suite à notre question sur un éventuel marketing territorial bien organisé dans la métropole, un acteur public nous répond: « *Je ne pense pas qu'ils (les acteurs de la fabrique urbaine à Copenhague) travaillent vraiment de façon différente des villes qui ne font pas partie de programmes comme ECO-City (sur lequel l'interviewé travaille). Je crois qu'ils travaillent pareil. Je pense que c'est plus une question d'image de marque (...) pour les villes. c'est une manière d'accéder à des réseaux transnationaux (de villes), et d'échanger des expériences et de la connaissance avec d'autres métropoles qui sont (...) dans d'autres pays etc. Pour les villes (danoises), c'est un moyen d'augmenter leur capacité d'action* »¹.

Et de poursuivre après un appel téléphonique et un changement d'enregistreur: « *Pour Copenhague, c'est beaucoup une question d'image de marque... de se présenter comme une ville verte, comme: « nous sommes les leaders du développement durable, de l'atténuation du changement climatique, de l'adaptation* »... donc pour Copenhague, il s'agit de développer une image et se faire un nom (dans la compétition internationale des métropoles)... Mais je pense que pour certaines plus petites villes, il s'agit davantage d'améliorer leur capacité

(...) And then, the second theme was becoming "the world's best city for cyclers"... and the third one was about becoming a "green city", and the last one was becoming a "healthy city":...organic food, noise, air quality (...) The cleaning of the harbour, we have been working with that for years and years and years.... It's a huge investment in renovating the sewage system, because that is really basically why we can swim in the harbour today".

¹ C303 traduite de l'anglais:

"I don't think that they (CPH) really work different from the city that are not part of the Eco (ECO-City project). I think they work very much the same (...) I think it is more a matter of branding (...) for the cities, it is a way for them to enter into a transnational network, and to (...) exchange experiences and knowledge with other cities that are (...) from other countries and so on.... For cities, it is a way to increase their capacities".

d'action. Il s'agit plutôt, voyez-vous, d'avoir accès à de la connaissance, qu'elles n'ont pas forcément (...) Nous avons aussi fait une étude (sur des petites villes danoises, avec...) un questionnaire de quelques 25 points. Je crois que 80% d'entre elles sont membres de réseaux nationaux ou transnationaux (...) Donc cela semble important pour elles d'être membres de ces réseaux (...) Et elles disent: « l'image de marque est un facteur, bien entendu, mais il s'agit aussi (...) d'avoir accès à plus de savoir.... d'être capable de contacter, voyez-vous, des collègues à l'étranger pour discuter avec eux (...) et augmenter notre capacité (d'action publique) »¹.

Cela permet ainsi à Copenhague d'être souvent dans le « Top 10 » du classement fait par le Cabinet Mercer², que ce soit en 2006 ou en 2019:

Les métropoles les mieux classées par le palmarès Mercer sur la qualité de vie

Ville	Rang en 2005	Rang en 2004	Rang en 2003	Ville	Rang en 2005	Rang en 2004	Rang en 2003
Genève	1	1	2	Luxembourg	14	15	15
Zurich	1	1	1	Stockholm	14	15	15
Vancouver	3	3	2	Toronto	14	15	12
Vienne	5	5	2	Wellington	14	15	15
Francofort	5	5	5	Ottawa	20	20	20
Munich	5	10	10	Perth	20	20	20
Dusseldorf	5	12	12	Nuremberg	22	20	26
Auckland	8	5	5	Dublin	22	23	23
Berne	8	5	5	Montreal	22	24	23
Copenhague	8	5	5	Adelaide	25	24	31
Sydney	8	5	5	Calgary	25	24	26
Amsterdam	12	10	10	Hambourg	25	24	26
Bruxelles	13	12	12	Helsinki	25	24	26
Melbourne	14	12	15	Honolulu	25	24	23
Berlin	14	15	15	San Francisco	25	24	20

Figure 240 : Les métropoles les mieux classées par le palmarès Mercier sur la qualité de vie, Source: Les annales de la recherche urbaine - Brennetot

¹ C304 traduite de l'anglais:

"For Copenhagen, it is very much about branding, you know... branding themselves as a green city, as "We are leader in, you know... sustainability, and climate change mitigation, adaptation... so Copenhagen is about branding themselves and getting a name... But I think for some of the smaller cities, it is probably more about enhancing their capacity. It is more about, you know, getting access to a knowledge that they do not have necessarily (...) We also made a survey (of smaller towns with...) with a 25-point questionnaire (...) I think 80 % of them (smaller danish cities) are members of a national or transnational networks (...) So it seems to be important for them to be members of these networks (...) And they say: branding is one issue, of course, but it is about (...) getting access to more knowldege ... being able to contact, you know... colleagues abroad to discuss with them (...) and enhance our capacities".

² Cf. COURRIER INTERNATIONAL, Classement. Qualité de vie : les villes européennes toujours bien placées. In : *courrierinternational.com* [en ligne]. 22 mars 2019.

Sur le projet particulier de Nordhavnen qui nous intéresse ici, des spécialistes du marketing territorial comme Thomas Leerberg¹ déploient toutefois un discours extrêmement bien rodé, dans des conférences internationales organisées à l'étranger, sur les caractéristiques durables du projet Nordhavnen sur lequel il travaille notamment. Elles reposeraient sur 4 critères principaux, en l'occurrence ici:

- 1) Un projet basé sur des infrastructures de transport performantes avec des déplacements à 5 minutes de tout par le vélo, les passages piétons, l'accès rapide au métro, et l'arrivée possible aussi des voitures; et complété par:
- 2) Des systèmes mutualisés pour le drainage des eaux², pour le chauffage des bâtiments, ou l'usage des parkings (avec un usage à la fois tertiaire dans la journée et résidentiel le soir);
- 3) Une labellisation « DGNB », i.e. sur des critères techniques et durables définis en amont et évalués ex-post au niveau de chaque bâtiment et de chaque îlot construit (selon 45 indicateurs répartis en normes techniques, environnementales, économiques ou sociales; ou basés sur les processus mis en place): on remarque ici que la culture de la mesure et de l'évaluation « ex-post » est très présente, assez transparente et formalisée;
- 4) L'association des citoyens via des ateliers organisé « ex-ante ».

¹ Mr Leerberg est directeur du marketing et de l'aménagement urbain pour la firme de consultants internationaux NIRAS.

Cf. NIRAS, Learn how NIRAS engages with the Sustainable Development Goals. In : *niras.com* [en ligne]. 2019.

² La question du drainage des eaux est une problématique majeure au Danemark, en lien avec de possibles inondations dues aux tempêtes. c'est une préoccupation majeure sur laquelle le consultant a déjà travaillé sur le projet urbain Ørestad près de l'aéroport.



Figure 241 : EnergyLab Nordhavn, Demonstration, Source: Présentation par Thomas Leerberg le 22/1/2015 à Montréal

3) Un soutien essentiel de l'Etat, mais un avis citoyen minoré?

A Copenhague, la majorité des terrains occupés par le port appartenaient à l'entreprise CPH City and Port Development qui assurait le développement des infrastructures, des équipements et des bâtiments. La gestion des activités, des ressources humaines ainsi que des équipes techniques, était en revanche prise en charge par l'entreprise CMP¹ qui loue les terrains.

Or avec le projet Nordhavnen, la gouvernance traditionnelle du port a été modifiée pour permettre de centraliser le pilotage du projet et ainsi mutualiser les ressources. La société de développement de Copenhague (CPH) a été émise en place par le biais d'une innovation institutionnelle en fusionnant plusieurs sociétés publiques afin que le gouvernement municipal ait une vision globale de ses actifs financiers, n'aient plus une approche projet par projet, et

¹ Juridiquement, le CMP (Copenhague Malmö Port) est une holding suédoise qui comprend une société filiale danoise. Son siège est situé à Copenhague. Financièrement, elle est détenue à 50% par l'entreprise danoise CPH City and Port Development, à 27% par la ville de Malmö et à 23% par des propriétaires privés.

puisse avoir par conséquent une approche transverse entre des projets urbains comme Nordhavnen et celui du métro. Le processus de pilotage des projets aurait donc été depuis quelques années réorganisé de la façon suivante avec le:

- a) Transfert par le gouvernement national et la municipalité des actifs de différentes entités publiques (liées à la fabrique urbaine) vers la nouvelle « Société de développement de Copenhague »;
- b) Modification par les pouvoirs municipaux des terrains pour permettre un nouvel usage résidentiel et commercial (et non plus seulement d'activités portuaires);
- c) Augmentation de la valeur foncière des terrains;
- d) Emprunts de fonds par la Société de développement de CPH auprès de la Banque nationale du Danemark (ou BND, à des taux avantageux) et en fonction de la valeur (accrue par le changement d'usage) des terrains;
- e) Transfert des fonds à la Société de Construction du métro (pour les nouvelles lignes) ou utilisation des fonds empruntés pour d'autres projets urbains locaux;
- f) Vente ou location des terrains à des promoteurs ou lancement (plus rare) de projets de renouvellement d'îlots en régie;
- g) Retour de fonds servant à rembourser la dette initiale de CPH City & Port Development auprès de la BND.

Ainsi, un processus « vertueux » serait mis en place de telle sorte que la société de développement de CPH finance la construction des infrastructures à partir de la valeur créée par les investissements passés.

En 2007, quand elle a pris en charge le projet Nordhavnen, la société s'est endettée à hauteur de 2 milliards de dollars qu'elle a transférés pour la construction de la nouvelle ligne de métro. Or en 2014, le gouvernement national a réévalué les terrains de Nordhavnen, qui

auraient augmenté en valeur de 450 millions de plus par rapport à la valeur d'origine en 2007, du fait des nouvelles infrastructures de transport. Le gouvernement s'est aussi progressivement désengagé de 45% à 5% et a laissé ses parts à la municipalité qui désormais détient 95% des parts de la structure portuaire.

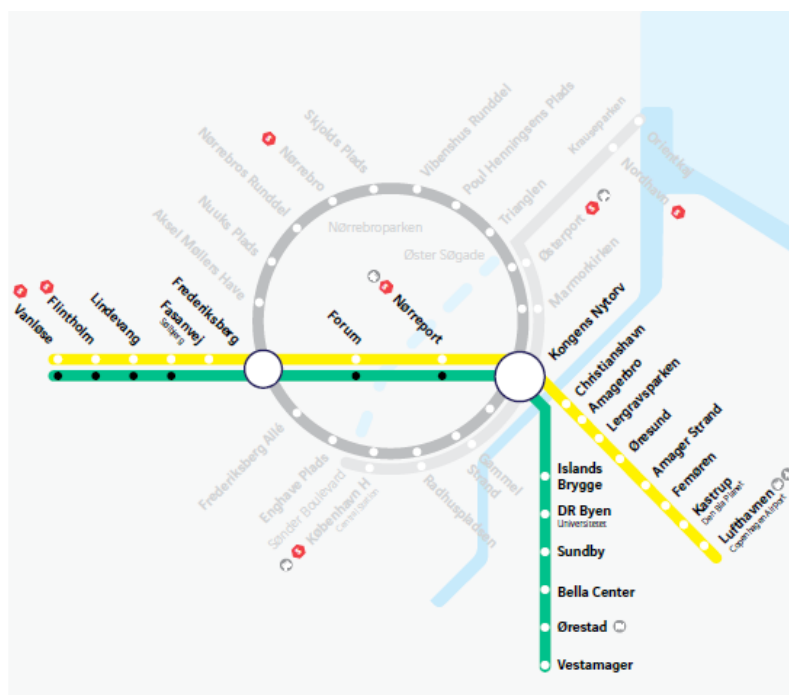


Figure 242 : Plan de la nouvelle ligne de métro ouverte en 2019 à Nordhavnen (en gris), Source: Municipalité de CPH.

Pour un acteur public interrogé, cette gouvernance aurait fonctionné sur le projet Ørestad et serait répliquée à nouveau sur le projet Nordhavnen. Elle suppose une intervention massive de l'Etat et de la Banque du Danemark, ainsi que des délais stricts tenus pas les acteurs de la fabrique urbaine, afin que la valorisation des actifs ne soit pas faussée. En définitive, il s'agit de partenariats entre des structures publics-privées basées de plus en plus sur des logiques de marché. La durabilité est donc au service d'une stratégie économique plus large pour développer la croissance et l'attractivité de la métropole danoise. Un acteur de la municipalité nous explique: « Cela fait partie de la stratégie globale de croissance verte (...) où nous utilisons toutes les solutions durables à Copenhague pour développer l'image de marque de Copenhague comme celle d'une ville durable. Et nous avons ce prix (de la Capitale

verte européenne en 2014..... donc) *bien entendu, nous l'utilisons pour valoriser Copenhague* »¹.

Pour ce qui est des citoyens en revanche, les critiques sur la gouvernance et le pilotage ne manquent pas. Car certes, ce projet de développement urbain a une véritable vocation durable afin de soutenir l'attractivité de la ville. Néanmoins, il aurait davantage privilégié des IAP comme la labellisation DGNB afin d'augmenter les critères techniques et des normes environnementales fixes, au détriment des suggestions apportées par les citoyens pendant les ateliers de concertation. Par ailleurs, le processus de co-construction n'aurait pas de valeur juridique au Danemark comme en France, ce qui n'obligerait aucunement les acteurs publics à prendre en compte les desiderata des citoyens, qui sont formulés en réunions publiques.

Pour autant, certains politistes comme Jens Hoff² (*et al.*) constatent, eux, qu'après les échecs répétés des instances supranationales à faire diminuer les émissions de GES au niveau global, les pouvoirs locaux, associations environnementales et les citoyens ont essayé de mettre en œuvre des actions locales pour atténuer le changement climatique. Mais d'après les recherches effectuées dans plusieurs pays et sur plusieurs continents, les campagnes d'information et les incitations économiques ne seraient pas suffisantes pour initier des changements profonds dans les usages ou la fabrique urbaine. Ce serait, par conséquent, plutôt par la collaboration d'acteurs très variés et la consultation/participation véritable de millions de citoyens que les changements vers une société décarbonée pourront être réellement initiés et effectifs.

D'autres chercheurs comme le sociologue des organisations, Martin Kornberger³ et Borch, suggère, pour sa part, de repenser la ville comme un véritable écosystème naturel et global, même si l'on rebâtit en permanence. Car il n'y aurait pas *que* les acteurs de la fabrique urbaine qui savent et la transforment. Il convient de prendre en compte *aussi* les habitants déjà présents, et à ménager; voire même des animaux dans la ville comme les grenouilles qui

¹ C306 traduite de l'anglais:

"It is a part of the whole green growth strategy (...) where we use all the sustainable solutions in Copenhagen to brand Copenhagen as a green city... as a green capital. And we have this green capital award (...) of course we use this to brand Copenhagen".

² HOFF Jens V., GAUSSET Quentin, *Community Governance and Citizen-Driven Initiatives in Climate Change Mitigation*, London, Routledge, 2016, 272 p.

³ BORCH Christian, KORNBERGER Martin, *Urban commons. Rethinking the city*, London, Routledge, 2015, 176 p.

représentent en définitive l'intégration de la nature dans la ville. celles-ci seraient dès lors des « parties prenantes de la fabrique urbaine » (*stakeholders*, en anglais) comme les autres. Il faut dès lors, penser à préserver des corridors de biodiversité dans les opérations de construction ou de renouvellement urbain, afin de conserver ses « communs » et autres lieux naturels propices à la biodiversité, gage véritable de la survie de l'espèce humaine elle-même.

Par ailleurs, alors que la société By&Havn¹ est plutôt dans une logique de marché afin de maximiser un profit pour valoriser les investissements réalisés sur des aménagements futurs dans la ville, elle n'a donc pas forcément intérêt à développer de façon massive du logement social, qui est imposé en principe à 25% par la législation danoise. Autrement dit, elle est confrontée à un paradoxe entre une logique privée de maximisation de ses profits, et une logique publique de préservation de la qualité de vie pour un vivre-ensemble amélioré et possible dans la cité. Car la réhabilitation de certains quartiers comme Norrebro près de Nordhavnen (ou le renouvellement du logement social en général) a pour objectif d'éviter le développement de la délinquance et des épisodes violents comme en 2009 dans divers points de la ville. A partir de là, s'impose la nécessité de construire en nombre suffisant des logements sociaux dans une logique nouvelle des pouvoirs publics décrite par Neil Brenner.

Un acteur public insiste, quant à lui, sur l'approche globale de la municipalité de Copenhague liée à la notion de durabilité: « *Un plan climat est plus orienté « problématiques durables », mais la croissance et la qualité de vie sont parties intégrantes de notre façon de penser (...) Il s'agit aussi de provoquer plus d'innovation, de partage de la connaissance, et (trouver) comment attirer de nouveaux groupes de travailleurs. C'est une approche plus large. Ce n'est pas juste de la croissance économique (entendue comme celle du PIB) »*². L'analyse des représentants de la municipalité sur le projet Nordhavnen ou sur la politique

¹ "By&Havn" (qui signifie Ville & Port) est une société de promotion immobilière en charge du développement des projets d'Orestad et du port de Copenhague. C'est en 2007 que By&Havn a été créée par la fusion de trois organisations: Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S and Københavns Havn A/S. La gestion du port est réalisée par une filiale de ByogHavn qui s'appelle CMP BA. pour "Copenhagen Malmö Port".

Cf. BY&HAVN, For side. In : *byoghavn.dk* [en ligne]. 2019.

² C307 traduite de l'anglais:

" A climate plan (...) is more (focused) on sustainability, but growth and quality of life is also part of the way we are thinking (...) It is also making more innovation, and knowledge sharing, how we can get new (...) labour groups. It is a broader prospective. It is not only an economic growth".

d'aménagement, des mobilités ou du logement, insiste ainsi souvent sur la nécessité d'une approche systémique, et non sectorielle ou par thèmes, car tout serait lié en définitive.

Tout cela pose, en définitive, la définition renouvelée de la ville durable comme une adaptation de la ville au contexte post-fordiste¹ que développe l'auteur américain Brenner au début des années 2000². Et cela pose la question comme le fait Vincent Béal³ (et al.) d'un contexte nouveau où les démarches de durabilité se sont répandues (au moins dans les discours) dans toutes les grandes métropoles, voire les villes moyennes, mais où l'on constate que les contenus des politiques urbaines de logement et d'aménagement, ainsi que les formes de gouvernance se revendiquant de cette démarche durable, engendrent des politiques urbaines très hétérogènes.



Figure 243 : Nordhavnen (NORDHAVN) et le bâtiment nouveau de l'ONU, Source: Site Urbanlegacylab

¹ Brenner montre en effet que les projets fordo-keynésiens de l'État (qui furent dominants pendant les trente Glorieuses), se caractérisaient par la promotion de territoires nationaux homogènes et par une politique de redistribution menée sous l'égide de l'État-providence. Avec la globalisation et l'influence néolibérale développée dans les Etats d'Europe de l'Ouest notamment, de nouvelles formes d'action publique se sont déployées et ont concentré les investissements sur des régions urbaines clés pour en délaisser d'autres, produisant ainsi de l'inégalité territoriale, et de l'inégalité sociale même au sein d'une même ville parfois. La métropolisation des systèmes nationaux d'aménagement du territoire aurait, par ailleurs engendré un émiettement des grands projets d'infrastructures.

² BRENNER Neil, *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford University Press, Oxford, 2004, 351 p.

³ BEAL Vincent, Florian CHARVOLIN, et Christelle MOREL JOURNEL. La ville durable au risque des écoquartiers. Réflexions autour du projet New Islington à Manchester, *Espaces et sociétés*, vol. 147, no. 4, 2011, pp. 77-97.

Alors, que conclure en définitive sur le projet Nordhavnen ici étudié? On dira seulement pour l'heure que:

- ✓ Quelles que soient les coalitions majoritaires au niveau de la métropole ou au niveau de l'Etat danois, les personnes interrogées et nos lectures semblent confirmer un consensus sur les questions environnementales, climatiques, d'aménagement urbain, ou des mobilités; même s'il peut y avoir des différences ténues sur les modalités de mise en place des mobilités à Copenhague vis-à-vis de la place de la voiture. Les équipes partisanes sont renouvelées au niveau local ou national sans que les fondamentaux vis-à-vis du plan climat ou des questions d'environnement ne changent vraiment. Et on notera à ce propos une représentation des jeunes, des femmes et des minorités bien plus importante au Danemark en proportion de la population qu'en France, ce qui explique peut-être un consensus partagé sur l'idée de repenser la ville autrement dans un contexte d'urgence climatique;
- ✓ Le projet Nordhavnen semble inédit - comme ViaSilva à Rennes - en matière d'ambition politique, de dimension et de portée symbolique. Il doit relever les défis de l'urbanisme durable en activant les leviers d'un renouvellement urbain par la mixité des formes, la mise en œuvre des mixités fonctionnelles et sociales, la mise en place des mobilités douces sur le quartier; ou encore devenir la vitrine internationale pour la « 1ère Ecométropole mondiale » de demain. Le projet n'est pourtant pas exempt de paradoxes avec les quais de croisières bien présents, une pollution de l'air relevée par l'OCDE, ou la concentration dans la capitale un peu plus de la population danoise au détriment des parties à l'ouest du pays;
- ✓ La gouvernance sur ce projet (comme pour celui d'Orestad) aura été repensée depuis 2007 avec un regroupement d'entités publiques, une force de frappe financière assurée par la Banque du Danemark, une capitalisation prise en charge au départ par l'Etat, et une revalorisation des actifs fonciers par son couplage avec des opérations concomitantes de grandes infrastructures,

notamment ici avec une nouvelle ligne de métro et la nouvelle route construite par Ramboll entre Nyhavn et la jointure avec l'autoroute vers Elseneur pour faire bref;

- ✓ Le partenariat public-privé semble fonctionner jusqu'à présent d'après les personnes interrogées, avec des acteurs privés aussi divers que COBE, Sleth, Polyform ou Niras, pour ne citer que ceux-là;

- ✓ Bien que ce projet soit loin d'être terminé, une première partie aurait été livrée respectant ainsi le calendrier fixé, même si l'approche très managériale par des indicateurs de performance durable suscite quelques réserves chez certains. Ces indicateurs peuvent être utiles pour que le projet avance, en effet, dans les délais impartis, mais néanmoins ils risquent d'enfermer le projet aussi dans une logique où l'on « coche des cases », sans prendre en compte l'identité du territoire, les aspirations des habitants, et l'idée partagée d'un vivre-ensemble i.e. d'un bien commun qui est plus que la somme des parties.

/

CHAPITRE 7. LE PROJET DURABLE D'HELSINGOR (Danemark): Fenêtre d'opportunité offerte par l'UE ou fin du portage politique local?

M - Un projet à la croisée des chemins entre objectifs supranationaux et initiatives locales

La ville d'Elseneur (ou Helsingør en danois) est située à la pointe nord-est de l'île de Zélande, et à 40 km au nord de Copenhague¹. Telle une vigie posée à l'entrée de la Baltique, Helsingør fait face à la ville suédoise de Helsingborg, dont elle est séparée par le détroit de l'Øresund. C'est l'endroit le plus ténu du détroit séparant le Danemark de la Suède, pour un passage qui fait environ 4 km de large.



Figure 244 : Vue aérienne de Helsingør et Helsingborg, Source: UNESCO.

¹ Elseneur est reliée à Copenhague par l'autoroute E55 et le chemin de fer.

La ville se distingue de loin par le château de Kronborg¹, un joyau de l'architecture Renaissance qui est situé à proximité du port, et est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000². Chaque année, 30.000 bateaux empruntent le détroit et 13 millions de passagers passent d'une rive à l'autre via un ferry.



Figure 245 : Le château de Kronborg et le détroit de l'Øresund, (Photographies de l'auteur).

Le vieil Elseneur a conservé un certain nombre de maisons à colombage qui devaient appartenir aux marchands aisés et aux armateurs autrefois. Ces derniers habitaient ainsi à proximité du port, quand les artisans et les marins vivaient à la périphérie.



Figure 246 : Les Rues du centre ville d'Elseneur, (Photographies de l'auteur).

¹ Construit à partir de 1427 par Eric de Poméranie, il avait initialement pour objectif de contrôler le péage des bateaux traversant le détroit de l'Øresund entre le Danemark et la Suède. Il a été agrandi en 1577, puis a subi de nouvelles modifications suite à un incendie au milieu des années 1600.

² Cf. UNESCO, Château de Kronborg. In : whc.unesco.org [en ligne]. 2019.

La vieille ville (situé à 8 mètres d'altitude au dessus de la mer) est aujourd'hui en grande partie piétonne. Elle dégage une ambiance très paisible, à l'opposé de la violence du drame théâtral *Hamlet* de William Shakespeare, qui se déroule précisément au célèbre château de Kronborg¹. A ce propos, si l'on se réfère aux travaux de Benoît Feildel² sur le rôle des affects dans la réception et la discussion de l'action urbanistique - notamment au regard de la thématique participative - on peut alors trouver un point commun entre les ambiances dégagées par les différents endroits étudiés. La ville d'Elseneur (où a lieu notre dernier terrain de recherche), celle de Cesson-Sévigné, mais aussi la capitale danoise Copenhague (bondée de vélos), ou encore la rue de la Courrouze à Rennes spécifiquement, voire certains sentiers dessinés par l'urbaniste de la ZAC La Courrouze sont des havres de paix dans des agglomérations bruyantes. Leur dénominateur commun est, pour ainsi dire, « le calme inédit en ville » qui y règne. L'autre point de rapprochement que l'on peut, par ailleurs, trouver entre Elseneur et Copenhague est l'omniprésence de l'eau dans la ville, ce qui été a mis en sourdine à Rennes depuis des décennies, en recouvrant la Vilaine.

Notre 4e terrain de recherche concerne ici - non pas toute la ville d'Elseneur et son action publique en matière d'aménagement - mais plus précisément un projet « Eco-city » mené de 2005 à 2011 à Elseneur dans le cadre du programme Concerto de l'Union européenne. Nous l'avons choisi au départ car il représentait:

- ✚ un projet initié directement par les instances de l'UE et non par l'Etat comme à ViaSilva avec le Grenelle environnement en 2008; ou initié par les pouvoirs municipaux à La Courrouze en 1991 puis repris par les pouvoirs métropolitains en 2001; et enfin réinséré ensuite au Grenelle environnement en 2010;

¹ Le sujet d'*Hamlet* serait tiré de la cent-huitième histoire tragique de Belleforest, ouvrage lui-même issu des légendes sur les commencements de l'histoire du Danemark, dans Saxon le grammairien. Le livre de Belleforest jouissait d'une grande notoriété à l'époque où Shakespeare a écrit sa pièce, c'est-à-dire, en 1595.

Cf. : SHAKESPEARE, William et GUIZOT, Guillaume, *Oeuvres complètes. / 1, Vie de Shakespeare - Hamlet - La tempête - Coriolan*. Paris : Garnier. 1821. 502 p.

² FEILDEL, Benoît et LE JELOUX, Jérôme, Chapitre 8. L'expression et la gestion des émotions dans les projets urbains Les dispositifs participatifs à l'épreuve des affects. In : BLONDIAUX, Loïc et TRAÏNI, Christophe, *La démocratie des émotions*. Paris : Presses de Sciences Po. 2018. p. 217-242.

- ✚ mais surtout parce que la mise en œuvre de ce projet situé dans la zone d'influence de la capitale danoise s'effectue dans un contexte de recomposition politique majeure des territoires en 2007 au Danemark.

Mais dans quel cadre global ce projet s'inscrit-il dans l'UE et au Danemark? En voici les grands traits afin de le rendre plus intelligible.

1) Le programme Concerto de l'UE: un outil européen de standardisation dans la fabrique urbaine

La Stratégie de Lisbonne décidée au Conseil européen de Lisbonne en mars 2000 avait pour objectif de faire de l'Union européenne pour la période 2000-2010 *l'économie de la connaissance* la plus dynamique et compétitive au monde. Des objectifs plus précis en matière de développement durable ont été fixés dans le cadre de la Stratégie de Göteborg en 2001.

En matière d'environnement, le document directeur de l'action européenne est alors le Plan d'Action pour l'Environnement avec le 6e PAE (applicable pour la période 2002-2012),. Les lignes phares en sont le changement climatique, la nature et biodiversité, l'environnement et santé, ainsi que les ressources naturelles et déchets. En matière d'énergie, le Paquet-Energie-Climat est adopté en 2008 avec 3 grands objectifs:

- Augmenter de 20% l'efficacité énergétique d'ici 2020;
- Réduire de 20% les émissions de GES d'ici 2020;
- Atteindre 20% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique totale de l'UE d'ici 2020¹.

Cette stratégie de Lisbonne a été relayée, à l'initiative de la Commission européenne en 2011, par la stratégie « Europe 2020 » à partir d'une croissance fondée sur l'éducation, la recherche et innovation, la durabilité et la promotion de l'emploi ou la réduction de la

¹ L'étalon est alors 8,5% en 2008.

pauvreté. Son application s'est réalisée via le 7e plan d'action pour l'environnement lancé en 2012 pour la période 2012-2020.

Au même moment, l'UE s'est dotée de « programmes » qui ne sont autre que des instruments financiers pour mettre en œuvre ses politiques. Les principaux programmes européens en matière d'environnement et d'énergie sont alors le *PCRD*¹, *LIFE*², le *CIP*³, et les fonds structurels⁴.

Pour le terrain de recherche étudié à Elseneur - à savoir le projet ECO-city ici - il fait partie du 6e programme-cadre de recherche et de développement (donc en bref, le 6e *PCRD* du 6e *PAE*). L'Union Européenne cherchait alors à promouvoir la thématique liée aux « Systèmes Energétiques Durables », laquelle s'est traduite concrètement par le développement du programme *CONCERTO*. Le 6ème Programme-cadre pour la recherche est, comme expliqué plus haut, donc un instrument financier et juridique majeur dont s'est dotée l'UE, afin de mettre en œuvre l'espace européen de la recherche (EER). Il s'agissait en effet de promouvoir l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables au niveau des territoires. L'idée sous-jacente était alors aussi de permettre à l'Union européenne de porter l'investissement pour la recherche à 3% du PIB⁵ d'ici à 2010⁶.

¹ Par exemple, le 7e Programme-cadre pour la Recherche et le Développement technologique représente 50 milliards d'euros (Md€) pour la période 2007-2013.

² L'Instrument Financier pour l'Environnement représente avec *LIFE* quelques 2,1 milliards d'euros (Md€) pour la période 2007-2013.

³ Le programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation représente plus de 930 millions d'euros (M€) pour la période 2007-2013.

⁴ Les fonds structurels représentent environ 347 milliards d'euros (Md€) pour 2007-2013 (Source ADEME 2013).

⁵ Pour rappel, le budget de l'Union européenne en 2019 est d'environ 150 milliards d'euros, soit 1% du potentiel si on additionnait tous les budgets des Etat membres. Il est supérieur de 2,4% au budget 2018. Car en comparaison, le budget de la France est de 390 milliards d'euros en 2018, celui des Etats-Unis de 3 325 milliards d'euros, et celui pour l'ensemble des Etats membres de l'UE (en cumul) à la même période d'environ 15 000 milliards d'euros.

⁶ L'objectif est alors conforme aux conclusions du Conseil de Barcelone en mars 2002. C'est également une obligation juridique et politique résultant du traité d'Amsterdam.



CARTE DES COMMUNAUTÉS CONCERTO

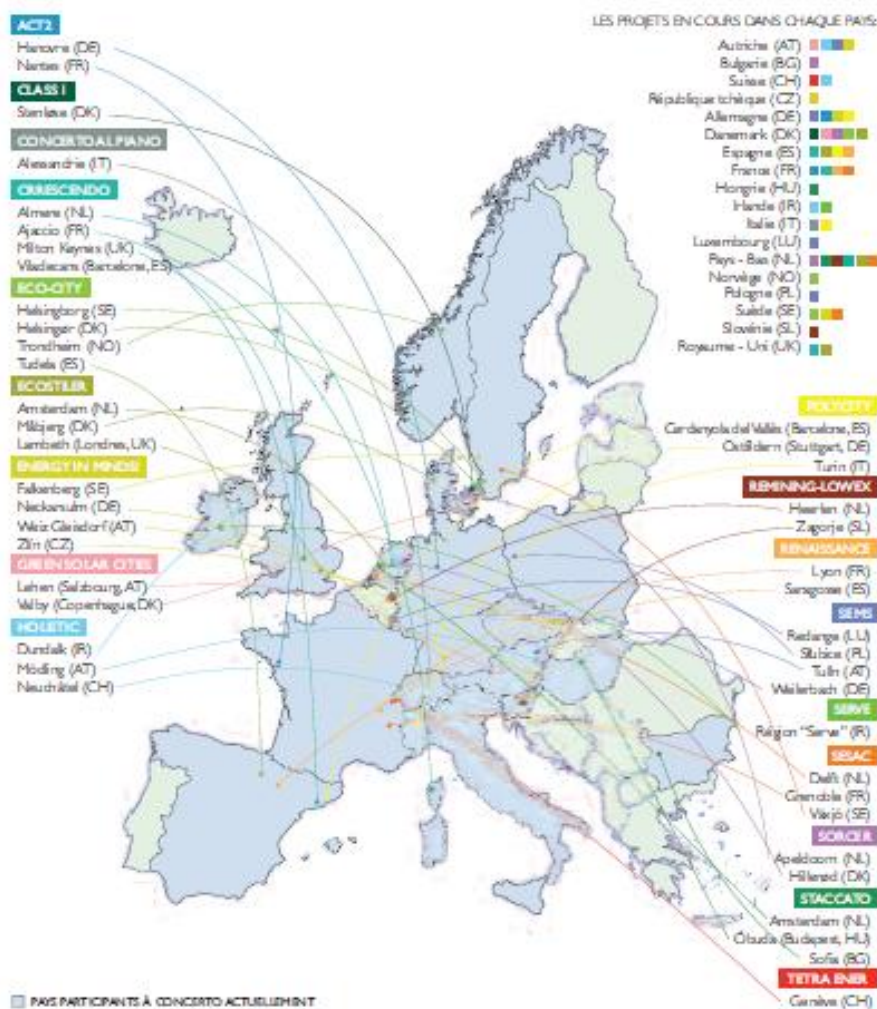


Figure 247 : Carte des communautés concerto , Source: Commission européenne (2009).

Adopté le 3 juin 2002 et opérationnel à partir de janvier 2003, le programme devait couvrir la période 2002-2006 avec un budget total de 17,5 milliards d'euros¹. Son objectif était de promouvoir l'efficacité énergétique et le recours aux énergies renouvelables au niveau local. Au travers de ce programme, l'Union Européenne souhaitait en effet avant toute chose que les collectivités locales et les responsables politiques assurent un rôle moteur auprès de

¹ Cf DENIS BADRÉ, Affaires européennes. In : *senat.fr* [en ligne]. 2019.

tous les autres acteurs du territoire, à savoir: les acteurs du renouvellement urbain, de la construction et des services de l'énergie; et ce, afin de parvenir à l'objectif d'une division par 4 des consommations énergétiques à l'horizon 2050.

On remarque avec la carte ci-dessus que le programme Concerto de la Commission se déploie sur toute l'Union européenne; mais beaucoup moins en France¹ qu'au Danemark² en proportion de la superficie du territoire, ce qui supposerait une agilité plus grande des acteurs danois pour saisir les financements et les instruments d'action publique (IAP) de l'UE. Le projet ECO-City est d'ailleurs mentionné en vert sur la carte, et il concerne le Danemark, la Norvège, la Suède et l'Espagne.

Pour bien expliquer le contexte, ajoutons enfin que 6ème PCRD était organisé autour de trois priorités répartissant les financements des 17 milliards d'euros dans le but suivant:

1) Intégrer les efforts et les activités de recherche à l'échelle européenne, et développer la connaissance et la compréhension entre les pays européens.

A ce titre, 8 priorités avaient été définies:

- ✓ Technologies pour la société de l'information (3,6 milliards d'euros)
- ✓ Sciences de la vie, génomique et biotechnologies (2,2 milliards d'euros)
- ✓ **Développement durable et écosystèmes (2,1 milliards d'euros)**
- ✓ Nanotechnologies et nanosciences (1,3 milliards d'euros)
- ✓ Aéronautique et espace (1,07 milliards d'euros)
- ✓ Qualité et sûreté alimentaire (685 millions d'euros)
- ✓ Citoyens et gouvernance dans la société de la connaissance (225 millions)
- ✓ et enfin la recherche sur la sécurité nucléaire³ (budget de 1,2 millions).

2) Développer des liens plus étroits entre les différentes initiatives nationales, régionales et européennes dans le domaine de la recherche selon la répartition suivante:

¹ Les 4 villes qui en profitent alors sont Nantes, Lyon, Grenoble et Ajaccio.

² Les 5 villes qui en bénéficient sont Helsingor, Stenlose, Valby, Hillrod, et Måjberg.

³ Il est fait référence ici au traité EURATOM.

- Recherche et innovation (290 millions d'euros)
- Ressources humaines et mobilité (1,580 millions d'euros)
- Infrastructures de recherche (655 millions euros)
- Science et société (80 millions d'euros) ;

3) *Améliorer les conditions d'exécution de la recherche* par:

- La coordination des activités de recherche (270 millions d'euros)
- Le développement des politiques de recherche et d'innovation (50 millions).

Le programme Concerto de l'Union européenne a donc pour vocation d'encourager et financer l'utilisation des énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les bâtiments, et l'innovation par des technologies de pointe dans le secteur de la construction au niveau des territoires. On est alors dans le cadre du plan Climat et des objectifs 20/20/20. Il s'agit d'avoir une approche au plus près de la réalité du terrain, en permettant à chaque communauté de se concentrer sur ses besoins propres, et ainsi développer des solutions nouvelles pour la rénovation des bâtiments existants, la construction d'éco-bâtiments nouveaux plus économes, ou en développant des systèmes de chauffage sans les énergies fossiles.

Un rapport sur le programme Concerto a d'ailleurs été émis le 21 juin 2004, i.e. à mi-parcours des nouveaux instruments créés dans le cadre du 6ème Programme. Celui-ci suggère alors de fixer des objectifs plus précis sur les instruments. En tout cas, le projet ECO-City d'Elseneur est mené de façon concomitante avec des projets sur d'autres territoires (Norvège, Suède et Espagne) et des retours d'expérience seront donc partagés par les différentes équipes, notamment par la coordination réalisée à l'aide de la société d'ingénierie COBI, comme on le verra ensuite. Autrement dit, il existe une traduction concrète à l'objectif n°1 du 6e PCRD, qui est de « *développer la connaissance et la compréhension entre les pays européens* ».

Pour ce qui concerne notre terrain de recherche en particulier à Elseneur, il s'agit donc d'une formidable fenêtre d'opportunité ouverte par l'UE dans les années 2000 pour permettre aux territoires, et notamment ici à un territoire périurbain (mais proche de la capitale danoise),

d'effectuer une opération exemplaire de rénovation énergétique - de ses bâtiments publics principalement - avec des objectifs généraux fixés au niveau de la Commission européenne, et ensuite une collaboration organisée au niveau local par des consultants privés qui orchestrent les relations entre acteurs privés et publics sur le terrain. Mais si le niveau supra et le niveau local sont sollicités ici, en quoi le niveau national intervient-il?

2) La marche progressive du Danemark vers la transition énergétique

La transition vers une économie moins gourmande en énergies fossiles (notamment au niveau des bâtiments) ne date pas de 2005 quand le projet ECO-City d'Elseneur commence bien entendu, mais elle débute bien avant au Danemark dans les années 1970. Le pays a subi en effet de plein fouet la 1ère crise pétrolière en 1973, alors qu'il est très fortement dépendant du pétrole à 90% en 1972¹.

Pourtant, à peine 25 ans plus tard - et 3 plans énergétiques qui furent menés au niveau national en 1976, 1981, 1990 - la dépendance au pétrole a été réduite à 50%. Une des raisons principales vient de l'effort considérable qui a été initié par les pouvoirs publics nationaux pour mettre en œuvre une politique volontariste d'économie sur le chauffage domestique (qui a induit une réduction de 30%) en misant sur:

- ✓ La cogénération dans les villes et villages (avec respectivement une production qui atteint 48% de l'électricité et 49% du chauffage en 1996²);
- ✓ Le développement des énergies renouvelables, notamment via une production d'énergie à partir de l'industrie de l'éolien (c'est 4% de la production électrique en 1996);

¹ Le pétrole représente au début des années 1970 environ 90% de la consommation énergétique globale (incluant bien entendu la construction, l'utilisation ou le chauffage des bâtiments).

Cf. DANISH ENERGY AGENCY, Energy Policy in Denmark. In : *cnrec.org.cn* [en ligne]. 2012.

² Lund Henrik, " Choice awareness: the development of technological and institutional choice in the public debate of Danish energy planning", *Journal of Environmental Policy and Planning*, 2000, p 249-259.

- ✓ L'utilisation de la biomasse¹ dans la cogénération et les réseaux de chauffage urbain, qui se développent alors assez largement.

Et c'est à peu près au moment où le projet ECO-City est lancé à Elseneur, que le Premier ministre danois de l'époque annonce au Parlement que l'objectif à long terme du Danemark est d'atteindre 100% d'indépendance vis-à-vis des énergies fossiles et du nucléaire² d'ici 2050³. Et en 2008 en outre, alors que la mise en œuvre du projet ECO-City est déjà entamée, les émissions de GES par habitant ont déjà enregistré au Danemark une baisse de 25% par rapport à 1995⁴. En 2009 enfin, 55% de la puissance électrique danoise est déjà assurée par des centrales de cogénération et 26% par les parcs éoliens⁵.

3) Une fenêtre d'opportunité saisie par les services techniques d'Elseneur et un ingénieur COWI

Face à cette profusion d'instruments d'action publique générés par l'UE pour développer une urbanisation plus compatible avec des objectifs de développement durable, des sociétés d'ingénierie comme COWI ont bien compris qu'il y avait un nouveau marché à saisir. En effet, de nouvelles opportunités en matière de rénovation des bâtiments, ou plus globalement de fabrique urbaine durable apparaissent, à partir desquelles ces acteurs privés pourront

¹ La biomasse se définit comme le bois, la paille, le biogaz ou l'incinération des déchets.

² La déclaration d'octobre 2006 émane d'Anders Fogh Rasmussen, Premier ministre danois à partir de 2001 où il prend la tête d'une coalition de centre-droit, "Venstre-KF", constituée de son parti libéral et du Parti populaire conservateur (*Det Konservative Folkeparti* en danois), jusqu'à 2009 où il devient secrétaire général de l'OTAN.

³ Cf. INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, IEA - Denmark. In : *iea.org* [en ligne]. 2019.

⁴ Les émissions de gaz à effet de serre du Danemark représentaient 9,9 tonnes de CO₂éq par habitant, alors qu'elles s'élevaient encore à 12 tCO₂éq/hab en 1995.

⁵ LAROCHELAMBERT (de) Thierry, 2011, op. cit., p 2/10.

développer une activité en local comme à l'international, et également capter des financements substantiels dédiés à la conduite de projets pour le compte des instances européennes.

C'est ce que nous avons aussi observé en interrogeant d'autres acteurs évoluant dans des sociétés privées de conseil en informatique (comme Accenture ou Ex-Andersen Consulting) qui opèrent au niveau mondial. Pour le responsable interrogé (ayant un niveau élevé dans la hiérarchie de l'organisation, donc une vue globale), le marché de la smart city¹ ou de la rénovation énergétique des bâtiments a une croissance exponentielle dans les prochaines années, et des perspectives réjouissantes pour les entreprises des TIC sur tous les continents.

En bref, les instances européennes impulsent le lancement des projets, mais aussi externalisent l'orchestration de ces nouveaux projets urbains (à vocation durable) dans les territoires européens auprès de consultants privés, tout en les contrôlant à distance via des indicateurs d'avancement du projet, donc pendant et « ex-post ». L'UE organise ainsi une mutualisation à l'échelle européenne des pratiques urbaines durables liées aux énergies et à la construction notamment, en mettant en commun les succès sur ces expériences, mais aussi les points à améliorer.

C'est donc dans ce contexte qu'un ingénieur COWI propose à une de ses connaissances - qui n'est autre que le responsable des services techniques de la ville d'Elseneur² - de lancer ce projet ECO-City en 2005, le responsable technique ayant lui-même demandé bien entendu l'aval aux élus municipaux et au maire de la commune. La société d'ingénierie de ce consultant a d'ailleurs déjà développé alors une expertise en ce domaine, à partir d'autres expériences réalisées sur plusieurs années déjà, et sur d'autres territoires. La stratégie élaborée par les instances européennes pour la mise en œuvre du développement durable dans les territoires a donc évolué assez considérablement dans les années 2000. Elle influe sur la façon dont la conception d'un programme (comme Concerto) est réalisée, et elle a par conséquent un effet sur des projets comme ECO-City à Elseneur.

¹ Une étude, publiée en 2016 par le cabinet Grand View Research, aurait estimé selon un article du journal *Le Monde* daté du 13/4/2017, que le marché de la ville intelligente pourrait peser 1,4 trillions de dollars en 2020. Le secteur devrait croître de 13,6% par an, entre 2014 et 2020, soit tripler la taille de ce marché mondial qui culminait à 568 milliards de dollars en 2013. Le moteur de la croissance serait les mobilités.

² Les deux personnes se connaissent bien et ont des liens d'amitié anciens (par leurs épouses).

Ainsi, un acteur privé interrogé nous explique la nouvelle méthode développée par la Commission européenne avec ce programme Concerto: « *L'UE a commencé cette initiative du programme Concerto, et l'idée était que ... (...) c'était en réaction à ce qui avait été expérimenté il y a de nombreuses années (...) ils avaient soutenu le développement de solutions et de méthodes, et de technologies, mais elles n'étaient pas utilisées en pratique. Ils avaient fait pleins de financements (...) il y a environ 20 ans.... les technologies existaient mais elles n'étaient pas utilisées en pratique. Ce qui supposait que les objectifs sur le climat ne seraient pas atteints (...) Donc ils ont pensé: « peut-être que nous avons tout faux. Nous ne devrions pas soutenir le développement du point de vue des technologies, nous devrions plutôt soutenir du côté de l'organisation (entre acteurs locaux et), de la demande des utilisateurs. Nous allons désormais créer une communauté où nous identifions tous les acteurs clés dans le domaine (de la construction), nous allons les réunir (... Nous) devrions utiliser ce qui est déjà développé » (...) Cela part d'une « vision industrielle » pour aller vers une vision tournée vers les « besoins des utilisateurs ». Donc cela a été un changement radical (...avec une mise en œuvre) pouvant avoir cours dans un petit district ou au niveau d'une ville.... mais quels sont les besoins dans ce cas précis? Et après, nous partons de l'expérience des partenaires impliqués, de la technologie disponible; nous le mettons en commun et en faisons une expérimentation, un projet à partir de là »¹.*

Le programme Concerto est donc une approche tout à fait inédite de la part des institutions européennes, mais aussi pour les acteurs locaux de la fabrique urbaine, qu'ils soient publics ou privés. Le projet ECO-City est, en effet, le résultat d'une stratégie nouvelle au niveau de l'UE en matière de valorisation énergétique des bâtiments, mais aussi le fruit

¹ Citation n°401 traduite de l'anglais:

"EU started this Concerto initiative, and the idea of this was (...) it was in reaction on... that they had in many years (... they had) supported the development of solutions and methods, and technology, but it was not used in praxis (... they had provided...) a lot of funds since (...) 20 years back...technologies are available but they are not used in praxis. So the result is that you will not see the goals on climate being reached (...) So they thought that "maybe we do it all wrong: we should not support the development from the technological side, we should instead look at the organizational, the user-end side. We now try to make a community where we take all the key actors within this area, put them together (...we) should actually use what is actually developed" (...) It is from industrial driven to user demand driven. So it was a turnaround where (...) it could be in small district, it could be in a town level.... but what are the needs in this actual case? And then we take from experience back from all the partners involved, technology available, put together and make a demonstration and a projet out of that".

d'opportunités saisies par des acteurs locaux qui se connaissent en amont, et travaillent dans le même domaine de la fabrique/gestion urbaine.

On soulignera au demeurant, que pour les pouvoirs publics locaux, il y a une véritable transformation du paysage institutionnel au milieu des années 2000 comme déjà expliqué sur le terrain précédent, Nordhavnen, et par conséquent un changement dans la répartition des compétences au moment où ce projet ECO-City est mis en œuvre. Pour ce qui est des élus, les entretiens programmés n'ayant pu avoir lieu à la dernière minute, le point de vue des responsables politiques n'est pas développé ici. Pour Elseneur, on observe néanmoins alors un véritable renouvellement générationnel des élus au moment de nos déplacements sur le terrain, et donc une toute nouvelle équipe en place alors, mais aussi depuis ces entretiens¹.

En d'autres termes, la communication sur ce projet a été fournie par un nombre restreint d'acteurs, mais qui ont effectivement piloté ce projet sur place de bout en bout. Pour ce qui est du niveau supra-communal, il y a tout simplement la disparition en 2007 du département (ou « amt » au Danemark), à savoir ici l'amt de Frederiksborg, suite à la décision du législateur en 2006². Autrement dit, le projet danois est mis en œuvre au moment d'un changement institutionnel important, qui est d'ailleurs souvent promis en France mais qui n'aboutit jamais à la suppression d'un niveau administratif. C'est une différence capitale à relever, et une explication utile face au portage politique apparemment faible sur ce terrain de recherche.

¹ Cf. HELSINGØR KOMMUNE, Byrådsmedlemmer. In : *helsingor.dk* [en ligne]. 2019.

² Il comprend 380 000 habitants en 2006 autour de la ville de Hillerød, et a une densité de 280 habitants au Km².

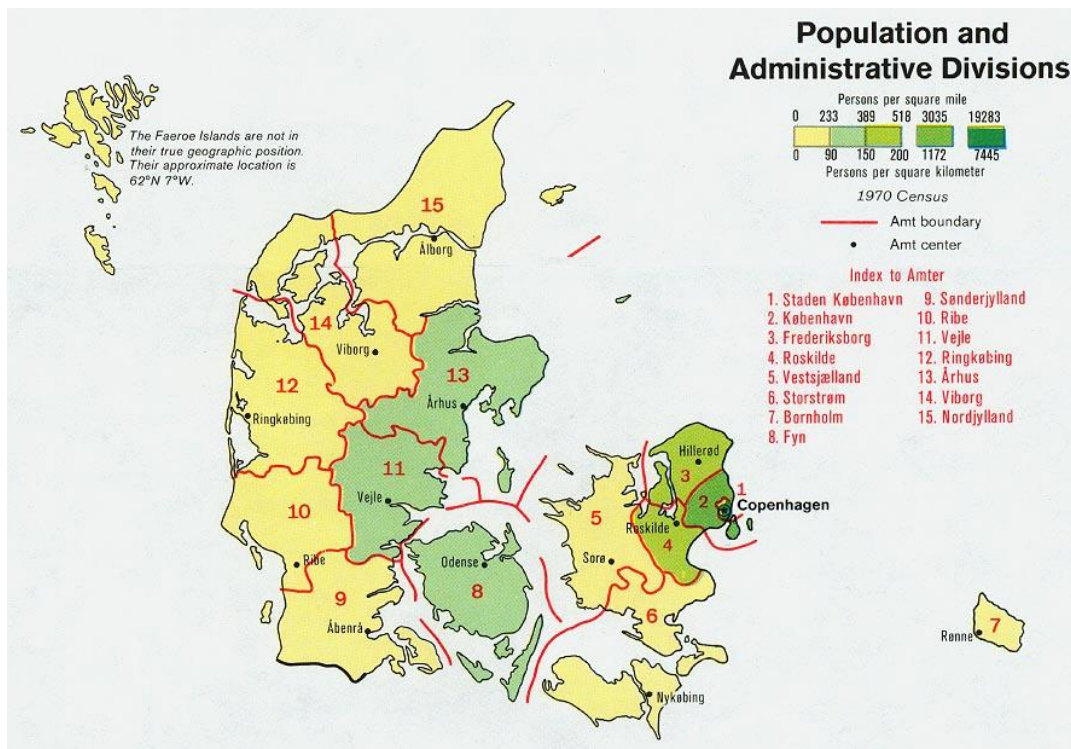


Figure 248 : Les départements danois AVANT 2007 (dont celui de Frederiksborg), Source: The University of Texas, Austin.

Par conséquent, le niveau supra-communal devient en 2007 la région, qui est appelée Hovedstaden pour celle englobant la commune d'Elseneur, avec comme préfecture Hillerod, comme indiqué sur la carte ci-dessous:



Figure 249 : La région d'Hovedstaden, incluant Helsingør au Danemark APRES 2007, Source: Worldmap.

N - La carrière du projet d'Helsingør, ou la mise en œuvre du savoir-faire des consultants

La carrière du projet ECO-City à Helsingør est finalement assez courte si on l'a compare à celle des autres projets étudiés, puisque celui-ci débute à partir de 2005 mais sa

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 667

mise en œuvre est véritablement effective de 2006 à 2011, soit sur une durée d'environ 5 années. Pour les autres terrains en revanche, c'est beaucoup plus long, même si leur ampleur est plus significative aussi: déjà 10 ans se sont écoulés pour Nordhavnen et ViaSilva puisqu'ils ont été lancés en 2009, et 14 ans sont passés pour la ZAC La Courrouze (si on ne prend pas en compte le SIC créé depuis 1991).

1) Le paradoxe d'un projet transfrontalier mais piloté au niveau très local

Le projet ECO-City dans son ensemble est en réalité un projet bien plus vaste que le seul territoire d'Elseneur, puisqu'il couvre des interventions sur la ville de Trondheim en Norvège, celle de Tudela en Espagne (en Navarre); et de part et d'autre du détroit avec Helsingør au Danemark mais aussi Helsingborg de l'autre côté du détroit de l'Øresund, en Suède. D'ailleurs, le projet du côté danois est souvent entendu comme celui d'Helsingør/Helsingborg puisque les équipes ont travaillé ensemble, notamment sur les séminaires de formation aux méthodologies de la Commission européenne.

Alors bien entendu, des remarques pourront être faites sur l'absence d'entretiens de part et d'autre du détroit, ou pourquoi pas aussi sur les autres sites du projet ECO-City, en l'occurrence en Norvège et en Espagne¹. Mais alors que tout semblait possible à partir du site Internet consulté au départ², ce projet - en apparence facilement exploitable et bien avancé sur la seule partie danoise - nous a paru problématique à étendre sur les autres régions pour plusieurs raisons: des questions linguistiques qui allaient se poser comme à Elseneur, des distances importantes à parcourir entre les terrains qui allaient représenter des contraintes multiples et fortes. Et en dernier lieu, la communication s'est avérée fluide et assez transparente, mais aussi un peu verrouillée dès le départ in situ par un nombre restreint d'acteurs. Nous avons donc hésité à parcourir tant de distances pour avoir les mêmes explications ailleurs.

¹ Le projet semble avoir été étendu après nos entretiens en Slovaquie également.

² Cf. ECO-CITY PROJECT, Joint ECO-City developments in Scandinavia and Spain. In: *ecocity-project.eu* [en ligne]. 2019.



Figure 250 : Projets ECO-City liés en Espagne et Scandinavie, Source: Site ECO-City.eu.

Autrement dit, le travail sur le terrain a révélé que la comparabilité avec ViaSilva (« ViaSilva 2040 » à l'époque) pouvait être véritablement questionnée. Pour autant, il semblait toujours intéressant de mettre en perspective comparative ces terrains différents, du fait de superficies couvertes assez équivalentes, et de la vraie différence d'impulsion: l'une au niveau européen et l'autre au niveau français. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de conserver les résultats de cette enquête d'Elseneur; tout en choisissant de le présenter surtout comme une ouverture, i.e. une esquisse de ce qui se réalise ailleurs en matière de fabrique urbaine quand l'initiative revient à une instance supranationale qui nous influe largement au niveau national, mais présente des méthodologies de travail et des gouvernances sensiblement différentes.

Alors, de qui est composée cette gouvernance sur le projet ECO-City et comment a-t-elle fonctionné sur les 5 ou 6 années de vie du projet?

- ✚ La *Société COWI*¹ apparaît comme le chef d'orchestre de tous les projets ECO-City sur tous les sites susmentionnés avec en pilote l'un des ingénieurs interrogés
- ✚ Le 1er partenaire est ensuite composé des *services techniques* des deux municipalités d'Helsingør (Elseneur) et Helsingborg côté Suède: leur connaissance du terrain aura facilité le contact avec tous les constructeurs et autres opérateurs privés sur le projet;
- ✚ *Forsyning Helsingør*, l'entité publique municipale gérant la centrale de chauffage pour toute la ville, tant pour les bâtiments publics que privés (résidentiels ou petites entreprises), ainsi que tous ses équivalents suédois, espagnols ou norvégiens dont les bâtiments faisaient l'objet de rénovation à des fins d'efficacité énergétique ou thermique.

Les comptes-rendus des formations conjointes suivies par les équipes municipales entre 2005 et 2011 portent sur les thèmes de l'efficacité énergétique, ou sur les procédures à mettre en œuvre pour l'optimiser dans les usages des habitants ou travailleurs, ou encore la communication à réaliser auprès des destinataires des rénovations de bâtiments pour qu'ils comprennent l'objet du projet. Ces comptes-rendus réalisés par des équipes d'universitaires extérieurs², semblent montrer des formations qui se sont bien déroulées, i.e. réalisées dans de bonnes conditions d'échange et de mutualisation des savoirs, ou de retours d'expérience³.

Le rapport ne mentionne pas, en revanche, s'il y a eu un retour d'expérience de tous les partenaires privés sur la construction locale, qui avaient été impliqués dans le projet par le biais des services techniques municipaux des deux communes. D'après les acteurs-clés interrogés, ce fut une belle opportunité pour eux de travailler, et de surcroît sur des projets atypiques, car innovants en matière environnementale et énergétique.

¹ Cf. COWI, Powering your 360° solutions. In : *cowi.com* [en ligne]. 2019.

² MONTOYA, Claudia Villalobos, *Final report of all realized monitoring and evaluation studies* [en ligne]. Germany. University of Magdeburg,. 2012.

³ Ibid., p13/57.

2) Rénovation des bâtiments et cogénération par biomasse mis en œuvre avec une évaluation ex-post

Un rapport technique a été également réalisé sur toutes les innovations listées lors des différentes opérations de rénovation sur le projet ECO-City d'Elseneur, comme sur tous les autres projets, et renvoyé au niveau européen ensuite. Il a ainsi permis de faire une synthèse de l'expérimentation, mais aussi de dresser un catalogue assez détaillé des « bonnes pratiques » dans des domaines très variés et techniques, qui sont appréhendés soit du côté:

- des *usagers*: l'orientation optimale des bâtiments, la ventilation ou encore les systèmes d'éclairage; soit du côté:
- des *professionnels de la fabrique urbaine*: les systèmes de chauffage électrique les plus performants, les systèmes d'alimentation au gaz ou via la biomasse, les systèmes de pompe à chaleur les meilleurs etc., mais aussi sur:
- les *niveaux d'émission de CO2* calculés à partir des nouvelles installations;
- les analyses économiques *d'optimisation des systèmes* après (par calculs simples ou complexes).

1. ENERGY, ENVIRONMENTAL IMPACTS, LIFE CYCLE COSTS – A WHOLE	
BUILDING DESIGN APPROACH	4
1.1 Introduction	4
2. DEMAND SIDE, BUILDING DESIGN AND TECHNOLOGIES	6
2.1 Location and orientation.....	6
2.2 Shape and floor plan	6
2.3 Envelope technologies	7
2.4 Utilisation of building thermal mass.....	8
2.5 Ventilation.....	8
2.6 Daylight utilisation	9
2.7 Energy-efficient lights and appliances.....	9
2.8 Control Systems.....	9
2.9 Behavioural and occupancy factors.....	10
3. SUPPLY SIDE, ENERGY SYSTEMS.....	11
3.1 Direct electric heating systems.....	11
3.1.1 Electric baseboard heaters.....	11
3.1.2 Electric floor heating systems.....	12
3.1.3 Electric heaters, electric boilers and electrode boilers.....	12
3.2 Gas-fired systems.....	13
3.2.1 Gas-fired stoves.....	13
3.2.2 Gas-fired condensing boilers.....	14
3.3 Biomass-fired Systems.....	14
3.3.1 Pellet-fired stoves.....	15
3.3.2 Pellet-fired boilers.....	15
3.4 Solar thermal collectors.....	16
3.5 Heat pump systems.....	17
3.5.1 Air-to-air heat pumps.....	17
3.5.2 Air-to-water heat pumps.....	17
3.5.3 Exhaust air heat pumps.....	18
3.5.4 Brine-to-water heat pumps.....	18
3.6 District heating (and cooling) systems.....	19
3.7 Heat distribution systems.....	21
3.8 Building Integrated Photovoltaics.....	23
3.9 Building Integrated Wind Turbines.....	23
4. EMISSIONS.....	24
4.1 Emissions based on CO ₂	24
4.1.1 Petroleum products.....	24
4.1.2 Biomass products.....	24
4.1.3 Electrical energy.....	24
4.1.4 District heating.....	25

Figure 251 : Sommaire des retours d'expérience, Source: Rapport SINTEF -

En d'autres termes, la méthodologie de la Commission pour ces projets pilotés au niveau local par des consultants-ingénieurs - qui opèrent comme des chefs

d'orchestre parmi tous les autres acteurs publics et privés impliqués - appellent plusieurs remarques car elle révèle :

- ✓ *Une culture du phasage* qui est défini en amont par rapport aux différentes étapes à suivre et à leur durée; avec des évaluations en cours de projet et des compte-rendu à la fin; dont certains sont disponibles pour le public;
- ✓ Une méthode d'analyse fondée sur les *processus* standardisés; la culture du compromis au Danemark et de *l'échange de données*;
- ✓ *Une approche par les usages et les technologies* permettant d'identifier des bonnes pratiques à répliquer sur d'autres projets;
- ✓ Un encouragement à la *gouvernance transfrontalière* et au *partage des connaissances sur les innovations*;
- ✓ Une culture (relative) de la *transparence*, mais avec un pilotage très maîtrisé et une *approche managériale* des projets urbains.

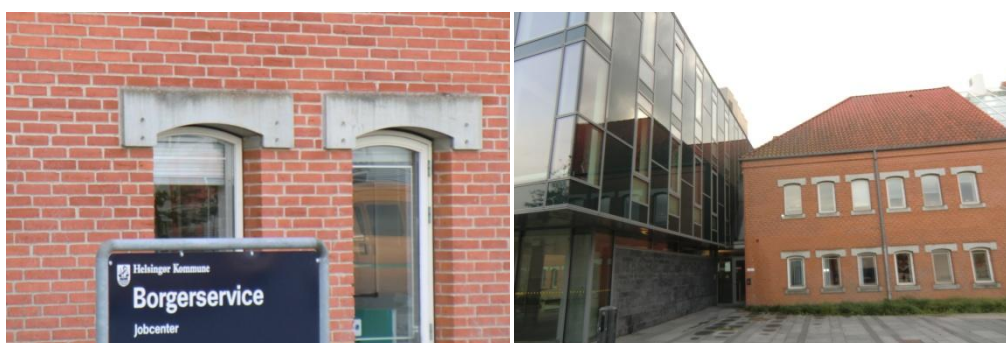


Figure 252 : Bureaux municipaux rénovés à Elseneur sur le projet ECO-City, (Photographies de l'auteur).

Les remarques que nous avons entendues sur la « singularité » du projet à La Courrouze - ou sur l'absence d'archétype d'écocité adaptable à Rennes...et donc sur l'impossibilité de répliquer les mêmes méthodes sur deux projets, mettent en évidence une culture danoise ou encouragée par la Commission européenne qui est totalement différente. Le partage de Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 672

l'information et la culture de la transparence sont considérés comme des atouts pour le pilotage d'un projet; et ils permettraient une gouvernance plus fluide et consensuelle entre les différents acteurs, qu'ils soient privés ou publics.

3) Une participation citoyenne bienvenue mais un portage politique faible in fine?

En tout, ce sont 4 bâtiments qui auront fait l'objet d'une rénovation énergétique globale à Elsenør, quand le projet à Helsingborg côté suédois aurait concerné des logements résidentiels, et une université notamment.



Figure 253 : Centre culturel rénové à Elsenør sur le projet ECO-City, (Photographies de l'auteur).

Pour le terrain danois, il s'agit ainsi de la rénovation d'une école, de bureaux municipaux en photo ci-dessus, d'un centre culturel ci-dessus, ainsi que de la transformation d'un système de chauffage collectif sur toute la ville (soit une usine gérant le chauffage des habitations, des entreprises et des bâtiments publics) avec une nouvelle technologie utilisant la biomasse (en photo ci-dessous). L'associé COWI aurait notamment influencé sur la mise en place technique d'un éclairage urbain par LED, des vitrages améliorés, des systèmes de refroidissement par l'eau de mer, ou encore la mise en place de panneaux photovoltaïques.



Figure 254 : Réseau de chaleur urbain rénové à Elseneur sur le projet ECO-City, (Photographies de l'auteur).

Qu'en est-il, par ailleurs, de la participation citoyenne?

D'après le rapport consulté et les entretiens menés, l'information et la participation du public se serait échelonnée dans le temps avec:

- ❖ Une information du public par le biais d'une exposition annuelle sur 45 jours étalée de 2007 à 2009, et qui aurait eu lieu à la bibliothèque de la ville, ainsi qu'une distribution de tracts sur le programme Concerto;
- ❖ La même exposition aurait été organisée aussi en 2009 dans l'usine de chauffage collectif;
- ❖ Des réunions publiques sur les thèmes de la durabilité ou de l'aménagement auraient été organisées régulièrement en ville, ainsi que des sessions avec le Conseil municipal de 2005 à 2009;
- ❖ Des formations continues pour les équipes de la municipalité, du système de chauffage ou des associations locales auraient été organisées de part et d'autre

du détroit avec des représentants d'Elseneur et Helsingborg. Les thématiques furent le plan climat ou l'efficacité énergétique. Elles auraient permis de créer une culture de réseau et des liens entre les équipes des deux villes.

Le portage politique serait monté en puissance progressivement, surtout à partir de 2009 avec la mise en œuvre d'un plan climat pour la ville ainsi que des plans d'action communaux pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments ou changer pour de modes de transports plus doux. Autrement dit, il semblerait que le portage politique ait été très faible au départ, même si une prise de conscience a eu lieu sur les actions concrètes possible sur la commune in fine.

Alors, que conclure sur ce projet ECO-City du programme européen CONCERTO mis en œuvre (et achevé) à Elseneur?

- Il se distingue par sa façon différente de piloter le projet urbain vis-à-vis de La Courrouze ou ViaSilva. La culture du consensus y semble très forte. Du reste, la consultation et l'implication très en amont des citoyens est réelle, avec en définitive une acceptabilité du projet mieux installée quand le chantier commence;
- Par rapport à Nordhavnen, l'ampleur du projet est bien moindre, donc la durée incomparable forcément. Mais dans les deux projets de Copenhague et Elseneur, les points communs sont l'utilisation parallèle des compétences de consultants extérieurs (à la sphère publique ou ses satellites) pour développer le projet dans des logiques de calendrier strict à tenir, ou de retour sur investissement à surveiller au regard des montages financiers sous-jacents à ce genre d'opérations. Pour ces acteurs privés, la culture du risque et de l'optimisation des contraintes semble très prégnante, à l'instar des acteurs privés de l'immobilier et de la construction interrogés à Rennes¹. Cela explique peut-être que le projet

¹ Il est fait référence ici à des sociétés comme Eiffage ou Giboire qui ont été décrits par les autres acteurs privés (des architectes notamment) comme les "Rolls" dans leur domaine. Nous nous
Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 675

ECO-City soit terminé déjà au bout de 5 ans; ou que Nordhavnen ait bien avancé depuis une décennie en matière de constructions. Car la culture de l'efficience/efficacité y est très grande, et la préparation en amont forte pour une mise en œuvre plus fluide après. Mais, elle présente l'inconvénient aussi de sembler parfois plus mécanique. En effet, il s'agit d'appliquer un processus prescrit à l'avance et de le dérouler dans les temps impartis. Ces managers doivent, du reste, piloter le projet en fonction d'indicateurs de performance techniques et durables très précis (pas forcément définis par les citoyens). Ils doivent aussi promouvoir le projet dans des conférences à l'étranger; et enfin l'évaluer en cours et a posteriori. La part de la négociation politique et de l'identité d'un territoire y serait donc peut-être moins développée, dans une logique de gouvernance prescriptive telle que conçue par les instances internationales (Banque mondiale etc.).

- Enfin, il est difficile d'établir si les élus locaux ont été assez peu impliqués sur ce projet ECO-City 1/ pour des raisons générationnelles et de renouvellement des équipes, ou bien 2/ pour des raisons culturelles dans des zones suburbaines au nord de Copenhague; ou encore 3/ parce que c'est un projet qui a été initié par un ingénieur d'un cabinet de conseil. Celui avait la chance d'avoir dans son réseau le responsable des services techniques de la ville d'Elseneur; et donc apporta un projet quasi clés en main. C'est la raison pour laquelle on conclura sur la durabilité évidente de ce projet d'un point de vue technique et sur le niveau d'implication des citoyens ou des parties prenantes ; mais un projet ECO-City très peu porté politiquement par les élus locaux.

garderons de tout avis à ce sujet, mais noterons qu'ils bénéficient, en tout cas, d'une reconnaissance professionnelle par les autres acteurs privés de la fabrique urbaine.

CONCLUSION:
**De l'intérêt d'une typologie nouvelle sur les
projets d'écocité**

CHAPITRE 8. UNE MODELISATION ORIGINALE DES PROJETS URBAINS DURABLES

L'objet de ce dernier chapitre est de condenser le propos par une synthèse aussi brève que possible, à l'issue de l'étude de ces quatre terrains de recherche, dont deux à Rennes et deux à Copenhague (ou son ère d'influence). La thèse que nous avons avancée portait sur deux hypothèses: celle d'une *gouvernance inédite* via ces projets d'écocité; et celle d'une *recherche d'attractivité supplémentaire* des métropoles européennes via ces projets à vocation durable. Les métropoles portent ces projets à la fois innovants et exemplaires, parfois surtout parce qu'elles sont contraintes par une concurrence exacerbée dans le contexte de la mondialisation (qui a déjà été définie au départ, nous n'y revenons pas).

O - Un bilan contrasté sur les quatre terrains de recherche

Le parti pris en matière de stratégie de recherche est assez audacieux au départ, puisque les politistes choisissent en règle générale, soit la posture positiviste comme point de départ, soit le constructivisme (surtout en France). Nous osons ici suivre une troisième voie avec le *réalisme critique* développé par l'anglais Roy Bhaskar.

1) Un travail détaillé car il est basé sur le réalisme critique de Roy Bhaskar

Le philosophe présente une position inédite, en effet, car il analyse la réalité sociale comme le résultat complexe d'une multitude d'interactions visibles et invisibles. C'est pourquoi la connaissance scientifique doit aller au delà de ce qui est directement observable, en détaillant le terrain au maximum, ainsi que ses composantes pour mieux l'appréhender. Et la procédure scientifique n'est possible que si l'on effectue une stratification des objets du monde selon trois domaines: le *réel*, l'*actuel* (ou domaine d'actualisation des potentialités du réel) et l'*empirique* (domaine de la mesure de ces phénomènes par le travail de terrain). Tout apprenti-chercheur analysant un processus social et politique devra donc étudier le monde

extérieur d'un niveau ontologique qu'il connaît correctement au départ, à un niveau plus profond qu'il doit découvrir.

Au niveau de la méthode, le réalisme critique de Bhaskar propose l'abduction, i.e. un va-et-vient permanent entre la théorie et l'observation de la réalité empirique. Il s'agit par conséquent d'un dialogue constant entre l'étude *in situ* et la théorie, avec des analyses aux différents niveaux, i.e. allant du micro au méso et du méso au macro etc. Alors, ceci étant posé, quels sont les points communs et les différences entre les quatre terrains étudiés en France et au Danemark?

2) Des éléments de convergence et divergence entre les quatre terrains d'étude

Des ressemblances multiples entre les métropoles danoise et française

Si l'on se réfère à l'approche par les *institutions* - qui interroge les valeurs et normes produites par les organisations ou dévoile des phénomènes de « dépendance au sentier » - on avancera qu'il y a des convergences réelles entre Rennes et Copenhague.

Car les institutions qui pilotent la fabrique urbaine - et ces projets d'écocité en particulier - ont des valeurs et des normes fortes dans ces deux métropoles. Par ailleurs, les valeurs et habitudes acquises depuis des décennies sont bien ancrées chez les acteurs interrogés, qui représentent ces institutions. C'est ainsi la référence constante au « bien vivre ensemble », à la « ville archipel » ou encore au « logement pour tous » à Rennes métropole. Côté danois, c'est la référence à la « ville des mobilités durables » avec le vélo partout (et sécurisé) à Copenhague, à la future ville décarbonée qui entend la durabilité comme une approche systémique par les TIC, la cogénération, le recyclage des eaux de pluies, les systèmes de canalisation et de drainage sophistiqués pour contenir l'eau partout présente.....ou encore l'aménagement par le « consensus » invoqué très souvent par les représentants du grand Copenhague (la ville centre et son aire urbaine).

Si l'on adopte l'approche par les *instruments* - qui questionne leur contenu normatif, leur performativité et les effets induits - alors on observe à Rennes (et en France plus

Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 680

généralement) des SCoT, PLU, PLH et autres SAGE de plus en plus prescriptifs, détaillés, souvent très contraignants et donc difficiles à mettre en place (comme les SIS à Rennes sur La Courrouze) tant pour les acteurs privés que publics au niveau local.

En France, on soulignera donc cette complexité réelle et croissante des IAP par rapport au Danemark, même s'il faut reconnaître que l'analyse y est nettement moins fouillée en ce domaine. Les outils sont techniques (dans la sphère juridique ou financière) et de plus en plus complexes; mais aussi liés les uns aux autres. Donc ils réclament à la fois une expertise et des mises à jour fréquentes par les acteurs publics locaux, ce qui est très chronophage pour eux. Cela crée une situation paradoxale où il faut souvent mettre à jour les IAP en fonction des autres, mais tout en invoquant *en même temps* la participation citoyenne en référence à la charte d'Aalborg ou la charte de l'environnement constitutionnalisée en France depuis 2005. Or la participation citoyenne porte en elle forcément le risque d'une expertise plus faible face à des professionnels formés pour cela, et qui travaillent chaque jour à « transformer la ville » selon des standards établis au niveau national ou supranational. Le lien entre tous ces éléments est donc souvent un vrai défi en soi.

On soulignera aussi à Rennes le risque d'une approche très théorique à propos des IAP. Car si le PLH, par exemple, est vertueux en imposant plus de logement social (ou aidé) par rapport aux standards nationaux, il peut être incohérent parfois aussi avec la réalité concrète du territoire¹. Peut-être faudrait-il alors penser ces IAP avec plus de souplesse, pour répartir la mixité sociale sur *toute* une agglomération, et notamment construire du logement social surtout dans les deux villes les plus riches du cœur de métropole (hors la ville centre).

Si l'on analyse les deux villes au prisme des *réseaux* - qui soulignent la prévalence des idées, des négociations entre acteurs privés et publics et de l'apprentissage collectif - alors là encore, des convergences existent entre les deux pays, puisque les acteurs privés et publics-clés des deux villes évoluent avec une pratique soutenue des réseaux, et sur la durée. Il s'agit des réseaux syndicalistes, partisans et associatifs à Rennes; ou des réseaux partisans et de villes (en Europe ou dans le monde) à Copenhague.

¹ C'est ainsi l'exemple de La Courrouze (sans beaucoup de bâti avant) construite avec un PLH très volontariste près de zones déjà à fort taux de logement social comme la Morinais, Cleunay et le Blosne.

Enfin, on peut parler d'un *régime urbain* pérenne à Rennes et Copenhague car:

- 1) Le *centre-droit* et *centre-gauche dominant* depuis longtemps la ville centre: en l'occurrence, le parti socialiste à la tête de Rennes depuis 1977, ou la social-démocratie dans la capitale danoise depuis des décennies malgré des coalitions parfois nécessaires avec d'autres forces politiques. Et dans les deux cas, on observe la même tradition politique modérée qui domine la ville depuis l'après-guerre;
- 2) Le *modèle puissant du logement pour tous* (et intrarocade) s'est imposé à tous à Rennes depuis 1954, tout comme celui de la *ville archipel* depuis 1982. Quant à celui du *Finger plan*, il est basé sur un aménagement à partir des réseaux et des infrastructures (routes et pistes cyclables séparées des lignes de bus) développé depuis 1947 à Copenhague;
- 3) Une *identité forte* existe dans les deux métropoles aussi: la capitale bretonne pour les uns¹ fait beaucoup référence à son histoire singulière régionale quand la capitale danoise se présente comme le modèle de l'identité danoise (malgré des différences subtiles avec le Jütland).

Enfin, l'Etat dans les quatre études de projets urbains durables aura démontré qu'il a désormais un *rôle d'impulsion* et de *financement* des grandes opérations d'aménagement, ou de financement sur l'innovation technologique dans une métropole.

L'Union Européenne a un rôle similaire dans une ville plus petite comme Elsenør où elle pilote le projet à distance via les consultants-ingénieurs. L'échelon national ou supranational impose par conséquent les grandes orientations désormais, mais laisse ensuite les acteurs du territoire s'organiser entre eux pour les modalités de mise en œuvre des projets.

¹ Tous les noms de rues sont traduits en breton à Rennes au titre de son statut de capitale régionale, alors que le bassin rennais n'a jamais parlé cette langue. Le gallo ou "langue gallèse" est la langue d'oïl de la Haute-Bretagne. Il est traditionnellement parlé en Ille-et-Vilaine, dans la Loire-Atlantique et dans l'est du Morbihan ainsi que des Côtes-d'Armor, derrière une frontière linguistique allant de Plouha à Guérande.

L'échelon national ou supranational choisit aussi la contractualisation dans des logiques analogues à celles de la sphère privée. Il ne verse pas les fonds qui ont été engagés contractuellement si les résultats ne sont pas au rendez-vous, ou si les délais ne sont pas tenus. On pourrait ainsi le qualifier « *d'Etat manager* » français ou danois désormais; ou « *d'Union européenne-consultante à distance* » via des instruments d'action publique plus ou moins prescriptifs, comme par exemple le programme Concerto pour ECO-City à Elseneur.

Qu'en est-il des points de divergence qui ont des effets sur la fabrique urbaine durable étudiée?

Des dissemblances néanmoins réelles observées entre les quatre projets

On avancera que le modèle rennais d'aménagement privilégie avant tout *l'équité sociale* via le « logement pour tous » sur des projets comme La Courrouze par exemple. Ce projet urbain accueille une population avec des revenus modestes, même si c'est au prix d'une participation citoyenne parfois négligée (ou parfois symbolique). Au contraire, la capitale danoise privilégierait l'aménagement de projets durables plus « haut de gamme » comme Nordhavnen, dans une logique peut-être de *gentrification* à des fins d'attractivité internationale du territoire. Il s'agit d'attirer des travailleurs présents dans les secteurs innovants (TIC, personnels de l'ONU puisque l'instance supranationale y a installé des locaux à proximité); et donc dans une logique concurrentielle davantage avec des villes comme Bruxelles ou Milan.

La *mixité sociale et fonctionnelle* n'est pas un slogan seulement, qu'il s'agisse des projets de Nordhavnen, La Courrouze ou Via Silva, puisque des bâtiments assez divers sont construits. La loi consistant à imposer les 25% de logements sociaux est appliquée selon la volonté du législateur dans les trois cas, même s'il est possible de trouver des bémols et des différences entre les deux villes: la mixité fonctionnelle à Via Silva et La Courrouze (par zone) est toute relative; et la mixité sociale à Nordhavnen pourra être réinterrogée dans quelques années.

Un projet comme Via Silva et La Courrouze met aussi en exergue la *complexité du système administratif français* qui comprend moult échelons avec des compétences entremêlées parfois au niveau local. Le Danemark a contrario a fait, lui, le choix en 2007 de la simplification administrative, et du partage clair des compétences entre l'Etat, la Région et la métropole ou la commune, dans une logique de taille critique. La différence apparaît fortement au travers des projets d'écocité étudiés car le partage des pouvoirs y semble plus clairement établi chez nos voisins danois.

La *participation citoyenne* sur Via Silva ou La Courrouze aura commencé assez tardivement, et parfois ressemble à une esquisse de consultation des citoyens (ou riverains impliqués) sur ces projets urbains. Cela explique les blocages forts apparus sur Via Silva, ou bien la violence des affrontements partisans en 2014. A La Courrouze, la participation citoyenne aura semblé parfois hypothétique dans les faits, et les blocages avec les associations les plus actives à la fin est la démonstration que l'instrumentation est parfois de mise. Au contraire, sur Nordhavnen comme sur ECO-City à Elseneur, la participation et la consultation des citoyens auront débuté très en amont du projet, i.e. dès 2008 pour le premier et dès 2005 pour le second. Cela explique un avancement beaucoup plus rapide des projets danois, et une mise en œuvre en apparence plus harmonieuse entre citoyens et pouvoirs locaux.

L'étude des quatre terrains au prisme de l'approche séquentielle aura, en conséquence, montré des divergences profondes entre les deux métropoles, en matière de *mise en œuvre et ensuite d'évaluation des projets urbains* (ici à vocation durable). La fabrique urbaine durable semble plus rapide au Danemark qu'en France pour la même qualité. La problématique du temps de la fabrique urbaine décalé avec le temps électoral (ou le temps des carrières individuelles) aura aussi été mise en évidence à Rennes. En tout cas, la culture du consensus, du retour d'expérience et du calendrier strict est tout à fait ancrée chez les danois, alors qu'elle a une véritable marge de progression possible en France.

3) Une gouvernance nouvelle plutôt démentie, mais la recherche permanente d'attractivité territoriale

L'hypothèse d'une *gouvernance nouvelle née de ces projets urbains durables* aura été démentie par la plupart des personnes interrogées en entretien, et semble aussi peu vérifiée par notre analyse des quatre terrains.

Certes, les pratiques peuvent évoluer à partir de la définition de critères durables¹ imposés par le niveau national ou supranational; ou grâce à des ateliers itératifs comme pendant le Grenelle environnement en 2009. Le Grenelle provoqua, en effet, des échanges entre des acteurs connaissant bien leur sujet, mais le voyant sous des angles différents, d'où des changements organisationnels ensuite, selon un acteur interrogé. Mais en règle générale, ce n'est ni une labellisation ni un programme européen qui semble pouvoir changer immédiatement des pratiques souvent soumises à des *sentiers de dépendance* que nous avons déjà expliqués. Pour autant, les équipes (acteurs publics et privés confondus) changent dans les organisations, les discours dominants évoluent, les catastrophes naturelles ou industrielles se produisent (comme l'incendie d'une ICPE à Rouen très récemment), et déclenchent alors des prises de conscience partagées. Et enfin, les générations se succèdent, avec des priorités qui ne sont plus les mêmes chez les nouvelles.

En parallèle de ces changements assez lents - et malgré une rhétorique parfois surprenante sur la durabilité au prisme des pratiques observées *in situ* - les normes imposées par le législateur national ou européen font quand même leur chemin. Et elles font évoluer les pratiques de la fabrique urbaine durable au niveau local. Peu à peu, les logiques semblent se transformer d'une approche où les pollutions furent parfois tolérées pendant les Trente glorieuses, vers une approche de l'aménagement urbain (durable) par les *labels*, pour enfin parvenir progressivement à une *approche plus systémique et par les flux*. Cette approche plus globale et par les flux - des eaux pluviales, des mobilités, de l'énergie (renouvelable ou pas), du bruit, des déchets, de l'air optimisé dans les bâtiments (autosuffisants) ou dans les rues; ou

¹ La question porte néanmoins alors sur les auteurs des critères établis, et la méthode qu'ils ont utilisée pour définir ces critères.

encore le flux des grenouilles dans des corridors de biodiversité¹; et enfin celui des citoyens - semble s'imposer progressivement. Ces derniers peuvent alors recréer du lien social entre eux grâce à des aménagements piétonniers ou nouveaux (comme des bancs face à la mer ou au fleuve) dans l'espace public.

Avant de tenter une montée en généralité, soulignons qu'il convient de rester *très* modeste (et donc prudent) avec cette étude qui ne couvre *que* quatre terrains de recherche (dont deux moins fouillés, de toute évidence). A cet égard, une étude plus large pourrait être étendue à d'autres projets d'écocité dans l'Union européenne (ou par delà), pour confirmer notre intuition ou les affirmations d'acteurs interrogés. Ceci étant dit, il semble raisonnable d'envisager l'hypothèse d'une porosité des pratiques d'aménagement urbain durable, notamment grâce aux réseaux de ville. Il pourrait donc y avoir une forme d'européanisation² de la fabrique urbaine durable soit via des programmes comme Concerto (avec une approche assez managériale de la fabrique urbaine, au demeurant); soit à travers des réseaux comme Eurocités ou REVES, où des influences transnationales se produiraient, créant des effets réciproques non négligeables entre tous les points cardinaux de l'espace politique européen. Mais cette hypothèse n'aura pas véritablement pu être validée ici.

En revanche, il semble confirmé par les entretiens et notre observation, que la *recherche d'attractivité territoriale* soit généralisée dans ces projets urbains durables, même si c'est dans une moindre mesure à La Courrouze³, et encore moindre à Elseneur.

¹ Il est fait référence ici à l'article de Martin Kornberger déjà cité.

² Nous reprenons ici la définition de Sauruger et Surel qui entendent par «européanisation» un concept qui aurait d'abord souffert d'une polysémie et d'une imprécision conceptuelle mais ayant une forte proximité avec des termes comme « l'européification » ou « l'européisation ».

Les auteurs la définissent donc (à partir de l'approche de Radaelli) comme des dynamiques associées aux directives et politiques communautaires, ou des modes d'interaction et d'influence plus fluides ... via des programmes comme CONCERTO, pourrait-on rajouter.

Cf. SAURUGGER, S. & SUREL, Y. L'européanisation comme processus de transfert de politique publique. *Revue internationale de politique comparée*, 2006, vol. 13(2), 179-211.

³ Pour le projet La Courrouze, la multiplication des difficultés rencontrées par les équipes de l'urbaniste et de l'aménageur semblent avoir mis la communication institutionnelle en sourdine, même si ces problèmes de pollution datent de pratiques industrielles d'une autre époque, et en tout cas bien antérieures à l'intervention des pouvoirs publics locaux sur ce territoire.

Car finalement, quand on y regarde de près, les deux métropoles de Rennes et Copenhague cherchent à développer leur visibilité internationale avec ces projets d'écocité, dans des logiques de marketing territorial affirmées. Bien qu'imprégnées respectivement de la culture socialiste et social-démocrate depuis des décennies, elles sont même tentées par des logiques de la *ville néolibérale* déjà décrite précédemment (et bien mieux par des politistes ou géographes chevronnés avant). On y observe, en effet, des logiques de la ville entrepreneuriale, qui serait focalisée sur l'attraction des ressources, des emplois, du capital, ainsi que les innovations. On l'observe avec la Technopole Atalante sans cesse invoquée dans les dossiers de presse sur ViaSilva au début, ou on le voit par la construction de bureaux de l'ONU à deux pas de Nordhavnen.

Toutefois, des différences notables s'expriment quand même entre les deux métropoles dans le poids différencié de leurs politiques urbaines sur le logement social, l'aménagement des infrastructures ou la vie associative. Ainsi, on constate des objectifs de compétitivité et de notoriété internationale (ou européenne) très prononcés à Copenhague, sans doute car c'est la capitale danoise. Au contraire, les objectifs d'équité sociale demeurent toujours très prégnants à Rennes Métropole, capitale régionale de la Bretagne, mais avec une communication de moindre intensité sur « la ville durable ».

Alors, que proposer comme ouverture à cette étude?

P - Une typologie inédite des Projets Urbains Durables (PUD) à la lumière du rapport Brundtland

Pour conclure, on rappellera que la durabilité fait référence au temps long et à la nature, alors que nous sommes dans une époque pressée, de l'instantané et de plus en plus urbaine, ce qui peut sembler paradoxal. L'évocation en boucle du développement durable aujourd'hui peut ainsi étonner - voire paraître anachronique - à l'époque de la communication permanente dans le *village global* via les réseaux sociaux, de la gestion nécessaire de tout en *temps réel*, des chaînes de l'information en continue, de la promotion dans les organisations d'une

performance visible de tous et surtout rapide; avec un retour sur investissement qui doit désormais être de plus en plus immédiat.

1) Le projet durable: une fabrique urbaine récente pour une notion ancienne

En effet, la durabilité est invoquée partout comme une sorte de graal à atteindre autant:

✓ Dans la *sphère privée* voire *associative*, où le citoyen devrait se réapproprier les mobilités douces à tout prix (même si le vélo peut être dangereux en ville, ou risqué tard le soir); et opter pour la nourriture « bio » désormais (même si c'est parfois cher);

✓ Dans le *monde de l'entreprise* où la notion de Responsabilité Sociale de l'Entreprise (ou RSE¹) est de plus en plus prégnante, et imposée par le législateur avec des documents spécifiques à produire chaque année. Elle sert aux entreprises à véhiculer une image vertueuse pour mieux vendre;

✓ Dans la *sphère publique* où la participation citoyenne est incorporée à tous les discours des élus décisionnaires, avec l'injonction pour eux de repenser désormais la nature en

¹ La RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises, ou Responsabilité Sociétale des Entreprises) regroupe l'ensemble des pratiques mises en place par les entreprises dans le but de respecter les principes du développement durable, c'est-à-dire être économiquement viable, avoir un impact positif sur la société mais aussi mieux respecter l'environnement.

L'Union européenne a publié en 2001 un *Livre Vert de la Responsabilité Sociale des Entreprises*. Elle y donne alors la définition suivante de la RSE : « l'intégration volontaire des préoccupations sociales et écologiques des entreprises à leurs activités commerciales et leurs relations avec leurs parties prenantes. Être socialement responsable signifie non seulement satisfaire pleinement aux obligations juridiques applicables, mais aussi aller au-delà et investir «davantage» dans le capital humain, l'environnement et les relations avec les parties prenantes ».

Publiée en 2010 par l'Organisation internationale de normalisation, la norme ISO 26000 établit les principes, thèmes et lignes de force du concept de responsabilité sociétale (ou responsabilité sociale), ainsi qu'une méthode de mise en application destinée à tout type de structure (entreprise, ONG, collectivité, syndicat etc.) en référence aux préconisations de l'UE en 2001.

ville - et donc repenser les aménagements par la végétalisation des toits ou de certains espaces artificialisés notamment - dans un contexte de réduction des finances publiques.

Par ailleurs, si les écocités sont des projets expérimentés et développés depuis les années 1990 (en Europe de l'ouest surtout) - donc assez récemment au regard du temps des villes - la notion de durabilité est largement antérieure à cette décennie-là, même si elle était auparavant parfois nommée autrement. Bien entendu, des étapes-clés ont été franchies avec:

➤ La Conférence de Rio en 1992 qui impose les *Agenda 21* comme des plans d'action durable au niveau local;

➤ Le rapport Brundtland qui paraît en 1987 et dégage un début de consensus entre les différents Etats; ou

➤ La conférence des Nations Unies sur l'environnement humain en 1972, ainsi que le rapport Ward/Dubos et le rapport Meadows (tous deux de 1972) qui frappent vraiment les esprits. Le 2e prône notamment pour la première fois (et avec force) l'idée d'une décroissance nécessaire (dans les villes et ailleurs); ou enfin

➤ Le livre majeur de la biologiste Rachel Carson (paru en 1962) qui alerte sur les pesticides ravageant la biodiversité des campagnes américaines. L'ouvrage entraîne alors une prise de conscience au plus haut sommet de l'Etat fédéral, et par la suite toute une série de lois sur l'usage des pesticides aux Etats-Unis (donc en lien avec notre sujet sur les questions d'approvisionnement « bio » dans les nouvelles écocités).

La durabilité s'inscrit néanmoins avant tout *dans le temps long*, soulignons-le.

Et la notion est née grâce à des précurseurs qui ont alerté les pouvoirs publics bien avant les années 1970, même s'ils sont trop souvent négligés de notre point de vue, ou trop souvent oubliés. L'objectif est ainsi d'ouvrir le champs, non pas comme une plongée dans le vide mais plutôt comme une mise en perspective sur la profondeur du temps long qui est souvent passé sous silence. Voici donc un tableau qui tente de récapituler quelques grandes étapes du développement durable (en rapport avec l'urbain) depuis le XVIIIe siècle, avec les auteurs qui nous semblent majeurs:

Le TEMPS LONG du Dvpt Durable	Sphère universitaire/ Littéraire	Sphère sociale	Sphère politique
	OUVRAGE/ FIGURE DE PROUE	MOUVEMENT (intell. ou Social)	CONFERENCES/ FAITS MAJEURS liés à la durabilité
1798	T.R.MALTHUS (<i>Essai sur la population - 1798</i>)		
1810	Carl Ritter (1779-1859)		
1820	E. Reclus (1830-1905)		
1830	F. Ratzel (1844-1904)		
1840	J. RUSKIN (<i>Les pierres de Venise - 1851</i>)		
1850	H.D. THOREAU (<i>Walden ou la vie dans les bois - 1854</i>)	Transcendentalisme	
1860	G.P. MARSH (<i>Man and nature - 1864</i>)	Ecologie (1866) E. Haeckel (1834-1919)	
1870	R.W Emerson (1803-1882)	Transcendentalisme	
1880	J. MUIR (1838-1914)	Courant Préservationniste	Parc Yosemite (1864) Parc Yellowstone (1872)
1890	W. Morris (<i>Nouvelles de nulle part - 1890</i>)	Ecologisme radical	
1900	E. HOWARD (<i>Demain, une voie pacifique vers la réforme sociale - 1898</i>)	Concept de la Cité-jardin	Cité-jardin du chemin vert (Reims - 1919)
1910	G. PINCHOT (1865-1946)	Courant Conservationniste	Président F.D. Roosevelt (1882-1945)
1920	=> P. Geddes (1854-1932) => M. Sorre (1880-1962)		
1930	=> C.O. SAUER (<i>The morphology of landscape - 1925</i>) => F.L. WRIGHT (<i>La ville évanescence - 1932</i>)		
1940	F. OSBORNE (<i>La planète au pillage - 1948</i>)		
1950	H.F. Osborn, Jr. (1887-1969)	Zoological Society (devenue:) Wildlife Conservation Society (WCS)	
1960	R.L. CARSON (<i>Printemps silencieux - 1962</i>)		
1970	Rapport Meadows (MIT et Club de Rome - 1972) (<i>The Limits to Growth</i> traduit en <i>Halte à la croissance?</i>)	Earth day ou Jour de la terre (1970)	=> Conférence des Nations Unies sur l'environnement à Stockholm (1972) => Rapport Ward/Dubos (ONU - <i>One planet Earth</i> traduit en <i>Nous n'avons qu'une terre - 1972</i>) => Catastrophe industrielle Seveso (Italie - 1976) => Catastrophe de la centrale nucléaire de Three Mile Island (USA - 1979)
1980	F. BRAUDEL (1902-1985)	Global Footprint Network: "Earth overshoot day" (1987)	=> Rapport Brundtland (<i>Notre avenir à tous - 1987</i>) => Création du GIEC = IPCC en anglais (1988)
1990	L. MUMFORD (1895-1990) (<i>The City in History - 1962</i>)		=> Sommet de la terre à Rio (1992) => Vauban: un des premiers écoquartiers (Fribourg-en-Brisgau - 1993) => COP n°1 (Berlin - 1995) => Protocole de Kyoto (1997)
2000			=> Sommet mondial pour le DD de Johannesburg (2002) => Catastrophe chimique AZF (Toulouse 2001)
2010			=> COP15 (Copenhague - 2009)
2020			COP 21 (Paris - 2015)

Figure 255 : Source: Auteur - Approche diatopique et diachronique du développement durable (urbain).

Il s'agit par conséquent de rappeler que ce temps long est consubstantiel à la notion de durabilité, et qu'on ne saurait négliger toutes les analyses majeures qui ont déjà été réalisées antérieurement, et méritent qu'on les relise plusieurs fois.

2) Une proposition nouvelle de typologie des PUD à partir des 3 piliers de la durabilité

Nous mesurons combien l'exercice consistant à tenter une typologie des projets urbains à vocation durable est périlleux pour l'apprenti-chercheur, surtout quand il n'a étudié *que* quatre terrains en Europe (et fouillé vraiment deux terrains à Rennes). Nous tentons pourtant l'esquisse, non pas par prétention à établir une « théorie » gravée dans le marbre, mais plutôt comme une invitation à une ouverture sur la variété des possibles dans la fabrique urbaine à vocation durable, élaborée à partir de cette étude.

3 PILIERS SELON LE RAPPORT BRUNDTLAND \\ Mise en œuvre	ACTEURS PUBLICS	ACTEURS PRIVÉS	ASSOCIATIONS
	Supra/ National/ Local	Stés BTP/ Consultants	Fort engagement citoyen
ENVIRONNEMENT	"PUD vert" (FOREST CITY à Liuzhou)	"PUD écolo-libéral" (ECO-City à Elseneur)	"PUD écocitoyen" VAUBAN à Fribourg-en-Brigau)
SOCIAL	PUD socio-green (LA COURROUZE à Rennes)	"PUD RSE" (BEDZED à Londres)	"PUD socio-citoyen" (RIESELFELD à Fribourg-en-Brigau)
ATTRACTIVITE ECONOMIQUE	"PUD vedette" (NORDHAVNEN à Copenhague ou VIA SILVA à Rennes)	"PUD expert" (MASDAR à Abou Dhabi)	"PUD CSP+" Bo01 à Malmö

Figure 256 : Source: Auteur - Typologie des différents Projets Urbains Durables (PUD) au prisme du rapport Brundtland.

Ce tableau a pour objectif de différencier les projets urbains durables en fonction du degré d'implication (ou de pilotage au concret) par les différents types d'acteurs. L'idée sous-jacente est donc de répondre aux questions suivantes: Sont-ce plutôt les acteurs de la sphère publique (à l'échelle locale, nationale ou supra) qui gèrent ces projets en réalité? Ou plutôt sont-ce les experts et consultants divers (en ingénierie, urbanisme, construction, informatique pour la *ville connectée* de demain) qui sont à la manœuvre? Ou les choses ont-elles été finalement plutôt pilotées sous l'égide d'associations/de citoyens sensibles aux questions urbaines et/ou environnementales?

Et en « ordonnées », nous reprenons les trois piliers principaux du rapport Brundtland, afin d'évaluer le domaine dans lequel le projet d'écocité aura, de notre point de vue, semblé le plus approfondi, à savoir:

- ✓ Promouvoir l'équité sociale ou la participation citoyenne pour améliorer la qualité de vie pour tous; ou
- ✓ Renforcer l'attractivité d'une agglomération en attirant des entreprises innovantes; ou enfin
- ✓ Préserver la nature en ville et prendre les questions sanitaires et d'environnement principalement en compte dans un projet urbain durable.

On laissera au lecteur le temps de réfléchir sur sa pertinence éventuelle. Mais, nous concluons *in fine* par les mots d'un responsable rennais interrogé. Car cette thèse n'aurait jamais pu avoir lieu sans tous ces professionnels engagés (publics et privés) de la fabrique urbaine, s'ils n'avaient pas accepté de prendre du temps sur leur agenda chargé, afin de nous expliquer leur quotidien et leur analyse de la réalité. L'interviewé insiste, bien entendu, sur la nécessité d'associer les citoyens en amont, de réfléchir au modèle économique que l'on souhaite développer sur un territoire, mais surtout aux IAP utilisés qui ont des effets réels sur le devenir de tels projets urbains, tout comme la structure administrative en place autour des projets d'écocité.

La personne nous explique ainsi, et ce sera la conclusion: « *Tout a été fait pour vendre du véhicule diesel ou essence à une époque, donc finalement (pour) alimenter et développer l'industrie automobile... C'est peut-être dans les usages qu'il faut revoir les choses. On voit quelques mutations fortes sur des grosses aggro.... Sur Paris, je vois pas mal de changements:* Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 692

Finally, on a enlevé les véhicules électriques, on a toujours les vélos à disposition, les trottinettes électriques qui se développent de manière exponentielle... et finalement je suis surpris à Paris quand je vois le taux (élevé) d'utilisation de ces trottinettes et ces vélos »¹.

Et de poursuivre plus loin: « *Ce qui est compliqué à mon sens, c'est (...) l'inertie de la réflexion sur ces projets (urbains durables). Finalement, on est dans des cycles très courts (...) un projet qui se détermine et qui se réfléchit sur une échelle à 10 ans, en tout cas à l'heure actuelle, c'est beaucoup trop long. Au moment où la réflexion sort concrètement, c'est déjà trop tard. Et la société a déjà évolué, et les mentalités ou les usages ont déjà évolué. Donc on se trouve d'arrière-garde par rapport à la vision (originelle) du projet »².*

Et de continuer par rapport à l'importance des structures qui pilotent ces projets (notamment dans le cas rennais): « *Il y a une chaîne de décision qui est beaucoup trop importante (... Pourtant les SEM et SPL sont des structures de droit privé...) Oui, mais avec des fonctionnements publics. Si je prends la ligne LGV qui fait 3 milliards d'euros et qui est capable d'être faite en 5 ans, 6 ans (...) Actuellement sur les sujets du Grand Paris, on voit que c'est des très gros lots qui sont attribués à des grands groupes, justement pour gagner en délai (...) Moi je pense que finalement, le fait d'allotir et de créer des SEM - statut privé mais piloté par du public - alourdit complètement le sujet »³.*

Et de conclure enfin sur le système intercommunal assez complexe en France par rapport au système administratif danois très simplifié depuis 2007: « *Moi j'suis plutôt partisan du suffrage universel direct, à titre personnel, en tout cas en terme de légitimité, puisqu'on sait à qui on rend compte (...) Je sens pas forcément de logique cohérente entre les communes. On le voit aussi sur les com-com, donc finalement à plus petite échelle (...) Certaines communes se trouvent intégrées dans la com-com contre leur gré, avec des plans de développement qui (...) sont modifiés par rapport à ce que le maire (...) pouvait (...) engager.... Et avec demain - d'ailleurs on le voit avec les gilets jaunes - des différences entre les grosses agglomérations et les communes beaucoup plus rurales qui (...) n'arrivent plus à gérer leur quotidien »⁴.*

¹ C501.

² C502.

³ C503.

⁴ C504.

Le projet urbain durable est, de notre point de vue, un sujet majeur en définitive, car il soulève la problématique de:

- ✓ La vision pour un territoire à long terme par le politique, mais aussi celle (paradoxale car à court terme) de sa mise en œuvre rapide pour qu'il soit encore en phase avec les usages quand il s'achève;
- ✓ La question des structures administratives qui semblent beaucoup plus complexes à gérer en France qu'au Danemark; notamment avec l'intercommunalité qui devait mutualiser les ressources (dans une logique de réduction de la dépense publique); mais qui induit des effets de lourdeur administrative et de coût pour la collectivité *in fine*;
- ✓ La question du choix fait par les Etats d'Europe de l'Ouest de développer les grandes métropoles au détriment des territoires ruraux (ou les banlieues), avec les phénomènes de décrochage économique, mais surtout de fragmentation sociale subséquente; qui semble dangereuse pour nos démocraties;
- ✓ Et enfin, le projet d'écocité soulève la question du portage politique qui doit demeurer fort, et émaner de la volonté d'élus légitimés par le suffrage direct.

Car, aussi puissante soit-elle, toute métropole doit (pour sa pérennité) rester non pas le résultat d'une addition d'entités administratives par défaut, mais plutôt la conséquence d'alliances autour d'une identité et de valeurs communes, qu'il s'agisse de Rennes ou de Copenhague d'ailleurs.

La métropole doit parvenir, en définitive, à être le fruit d'un véritable consensus autour d'un projet politique et mener des projets urbains durables comme des projets de société partagés entre les élus et les citoyens, afin de pouvoir rester (comme nos démocraties) durable.

Bibliographie

Ouvrages et articles de référence

- AGUILERA, Thomas, Gouvernance urbaine et critique dans les métropoles européennes: une posture méthodologique pour étudier les effets des mouvements sociaux sur les politiques publiques. In : *Métropoles*. 2018. n° Hors-série 2018.
- ANDERSON, James E, *Public policy-making*. London : Nelson. 1975. 178 p. ISBN 978-0-17-711104-4.
- ANDRÉANI, Gilles, RAYNAUD, Philippe et CAMUS, Jean-Yves, *Populismes et nationalismes dans le monde*. Paris, France : la Documentation française. 2017. 127 p.
- ANDRIEUX, Jean-Yves et LETONDU, Simon, *Georges Maillols architecte*. Rennes, France : Presses universitaires de Rennes, 2013. 2013. 247 p. ISBN 978-2-7535-2724-9.
- ARANTES, Laëtitia, MARRY, Solène, BAVEREL, Olivier et QUENARD, Daniel, Efficacité énergétique et formes urbaines : élaboration d'un outil d'optimisation morpho-énergétique. In : *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne]. 7 avril 2016. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/cybergeo/27584>.
- ARNBJERG-NIELSEN K et FLEISCHER H.S, Feasible adaptation strategies for increased risk of flooding in cities due to climate change. In : . 2009. Vol. 60, n° 2.
- ASHWORTH, G. J et VOOGD, Henk, *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*. London : Belhaven Press. 1990. 177 p. ISBN 978-1-85293-008-0.
- ASSOCIATION « MÉMOIRE ARSENAL-COURROUZE » et BARBEDET, Christine, *L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours : de l'histoire industrielle à la naissance d'un quartier*. Saint-Jacques-de-la-Lande, France : Editions de Juillet. 2012. 257 p. ISBN 978-2-36510-013-7.
- ATKINSON, Rob et MARTINET, Frédéric, Les aléas de la participation des habitants à la gouvernance urbaine en Europe. In : *Les Annales de la recherche urbaine*. 1998. Vol. 80, n° 1, p. 74-83.
- AVENIER, Marie-josé, Les paradigmes épistémologiques constructivistes: post-modernisme ou pragmatisme ? In : *Management & Avenir*. 2011. Vol. 43, n° 3, p. 372-391.
- AYER, Alfred Jules, *Language, truth and logic*. London : Victor Gollancz Ltd. 1936.
- AYER, Alfred Jules et OHANA, Joseph Traduction, *Langage, vérité et logique*. Paris, France : Flammarion. 1956. 254 p.
- BADIE, Bertrand, *La fin des territoires*. Paris : CNRS. 2014. ISBN 978-2-271-07876-6.
- BADIE, Bertrand et BIRNBAUM, Pierre, *Sociologie de l'état*. Paris : Grasset. 1979. ISBN 978-2-246-00862-0.
- BAECHLER, Laurent, Le discours sur la stratégie nationale de développement durable en France Anatomie du Grenelle de l'environnement. In : *L'Europe en Formation*. 2009. Vol. 352, n° 2, p. 41-77.

- BARBIER, Jean-Claude, Retours sur le «modèle danois»: quinze ans d'analyses croisées. In : *Revue des politiques sociales et familiales*. 2013. Vol. 112, n° 1, p. 29–37.
- BART, Christian Le, Methodes - L'analyse du discours politique: de la théorie des champs à la sociologie de la grandeur. In : *Mots*. 2003. n° 72, p. 97.
- BÉAL, Vincent, Trendsetting cities: les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales. In : *Métropolitiques* [en ligne]. 2014. Vol. 30. Disponible à l'adresse : <https://core.ac.uk/download/pdf/47332904.pdf>.
- BÉAL, Vincent, CHARVOLIN, Florian et MOREL JOURNAL, Christelle, La ville durable au risque des écoquartiers Réflexions autour du projet New Islington à Manchester. In : *Espaces et sociétés*. 2011. Vol. 147, n° 4, p. 77-97.
- BECQUART-LECLERCQ, Jeanne, Réseau relationnel, pouvoir relationnel. In : *rfsp Revue française de science politique*. 1979. Vol. 29, n° 1, p. 102-128.
- BÉHAR, Laurie et SIMOULIN, Vincent, Le NIMBY (Not in My Backyard): une dénonciation du localisme qui maintient l'illusion du local. In : *Politiques et management public*. 2014. n° Vol 31/2, p. 151-167.
- BEITONE, Alain et MARTIN-BAILLON, Alaïs, La neutralité axiologique dans les sciences sociales, Une exigence incontournable et incomprise. In : *Revue du MAUSS permanente*. 2016. Vol. 18, p. 53–1.
- BERNY, Nathalie, Intégration européenne et environnement : vers une Union verte ? In : *Politique européenne*. 18 mai 2011. Vol. n° 33, n° 1, p. 7-36.
- BETAILLE, Julien, Le principe de précaution, un « droit » garanti par la Constitution ? In : *Revue française de droit constitutionnel*. 2016. Vol. 105, n° 1, p. e29-e60.
- BHASKAR, Roy, *The possibility of naturalism: a philosophical critique of the contemporary human sciences*. Brighton : Harvester Press. 1979. ISBN 978-0-85527-762-8.
- BHASKAR, Roy, *A realist theory of science*. London; New York : Routledge. 2008. ISBN 978-0-415-45494-0.
- BIGARD, Charlotte, *Eviter-Réduire-Compenser : d'un idéal conceptuel aux défis de mise en œuvre : une analyse pluridisciplinaire et multi-échelle* [en ligne]. Thèse de doctorat en Ecologie des communautés. S.l. : Montpellier - GAIA - Biodiversité, Agriculture, Alimentation, Environnement, Terre, Eau. 2018. Disponible à l'adresse : <http://www.theses.fr/2018MONTG010>.
- BILLOWS, Sebastian et VIALLET-THÉVENIN, Scott, La fin de l'État stratège ? La concurrence dans les politiques économiques françaises (1945-2015). In : *Gouvernement et action publique*. 2016. Vol. 4, n° 4, p. 9.
- BINGEN, Jon, Les pays scandinaves ne sont pas ce que vous croyez. In : *Outre-Terre*. 2012. Vol. 32, n° 2, p. 121-130.
- BIRNBAUM, Pierre et LECA, Jean, *Sur l'individualisme: théories et méthodes*. Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques. 1991. ISBN 978-2-7246-0594-5.
- BONILLO, Jean-Lucien, La modernité en héritage. Le CIAM9 d'Aix-en-Provence et la crise générationnelle du Mouvement Moderne. In : *Rives méditerranéennes*. 2006. n° 24, p. 89-99.
- BORCH, Christian et KORNBERGER, Martin, *Urban commons: Rethinking the city*. Routledge. 2015.

- BORRAZ, Olivier, 5. Le leadership institutionnel. In : SMITH, Andy et SORBETS, Claude, *Le leadership politique et le territoire: les cadres d'analyse en débat*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 2003. p. 125-143. ISBN 978-2-86847-861-0.
- BOST, François et MESSAOUDI, Dalila, La désindustrialisation: quelles réalités dans le cas français ? In : *Revue Géographique de l'Est*. 2017. Vol. 57, n° vol.57 / 1-2, p. 1-2.
- BOUDON, Raymond, L'individualisme: Un phénomène qui ne commence nulle part et qui est au fondement des normes. In : *Revue du MAUSS*. 2002. Vol. 19, n° 1, p. 39-50.
- BOULANGER, Paul-Marie, Les indicateurs de développement durable: un défi scientifique, un enjeu démocratique. In : *Les séminaires de l'Iddri*. 2004. Vol. 12, p. 24.
- BOULPICANTE, Manon et GRONDEAU, Alexandre, Territoire « alternatif » et ville compétitive: entre luttes urbaines, institutionnalisation et instrumentalisation. Le cas de la free town de Christiania. In : *EchoGéo*. 2017. n° 42.
- BOURDIN, Alain, *Du bon usage de la ville*. Paris : Descartes & Cie. 2009. ISBN 978-2-84446-133-9.
- BOURG, D., KAUFMANN, A. et MÉDA, Dominique, *L'Age de la transition. En route pour la reconversion écologique* [en ligne]. S.l. : Les petits matins. 2016. Disponible à l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01592808>.
- BOURRICAUD, François, *Esquisse d'une théorie de l'autorité*. Paris, France : Librairie Plon. 1969. 470 p.
- BRAUD, Philippe, Chapitre II. Le réalisme au défi du constructivisme. In : *La science politique*. Paris : Presses Universitaires de France. Que sais-je? 2017. p. 91-100. ISBN 978-2-13-079952-8.
- BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle. Tome 1, Les structures du quotidien: le possible et l'impossible*. Paris, France : A. Colin. 1979a. 543 p. ISBN 978-2-200-37100-5.
- BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle. Tome 2, Les jeux de l'échange*. Paris, France : A. Colin. 1979b. 599 p. ISBN 978-2-200-37101-2.
- BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme: XVe-XVIIIe siècle. Tome 3, Le temps du monde*. Paris, France : A. Colin. 1979c. 606 p. ISBN 978-2-200-37102-9.
- BRAUDEL, Fernand et GIRAUD, Pierre-Noël, *La dynamique du capitalisme*. Paris : Flammarion. 2018. ISBN 978-2-08-142843-0.
- BRENNER, Neil, *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford : Oxford University Press. 2004. 372 p. ISBN 978-0-19-927005-7.
- BRENNER, Neil et THEODORE, Nikolas, *Spaces of neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*. Malden; Oxford; Carlton : Blackwell. 2002. ISBN 978-1-4051-0105-9.
- BRENNETOT, Arnaud, Métropoles idéales pour cadres internationaux. Classement international et réalités sociales. In : *aru Les Annales de la recherche urbaine*. 2006. Vol. 101, n° 1, p. 108-117.
- BRESSERS, Hans et KLOK, Pieter-Jan, Fundamentals for a Theory of Policy Instruments. In : *ijse International Journal of Social Economics*. 1988. Vol. 15, n° 3-4, p. 22-41.
- BREWER, Garry D, Editorial: The Policy Sciences Emerge: To Nurture and Structure a Discipline. In : *polyciences Policy Sciences*. 1974. Vol. 5, n° 3, p. 239-244.
- BRIQUET, Jean-Louis, Communiquer en actes. Prescriptions de rôle et exercice quotidien du métier politique. In : *Politix*. 1994. Vol. 7, n° 28, p. 16-26.

- BRODHAG, Christian, Un concept édulcoré. In : SMOUTS, Marie-Claude (dir.), *Le développement durable: Les termes du débat*. Armand Colin. 2008. p. 89-93. ISBN 978-2-200-25674-6.
- BUCKINGHAM, James Silk, *National Evils and Practical Remedies With a Plan for a Model Town* [en ligne]. 1849. ISBN 978-1-139-09523-5. Disponible à l'adresse : <http://ezproxy.eui.eu/login?url=https://doi.org/10.1017/CBO9781139095235>.
- BURNS, James MacGregor, *Leadership*. New York : Harper and Row. 1978. 530 p. ISBN 978-0-06-010588-4.
- CALVEZ, Marcel et LEDUC, Sarah, Chapitre 2. L'usine Kodak de Vincennes. In : *Des environnements à risques Se mobiliser contre le cancer*. S.l. : Presses des Mines. 2011. p. 69-124. ISBN 978-2-911256-66-0.
- CARREL, Marion, La gouvernance est-elle démocratique ? Les enjeux de la participation citoyenne. In : *Informations sociales*. 2013. Vol. 179, n° 5, p. 144.
- CARSON, Rachel Louise et GORE, Al, *Printemps silencieux*. Marseille, France : Ed. Wildproject, DL 2014. 2014. 275 p. ISBN 978-2-918490-27-2.
- CEFAÏ, Daniel, La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques. In : *reso Réseaux*. 1996. Vol. 14, n° 75, p. 43-66.
- CHANG, I-Chun Catherine, LEITNER, Helga et SHEPPARD, Eric, A Green Leap Forward? Eco-State Restructuring and the Tianjin-Binhai Eco-City Model. In : *Regional Studies*. 2016. Vol. 50, n° 6, p. 929-943.
- CHAPUIS, Jean-Yves, Rennes: La Ville archipel et son corollaire : La Ville des proximités. In : *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*. 2008. Vol. 52, n° 4, p. 37.
- CHAPUIS, Jean-Yves et VIARD, Jean, *Rennes: la ville archipel*. La Tour-d'Aigues : Aube. 2013. 170 p. ISBN 978-2-8159-0754-5.
- CHARAUDEAU, Patrick, Le charisme comme condition du leadership politique. In : *rfsic Revue française des sciences de l'information et de la communication*. 2015.
- CHASTELAND, Jean-Claude et CHESNAIS, Jean-Claude, 1935-2035: un siècle de ruptures démographiques. In : *Politique étrangère*. 2006. n° 4, p. 1003-1016.
- CHEVALIER, Emilie, Le 7e programme d'action pour l'environnement de l'Union européenne « bien vivre, dans les limites de notre planète »: un modèle européen en quête de légitimité. In : *Revue juridique de l'environnement*. 2015. Vol. 2015, n° 2, p. 298-309.
- CHOAY, Françoise, *L'urbanisme: utopies et réalités: une anthologie*. Paris, France : Éditions du Seuil. 1965. 447 p. ISBN 978-2-02-005328-0.
- CHOAY, Françoise, Le règne de l'urbain et la mort de la ville. In : DETHIER, Jean et GUIHEUX, Alain (éd.), *La ville: art et architecture en Europe : 1870-1993*. Paris, France : Centre Georges Pompidou. 1994. p. 26-35. ISBN 978-2-85850-767-2.
- CINI, Michelle, Reforming the European Commission: discourse, culture and planned change. In : HÖSLI, Madeleine, DEEMEN, Ad M. A. van et WIDGRÉN, Mika, *Institutional challenges in the European Union*. London; New York : Routledge. 2002. p. 1-20. ISBN 978-0-415-25192-1.
- CLEYET-MICHAUD, Rosine, La loi Chevènement relative au renforcement de la coopération intercommunale. In : *La Gazette des archives*. 2005. Vol. 199, n° 3, p. 81-86.
- COASE, R. H., The Nature of the Firm. In : *Economica Economica*. 1937. Vol. 4, n° 16.
- COHEN, Michael D., MARCH, James G. et OLSEN, Johan P., A garbage can model of organizational choice. In : *Administrative science quarterly*. 1972. Vol. 17, n° 1, p. 1-25.

- COHENDET, Marie-Anne, Une crise de la représentation politique ? In : *cites Cités*. 2004. n° 18, p. 41-61.
- COLOMB, Claire, Le new labour et le discours de la « Renaissance urbaine » au Royaume-Uni. Vers une revitalisation durable ou une gentrification accélérée des centres-villes Britanniques ? In : *Sociétés contemporaines*. 2006. Vol. 63, n° 3, p. 15.
- COMAN, Ramona, CRESPIY, Amandine et LOUAULT, Frédéric, *Méthodes de la science politique: de la question de départ à l'analyse des données*. Louvain-La-Neuve : De Boeck. 2016. 240 p. ISBN 978-2-8073-0224-2.
- COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT et BRUNDTLAND, Gro Harlem, *Notre avenir à tous*. Montréal : Editions du Fleuve. 1987. ISBN 978-2-89372-011-1.
- CONSTANT, Benjamin, De la liberté des anciens comparée à celle des modernes. In : CONSTANT, Benjamin et GAUCHET, Marcel, *Ecrits politiques*. Paris : Gallimard. 1997. p. 589-619. ISBN 978-2-07-032986-1.
- CRAIG, BARBARA HINKSON et GILMOUR, ROBERT S, The Constitution and Accountability for Public Functions. In : *GOVE Governance*. 1992. Vol. 5, n° 1, p. 46-67.
- CROUCH, Colin, *Post-democracy*. Cambridge : Polity. 2004. ISBN 978-0-7456-3314-5.
- CROUCH, Colin, *Capitalist diversity and change: recombinant governance and institutional entrepreneurs*. Oxford : Oxford University. 2005. ISBN 978-0-19-928665-2.
- CROUCH, Colin, COLEMAN, Yves et DIAPHANES VERLAG, *Post-démocratie*. 2013. ISBN 978-2-88928-003-2.
- CROZIER, Michel, HUNTINGTON, Samuel Phillips et WATANUKI, Jôji, *The crisis of democracy: report on the governability of democracies to the Trilateral commission*. New York (N.Y.), Etats-Unis d'Amérique : New York university press. 1975. 220 p.
- CURIEN, Rémi, L'éco-cité de Tianjin: innovations et limites d'une conception sino-singapourienne d'une ville durable. In : *Métropolitiques*. 2016. Vol. 30.
- DA CUNHA, Antonio, Les écoquartiers, un laboratoire pour la ville durable: entre modernisations écologiques et justice urbaine. In : *Espaces et sociétés*. 2011. Vol. 144-145, n° 1, p. 193-200.
- DAHL, Robert A et LINDBLOM, Charles E, *Politics, economics, and welfare*. New Brunswick [etc. : Transaction Publishers. 1992. ISBN 978-1-56000-575-9.
- DARROBERS, Martine, Le Danemark. In : POULAIN, Martine et DARROBERS, Martine, *Les Bibliothèques publiques en Europe*. Paris : Cercle de la Librairie. 1992. p. 85-128. ISBN 978-2-7654-0494-1.
- DAVEZIES, Laurent, *La crise qui vient: la nouvelle fracture territoriale*. Paris, France : Seuil. 2012. 111 p. ISBN 978-2-02-108645-4.
- DAVID, Jérôme, Politique de la ville: chronologie. In : *Revue française des affaires sociales*. 2001. Vol. 3, n° 3, p. 15-22.
- DAVIS, Mike, *City of quartz: excavating the future in Los Angeles*. London; New York : Verso. 1990. ISBN 978-0-86091-303-0.
- DAVIS, Mike, *Le pire des mondes possibles: de l'explosion urbaine au bidonville global*. Paris : La découverte. 2006. ISBN 978-2-7071-4915-2.
- DE LAROCHELAMBERT, Thierry, La transition énergétique du Danemark: un modèle de planification démocratique européen. In : *Journal of Environmental Policy & Planning*. 2000. Vol. 2, p. 249-259.

- DE LAROCHELAMBERT, Thierry, *La politique énergétique du Danemark. Vers un scénario 100% renouvelable en 2050* [en ligne]. S.l. : s.n. [sans date]. Disponible à l'adresse : http://www.lyc-armand-mulhouse.ac-strasbourg.fr/IMG/pdf/PolitiqueEnergétique_Danemark_ENR100-5.pdf.
- DE OLIVEIRA, D., *Curitiba et le mythe de la ville modèle*. S.l. : Université fédérale de Paraná. 2000.
- DEHOORNE, Olivier, PETIT-CHARLES, Nathalie et THENG, Sopheap, Le tourisme de croisière dans le monde: permanences et recompositions. In : *Études Caribéennes*. 2011.
- DELEMONTEY, Yvan, Le béton assemblé Formes et figures de la préfabrication en France, 1947-1952. In : *Histoire urbaine*. 2007. Vol. 20, n° 3, p. 15-36.
- DELEON, Peter et WEIBLE, Christopher M., Policy Process Research for Democracy: A Commentary on Lasswell's Vision. In : *International Journal of Policy Studies*. 2010. Vol. 1, n° 2, p. 23.
- DEMKER, Marie, Essor et déclin du modèle nordique à cinq partis. In : *Revue Internationale de Politique Comparée*. 2006. Vol. 13, n° 3, p. 469-482.
- DENORD, François, THÉORIE DES RÉSEAUX. In : *Encyclopædia Universalis* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/theorie-des-reseaux/>.
- DESJARDINS, Xavier, Les espaces périurbains: une marge urbaine à soigner ou une nouvelle banalité territoriale? In : *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*. 20 octobre 2017. Vol. 94, n° 94-3, p. 489-501.
- DESROSIÈRES, Alain, *La politique des grands nombres: histoire de la raison statistique*. Paris : Éditions la Découverte. 1993. ISBN 978-2-7071-2253-7.
- DEVILLERS, Christian, SANDER, Agnès et STRANSKY, Václav, Réseaux et projet urbain - Un entretien avec Christian Devillers. In : *flux Flux*. 1994. Vol. 10, n° 18, p. 58-64.
- DIAMANTI, Ilvo, LAZAR, Marc et MILESCHI, Christophe, *Peuplecratie: la métamorphose de nos démocraties*. Paris : Gallimard. 2019. 187 p. ISBN 978-2-07-283392-2.
- DIMAGGIO, Paul J et POWELL, Walter W, The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields. In : *Amersocirevi American Sociological Review*. 1983. Vol. 48, n° 2, p. 147-160.
- DOELEN, Frans C. J. van der, The give and take packaging of policy instruments: optimizing legitimacy and effectiveness. In : BEMELMANS-VIDEC, Marie-Louise, RIST, Ray C et VEDUNG, Evert, *Carrots, sticks and sermons: policy instruments and their evaluation*. New Brunswick, Nj : Transaction Publishers. 1998. p. 129-146. ISBN 978-1-56000-338-0.
- DOERN, G. Bruce et PHIDD, Richard W., *Canadian public policy: ideas, structure, process*. Toronto : Methuen. 1983. 624 p. ISBN 978-0-458-94850-5. JL108 .D59
- DOLLFUS, Olivier, *La mondialisation*. Paris, France : Presses de Sciences po. 1997. 166 p. ISBN 978-2-7246-0711-6.
- DORMOIS, Rémi, Les coalitions dans l'analyse des politiques urbaines post-keynésiennes. In : *metropoles Métropoles*. 2008.
- DUBET, François, *Le déclin de l'institution*. Paris : Éditions du Seuil. 2002. ISBN 978-2-02-055163-2.
- DUBOIS, Jérôme, *Communautés de politiques publiques et projets urbains: étude comparée de deux grandes opérations d'urbanisme municipales contemporaines*. Paris : Harmattan. 1997. ISBN 978-2-7384-5642-7.

- DUMONT, Marc et ANDRIEU, Dominique, Qualité urbaine et ville durable à l'épreuve du renouvellement urbain. L'exemple du Grand Projet de Ville Malakoff Pré Gauchet à Nantes. In : *Norois. Environnement, aménagement, société*. 2006. n° 198, p. 7–19.
- DUPUY, Claire et POLLARD, Julie, La comparaison de politiques publiques infranationales: méthodes et pratiques. In : *Revue internationale de politique comparée*. 2012. Vol. 19, n° 2, p. 7.
- DURAND, Marie-Françoise, *Atlas de la mondialisation comprendre l'espace mondial contemporain*. Paris : Presses de Sciences Po. 2013. 197 p. ISBN 978-2-7246-1265-3.
- DUVERGER, Maurice, *Le système politique français droit constitutionnel et science politique*. Paris : Presses Universitaires de France. 1996. ISBN 978-2-13-047414-2.
- ECO, Umberto, *Comment écrire sa thèse*. Paris, France : Flammarion. 2016. 338 p. ISBN 978-2-08-138051-6.
- ELIAS, Norbert et KAMNITZER, Pierre, *La civilisation des mœurs*. Paris : Pocket. 2003a. ISBN 978-2-266-13104-9.
- ELIAS, Norbert et KAMNITZER, Pierre, *La dynamique de l'Occident*. Paris : Pocket. 2003b. ISBN 978-2-266-13393-7.
- EMELIANOFF, Cyria, L'urbanisme durable en Europe: à quel prix ? In : *Ecologie & politique*. 2004. Vol. 29, n° 2, p. 21-36.
- EMELIANOFF, Cyria, Les agendas 21 locaux: quels apports sous quelles latitudes ? In : *Développement durable et territoires*. 2005. n° Dossier 4.
- EMÉLIANOFF, Cyria, Qu'est-ce qu'une ville durable? In : OFFNER, Jean-Marc et POURCHEZ, Carole, *La ville durable perspectives françaises et européennes*. Paris : La Documentation française. 2007. p. 27-28.
- EPSTEIN, Renaud, Gouverner à distance. Quand l'État se retire des territoires. In : *Esprit (1940-)*. 2005. Vol. 319, n° 319 (11), p. 96-111.
- EPSTEIN, Renaud et KIRSZBAUM, Thomas, L'enjeu de la mixité sociale dans les politiques urbaines. In : *Regards sur L'actualité Compétitivité de la France*. 2003. n° 292, p. 63–74.
- ESCACH, Nicolas, *Les Danois*. 2017. 158 p. ISBN 979-10-312-0250-1.
- EWALD, François, Le droit de l'environnement: un droit de riches ? In : *Pouvoirs*. 2008. n° 127, p. 13-21.
- FACCHINI, François, L'entrepreneur politique et son territoire. In : *Revue d'économie régionale et urbaine : RERU*. 2006. n° 2, p. 263-280.
- FAURE, Alain, POLLET, G et WARIN, Philippe, *La construction du sens dans les politiques publiques: débats autour de la notion de référentiel*. Paris : Harmattan. 1995. ISBN 978-2-7384-3508-8.
- FAURE, Michael G et VIG, Norman J, *Green giants?: environmental policies of the United States and the European Union*. Cambridge, MA; London : The MIT Press. 2004. ISBN 978-0-262-22068-2.
- FAVRE, Pierre, Chapitre 13. Qui gouverne quand personne ne gouverne? In : *Être gouverné. Études en l'honneur de Jean Leca*. Presses de Sciences Po. 2003. p. 257–271.
- FEILDEL, Benoît, Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme. In : *norois* 2013. n° 227, p. 55-68.

- FEILDEL, Benoît et LE JELOUX, Jérôme, Chapitre 8. L'expression et la gestion des émotions dans les projets urbains Les dispositifs participatifs à l'épreuve des affects. In : BLONDIAUX, Loïc et TRAÏNI, Christophe, *La démocratie des émotions*. Paris : Presses de Sciences Po. 2018. p. 217-242. ISBN 978-2-7246-2235-5.
- FINLEY, Moses I. et VIDAL-NAQUET, Pierre, *L'invention de la politique: démocratie et politique en Grèce et dans la Rome républicaine*. Paris, France : Flammarion. 1985. 217 p. ISBN 978-2-08-211152-2.
- FLATRÈS, Pierre, L'évolution des bocages: la région Bretagne. In : *Norois*. 1979. Vol. 103, n° 1, p. 303-320.
- FOUCAULT, Michel, Le pouvoir, comment s'exerce-t-il? In : DREYFUS, Hubert L et RABINOW, Paul, *Michel Foucault, un parcours philosophique: au-delà de l'objectivité et de la subjectivité*. Paris : Gallimard. 1984. p. 308-321.
- FOURASTIÉ, Jean, *Les trente glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*. Paris : Fayard. 1979. ISBN 978-2-01-279175-6.
- FROISSART, Chloé, Le système du hukou : pilier de la croissance chinoise et du maintien du PCC au pouvoir. In : *sciencepo.fr/ceri*. 2008. p. 47.
- GAIGNÉ, Carl et THISSE, Jacques-François, Mondialisation, concurrence et métropoles. In : *ecofi Revue d'économie financière*. 2006. Vol. 86, n° 5, p. 47-64.
- GAUDIN, Jean-Pierre, La gouvernance moderne hier et aujourd'hui: quelques éclairages à partir des politiques publiques françaises. In : *Revue internationale des sciences sociales: revue trimestrielle Revue internationale des sciences sociales*. 1998. Vol. 155, p. 51-60.
- GAUDIN, Jean-Pierre, *Gouverner par contrat*. Paris, France : Presses de Sciences Po. 2007. 275 p. ISBN 978-2-7246-1049-9.
- GAXIE, Daniel, *La démocratie représentative*. Paris, France : Montchrestien. 1993. 159 p. ISBN 978-2-7076-0549-8.
- GENIEYS, William, 9. Le leadership vu du territoire pour une sociologie de l'action politique des élus locaux. In : SMITH, Andy et SORBETS, Claude, *Le leadership politique et le territoire: les cadres d'analyse en débat*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 2003. p. 205-227. ISBN 978-2-86847-861-0.
- GERVAIS-LAMBONY, Philippe, LE BLANC, Antoine, PIERMAY, Jean-Luc, GIROUD, Matthieu, PIERDET, Céline et RUFAT, Samuel (éd.), *Métropoles en débat: (dé)constructions de la ville compétitive : [colloque, 19-21 janvier 2012]*. Nanterre, France : Presses universitaires de Paris Ouest. 2014. 419 p. ISBN 978-2-84016-179-0.
- GHORRA-GOBIN, Cynthia (Dir.), *Dictionnaire critique de la mondialisation*. Paris : Armand Colin. 2012. 645 p. ISBN 978-2-200-27009-4.
- GILLIAUX, Pascal, Le traité de Lisbonne. In : *Courrier hebdomadaire du CRISP*. 2007. Vol. 1976-1977, n° 31, p. 5.
- GIRAUD, Olivier, L'analyse scalaire des régimes d'action publique en Europe: L'apport méthodologique des comparaisons infranationales. In : *Revue Internationale de Politique Comparée*. 2012. Vol. 19, n° 2, p. 15-36.
- GIVORD, Laurent, 6. «L'évolution fiscale du District de Rennes du «oui, mais» à une adhésion franche». In : *Intercommunalités Invariance et mutation du modèle communal français*. S.l. : Presses universitaires de Rennes. 1995. p. 107-127. ISBN 978-2-86847-122-2.
- GLASERSFELD, E. von, Thirty Years Constructivism. In : *Constructivist Foundations*. 2005. Vol. 1, n° 1, p. 9-12.

- GLASS, Ruth et CENTRE FOR URBAN STUDIES, *London: aspects of change*. London : MacGibbon & Kee. 1964.
- GODELIER, Maurice, *Au fondement des sociétés humaines ce que nous apprend l'anthropologie*. Paris : Flammarion. 2010. ISBN 978-2-08-123125-2.
- GOODMAN, Nelson et MORIZOT, Jacques, *Langages de l'art: une approche de la théorie des symboles*. 2018. ISBN 978-2-8185-0164-1.
- GRANDJEAN, Philippe et DEMANGE, Odile, *Cerveaux en danger: protégeons nos enfants*. Paris : Buchet-Chastel. 2016. 333 p. ISBN 978-2-283-02911-4.
- GROUPE DE BELLEVUE (PARIS), *Projet alter: étude d'un avenir énergétique pour la France axé sur le potentiel renouvelable : esquisse d'un régime à long terme tout solaire*. Paris (85 Bd de Port Royal 75013) : Groupe de Bellevue. 1978. 64 p.
- GUBA, Egon G. et LINCOLN, Yvonna S, *Competing Paradigms in Qualitative Research*. In : DENZIN, Norman K et LINCOLN, Yvonna S, *The landscape of qualitative research: theories and issues*. London : SAGE. 1998. p. 195-220. ISBN 978-0-7619-1434-1.
- GUILLUY, Christophe, *La France périphérique: comment on a sacrifié les classes populaires*. Paris, France : Flammarion. 2015. 185; 4 p. ISBN 978-2-08-134751-9.
- GUY, Catherine, *La fabrique du territoire Définir, anticiper et renouveler le développement de l'agglomération rennaise, une tâche de Sisyphe pour l'agence d'urbanisme*. In : *tem Territoire en mouvement*. 2007. n° 2, p. 72-82.
- GUY-QUINT, Catherine, *Document no 1 Les aspects financiers du traité de Lisbonne*. In : *Revue française d'administration publique*. 2010. Vol. 133, n° 1, p. 123.
- HACKWORTH, Jason R, *The neoliberal city: governance, ideology, and development in American urbanism*. Ithaca; London : Cornell University Press. 2006. 246 p. ISBN 978-0-8014-7303-6.
- HALL, Peter A., *The role of interests, institutions, and ideas in the comparative political economy of the industrialized nations*. In : LICHBACH, Mark Irving et ZUCKERMAN, Alan S, *Comparative politics: rationality, culture, and structure*. Cambridge, U.K.; New York, NY, USA : Cambridge University Press. 1997. p. 174-207. ISBN 978-0-521-58369-5.
- HALPERN, Charlotte, *Governing Despite its Instruments? Instrumentation in EU Environmental Policy*. In : *west eur polit West European Politics*. 2010. Vol. 33, n° 1, p. 39-57.
- HALPERN, Charlotte, LASCOUMES, Pierre et LE_GALÈS, Patrick, *L'instrumentation de l'action publique: controverses, résistances, effets*. Paris : Presses de Sciences Po. 2014. 520 p. ISBN 978-2-7246-1456-5.
- HALPERN, Charlotte et LORRAIN, Dominique, HUB (aéroports et ports). In : *Flux*. 2010. Vol. 79-80, n° 1, p. 140.
- HAMEL, Pierre et JOUVE, Bernard, *Un modèle québécois?: gouvernance et participation dans la gestion publique*. Montréal, Canada : les Presses de l'Université de Montréal. 2006. 142 p.
- HAMMAN, Philippe, *La « ville durable », de l'incantation à la profession?* In : *Natures Sciences Sociétés*. 1 octobre 2011. Vol. 19, n° 4, p. 331-343.
- HAMMAN, Philippe, BLANC, Christine et HENNINGER, Flore, *Sociologie du développement durable urbain: projets et stratégies métropolitaines françaises*. Bruxelles : P.I.E Peter Lang. 2009. ISBN 978-90-5201-528-6.
- HARVEY, David, *Géographie et capital: vers un matérialisme historico-géographique*. Paris : Syllepse. 2010. 279 p. ISBN 978-2-84950-279-2.

- HASSENTEUFEL, Patrick, Deux ou trois choses que je sais d'elle. Remarques à propos d'expériences de comparaisons européennes. In : *CURAPP, Les méthodes au concret, Paris, PUF*. 2000. p. 105-124.
- HASSENTEUFEL, PATRICK, DE LA COMPARAISON INTERNATIONALE À LA COMPARAISON TRANSNATIONALE: Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politiques publiques. In : *Revue française de science politique*. 2005. Vol. 55, n° 1, p. 113-132.
- HASSENTEUFEL, Patrick, *Sociologie politique: l'action publique*. Paris : Armand Colin. 2008. 294 p. ISBN 978-2-200-01985-3.
- HATCH, Mary Jo, CUNLIFFE, Ann L, LÉONARD, Évelyne et TASKIN, Laurent, *Théorie des organisations: de l'intérêt de perspectives multiples*. Paris; [Bruxelles : De Boeck. 2009. ISBN 978-2-8041-0689-8.
- HAZEBROUCK, Benoît, EMPEREUR-BISSONNET, Pascal, LEDRANS, Martine, GOLDSCHMIDT, Frédéric, RAMEL, Martine, COCHET, Christian, LAFON, Dominique, MOMAS, Isabelle, MASSE, Roland et ZMIROU-NAVIER, Denis, Etudes d'évaluation des risques à Vincennes 2001-2004: approche déployée pour estimer les risques sanitaires en rapport avec l'environnement d'un quartier au regard de son passé industriel. In : *Bulletin Epidémiologique Hebdomadaire*. 2007. n° 7-8, p. 62-64.
- HEAL, Geoffrey et AYONG LE KAMA, Alain, Durabilité, croissance et prospérité. In : *Revue française d'économie*. 2011. Vol. XXVI, n° 2, p. 95-114.
- HÉDOIN, Cyril, Le réalisme critique de Tony Lawson: apports et limites dans une perspective institutionnaliste. In : *Cahiers d'Économie Politique*. 2010. Vol. 58, n° 1, p. 103.
- HENRIOT, Carine, Les politiques chinoises de villes nouvelles: trajectoire et ajustements de l'action publique urbaine à Shanghai. In : *Géocarrefour*. 2015. Vol. 90, n° 90/1, p. 27-38.
- HERMET, GUY, UN RÉGIME À PLURALISME LIMITÉ ? À PROPOS DE LA GOUVERNANCE DÉMOCRATIQUE. In : *Revue française de science politique*. 2004. Vol. 54, n° 1, p. 159-178.
- HERVÉ, Edmond, 12. « L'intercommunalité de projet: le district rennais ». In : *Intercommunalités Invariance et mutation du modèle communal français*. S.l. : Presses universitaires de Rennes. 1995. ISBN 978-2-86847-122-2.
- HOFF, Jens et GAUSSET, Quentin, *Community governance and citizen driven initiatives in climate change mitigation*. Abingdon, Oxon; New York, NY : Routledge is an imprint of the Taylor & Francis Group, an Informa business. 2016. ISBN 978-1-138-90109-4.
- HOFF, Jens V., The green « heavyweights »: The climate policies of the Nordic countries. In : NEDERGAARD, Peter et WIVEL, Anders, *The Routledge handbook of Scandinavian politics*. London ; New York : Routledge. 2018. p. 49-65. ISBN 978-1-138-90585-6.
- HOLM-HEMMINGSEN, Morten, Une coordination par la concertation: le compromis du système danois. In : *Revue française d'administration publique*. 2016. Vol. 158, n° 2, p. 419.
- HOLZINGER, Katharina, KNILL, Christoph et ARTS, Bas, *Environmental policy convergence in Europe: the impact of international institutions and trade*. Cambridge, UK; New York : Cambridge University Press. 2008. ISBN 978-0-521-88881-3.
- HOOD, Christopher, *The tools of government*. London : Macmillan. 1983. ISBN 978-0-333-34395-1.
- HOORNWEG, Daniel, BHADA-TATA, Perinaz et WORLD BANK, *What a Waste: a Global Review of Solid Waste Management* [en ligne]. World Bank, Washington, DC. 2012. Disponible à l'adresse : http://VH7QX3XE2P.search.serialssolutions.com/?V=1.0&L=VH7QX3XE2P&S=AC_T_B&C

[=What%20a%20Waste%20:%20A%20Global%20Review%20of%20Solid%20Waste%20Management&T=marc&tab=BOOKS.](#)

- HÖSLI, Madeleine, DEEMEN, Ad M. A. van et WIDGRÉN, Mika, *Institutional challenges in the European Union*. London; New York : Routledge. 2002. ISBN 978-0-415-25192-1.
- HOWARD, Ebenezer, *Garden cities of to-morrow: (being the second edition of « to-morrow, a peaceful path to real reform »)*. New York, Etats-Unis d'Amérique, Chine . 2001. 167 p. ISBN 978-0-89499-062-5.
- HOWLETT, Michael Patrick et RAMESH, M, *Studying public policy: policy cycles and policy subsystems*. Oxford : Oxford University Press. 1995. ISBN 978-0-19-540976-5.
- HUBLIN JJ, BEN-NCER A, BAILEY SE, FREIDLINE SE, NEUBAUER S, SKINNER MM, BERGMANN I, LE CABEC A, BENAZZI S, HARVATI K et GUNZ P, New fossils from Jebel Irhoud, Morocco and the pan-African origin of Homo sapiens. In : *Nature*. 2017. Vol. 546, n° 7657, p. 289-292.
- HUGO, Victor, *L'année terrible*. Paris : Lévy. 1872. 331 p.
- IMERZOUKENE-DRIAD, Hassina, HAMMAN, Philippe et FREYTAG, Tim, Participation et engagement citoyen: l'exemple des éco-quartiers de Rieselfeld et Vauban à Fribourg. In : TOZZI, Pascal, *Villes et quartiers durables : la place des habitants: La participation habitante dans la mise en durabilité urbaine : discours, effets, expérimentations ... à l'épreuve*. Carrières Sociales Editions. 2016. p. 283-303.
- INGALLINA, Patrizia, *Le projet urbain*. Paris : Presses universitaires de France. 2008a. 127 p. ISBN 978-2-13-056610-6.
- INGALLINA, Patrizia, Le projet urbain, une notion floue. In : INGALLINA, Patrizia, *Le projet urbain*. Paris : Presses universitaires de France. 2008b. p. 7-13. ISBN 978-2-13-056610-6.
- JACQUARD, Albert, *L'explosion démographique*. Paris : Le Pommier. 2006. ISBN 978-2-7465-0191-1.
- JEBEILI, Cécile, La réforme de l'intercommunalité. In : *Pour*. 2011. Vol. 209-210, n° 2, p. 49-63.
- JESSOP, Bob, The rise of governance and the risks of failure: the case of economic development. In : *International Social Science Journal*. Vol. 50, n° 155, p. 29-45.
- JOBERT, Bruno et MULLER, Pierre, *L'état en action: politiques publiques et corporatismes*. Paris : Presses Universitaires de France. 1987. 242 p. ISBN 978-2-13-040165-0.
- JONES, Charles O, *An introduction to the study of public policy*. 3rd ed. Belmont, Calif. : Wadsworth. 1984. 276 p. ISBN 978-0-534-03093-3.
- JOUMARD, Isabelle et KONGSRUD, Per Mathis, Les relations financières entre l'État et les collectivités locales. In : *Revue économique de l'OCDE*. 2003. Vol. no36, n° 1, p. 169-254.
- JOUVE, Bernard, Brenner Neil, New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood. In : *Métropoles*. 2007.
- KANTOR, Paul et SAVITCH, Hank V, The Politics of City Regions in Comparative Perspective. In : *Pôle Sud*. 2010. Vol. 32, n° 1, p. 119136.
- KAUFMANN, Jean-Claude, *La fin de la démocratie: apogée et déclin d'une civilisation*. 2019. ISBN 979-10-209-0701-1.
- KAZANCIGIL, Ali, *La gouvernance: pour ou contre le politique ?* Paris, France : A. Colin. 2010. 217 p. ISBN 978-2-200-34652-2.

- KERSHAW, Ian, *Hitler: essai sur le charisme en politique*. Paris : Gallimard. 1995. 242 p. ISBN 978-2-07-074091-8.
- KESSLER, Nicolas, *Scandinavie*. Paris : Presses universitaires de France : Clio. 2009. ISBN 978-2-13-056381-5.
- KHAWAJA, Bassam et HUMAN RIGHTS WATCH (HRW), « *As if you're inhaling your death* »: *the health risks of burning waste in Lebanon*. New York : Human Rights Watch. 2017. ISBN 978-1-62313-546-1.
- KING, Desmond et GALÈS, Patrick Le (éd.), *Reconfiguring European States in Crisis*. Oxford University Press. 2017. 511 p. ISBN 978-0-19-251187-4.
- KLOK, Pieter-Jan, 2. A Classification of Instruments for Environmental Policy. In : DENTE, Bruno, *Environmental policy in search of new instruments*. Dordrecht; Boston : Kluwer Academic Publishers. 1995. ISBN 978-0-7923-2949-7.
- KOOIMAN, J, BAVINCK, M, CHUENPAGDEE, R, MAHON, R et PULLIN, R, Interactive governance and governability: an introduction. In : *Journal of Transdisciplinary Environmental Studies*. 2008. Vol. 7.
- KOOIMAN, Jan, *Modern governance: new government-society interactions*. London : Sage. 1993. ISBN 978-0-8039-8890-3.
- KRÄMER, Ludwig, The Roots of Divergence: a European Perspective. In : FAURE, Michael G et VIG, Norman J, *Green giants?: environmental policies of the United States and the European Union*. Cambridge, MA; London : The MIT Press. 2004. p. 53-72. ISBN 978-0-262-22068-2.
- KRONSELL, Annica, Legitimacy for climate policies: politics and participation in the Green City of Freiburg. In : *local environ. Local Environment*. 2013. Vol. 18, n° 8, p. 965-982.
- LA CURNE DE SAINTE-PALAYE, Jean-Baptiste de, FAVRE, Léopold, PAJOT, Léon, MOUCHET, Georges-Jean et JOHN BOYD THACHER COLLECTION (LIBRARY OF CONGRESS), *Dictionnaire historique de l'ancien langage françois, ou, Glossaire de la langue françoise depuis son origine jusqu'au siècle de Louis XIV*. Niort; Paris : L. Favre ; H. Champion. 1875.
- LACASSE, François, *Mythes, savoirs et décisions politiques*. Presses Universitaires de France. 1995. 294 p. ISBN 978-2-13-046975-9.
- LACAVE, Jean-Marc, Les synergies espace portuaire/espace urbain dans les reconversions de friches portuaires. In : *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*. 2014. Vol. 74, n° 2, p. 59.
- LACROIX, Valérie et ZACCAÏ, Edwin, Quarante ans de politique environnementale en France: évolutions, avancées, constante. In : *Revue française d'administration publique*. 2010. Vol. 134, n° 2, p. 205.
- LAGROYE, Jacques, *Société et politique: J. Chaban-Delmas à Bordeaux*. Paris, Pedone : s.n. 1973.
- LAGROYE, Jacques, L'information et le pouvoir local. In : MABILEAU, Albert, TUDESQ, André-Jean et CENTRE D'ÉTUDES DE PRESSE, *L'information locale*: Paris, France : Pédone. 1980. p. 71-86. ISBN 978-2-233-00078-1.
- LAPEYRONNIE, Didier et COURTOIS, Laurent, *Ghetto urbain: ségrégation, violence, pauvreté en France aujourd'hui*. Paris, France : Robert Laffont. 2008. 624 p. ISBN 978-2-221-10766-9.
- LASCOUMES, Pierre, *L'éco-pouvoir: environnements et politiques*. Paris, France : Éditions la Découverte. 1994. 317 p. ISBN 978-2-7071-2327-5.
- LASCOUMES, Pierre, Les ambiguïtés des politiques de développement durable. In : *Qu'est-ce que les technologies ?* [en ligne]. S.l. : Odile Jacob. Université de tous les savoirs. 2001. Disponible à

l'adresse : <https://www.librairiedialogues.fr/livre/392828-universite-de-tous-les-savoirs-5-quest-ce-q-universite-de-tous-les-savoirs-la-suite-odile-jacob>.

- LASCOUMES, Pierre, La Gouvernamentalité: de la critique de l'État aux technologies du pouvoir. In : *Le Portique*. 2004.
- LASCOUMES, Pierre, Le développement durable : une « illusion motrice ». In : SMOUTS, Marie-Claude (Dir.), *Le développement durable: Les termes du débat*. Armand Colin. 2008. ISBN 978-2-200-25674-6.
- LASCOUMES, Pierre, Chapitre 1. L'invention du grand ministère du Développement durable. La fusion comme nouveau administratif. In : LASCOUMES, Pierre, BONNAUD, Laure, LE BOURHIS, Jean-Pierre et MARTINAIS, Emmanuel, *Le développement durable: une nouvelle affaire d'État*. 2014. p. 9-42. ISBN 978-2-13-060716-8.
- LASCOUMES, Pierre et LE GALÈS, Patrick (Dir.), *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de sciences Po. 2004. 370 p. ISBN 978-2-7246-0949-3.
- LASCOUMES, Pierre et SIMARD, Louis, L'action publique au prisme de ses instruments. In : *Revue Française de Science Politique*. 2011. Vol. 61, n° 1, p. 5-22.
- LASSERRE, Frédéric, La géopolitique de l'Arctique: sous le signe de la coopération. In : *CERISCOPE Environnement* [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <http://ceriscope.sciences-po.fr/environnement/content/part5/la-geopolitique-de-l-arctique-sous-le-signe-de-la-cooperation>.
- LASSWELL, Harold D, *The decision process seven categories of functional analysis*. [en ligne]. College Park : Bureau of Governmental Research, College of Business and Public Administration, University of Maryland. 1956. Disponible à l'adresse : <http://catalog.hathitrust.org/api/volumes/oclc/1816677.html>.
- LAVIGNE, Alain, Élus, communicateurs et publics: discours et arguments sur l'information municipale. In : *Hermès, La Revue*. 1995. Vol. 16, n° 2, p. 259-270.
- LE BART, Christian, *La rhétorique du maire entrepreneur: critique de la communication municipale*. Paris : Pedone. 1992. ISBN 978-2-233-00230-3.
- LE GALÈS, Patrick le, Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. In : *REVUE FRANCAISE DE SCIENCE POLITIQUE*. 1995. Vol. 45, n° 1, p. 57-95.
- LE GALÈS, Patrick, *Politique urbaine et développement local: une comparaison franco-britannique*. Paris : Ed. l'Harmattan. 1993. 318 p. ISBN 978-2-7384-1851-7.
- LE GALÈS, Patrick, Les réseaux d'action publique entre outil passé-partout et théorie de moyenne portée. In : LE GALÈS, Patrick et THATCHER, Mark (Dir.), *Les réseaux de politique publique. Débat autour des policy networks* [en ligne]. L'Harmattan. 1995. p. 13-28. Disponible à l'adresse : https://www.persee.fr/doc/polix_0295-2319_1997_num_10_37_1660.
- LE GALÈS, Patrick, Régulation, gouvernance et territoires. In : *Les métamorphoses de la régulation politique*. Paris : Librairie générale de droit et de jurisprudence. 1998. p. 203-240. ISBN 978-2-275-01786-0.
- LE GALÈS, Patrick et THATCHER, Mark (Dir.), Les réseaux de politique publique. Débat autour des policy networks. In : *Politix. Revue des sciences sociales du politique*. 1997. Vol. 10, n° 37, p. 177-183.
- LE GLÉAU, Jean-Pierre, PUMAIN, Denise et SAINT-JULIEN, Thérèse, Villes d'Europe : à chaque pays sa définition. In : *Economie et Statistique*. 1996. Vol. 294, n° 1, p. 9-23.
- LE LIDEC, Patrick, Chapitre 8. La réforme des collectivités territoriales sous Sarkozy Entre (mise en scène du) volontarisme et incrémentalisme. In : BORRAZ, Olivier et MAILLARD, Jacques de, Anne-Marie Thirion – « La gouvernance locale des écocités » - Thèse de doctorat Université de Rennes 1 – Année 2019 709

- Politiques publiques. 3, Les politiques publiques sous Sarkozy.* Paris : Presses de Sciences Po. 2012. p. 189-210. ISBN 978-2-7246-1238-7.
- LE NAOUR, Gwenola et MASSARDIER, Gilles (éd.), *L'action publique sélective.* Paris, France : LGDJ, DL 2013. 2013. 331 p. ISBN 978-2-275-02882-8.
- LECA, B, Pas seulement des « lemmings ». Les relations entre les organisations et leur environnement dans le néo institutionnalisme sociologique. In : *Finance Contrôle Stratégie.* 2006. Vol. 9, n° (4), p. 67-86.
- LECA, Jean, Chapitre 7. Individualisme et citoyenneté. In : BIRNBAUM, Pierre et LECA, Jean, *Sur l'individualisme: théories et méthodes.* Paris : Presses de la Fondation nationale des sciences politiques. 1991. p. 159-209. ISBN 978-2-7246-0594-5.
- LEES, Loretta, Visions of 'urban renaissance': the Urban Task Force report and the Urban White Paper. In : IMRIE, Rob et RACO, Mike, *Urban renaissance?: new labour, community and urban policy.* Bristol : The policy Press. 2003. p. 61-80. ISBN 978-1-86134-380-2.
- LÉVY, Jacques, *L'invention du monde Une géographie de la mondialisation.* S.l. : Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.). 2008. ISBN 978-2-7246-1041-3.
- LIPSET, Seymour Martin et ROKKAN, Stein, *Party systems and voter alignments: cross-national perspectives.* New York : Free Press. 1967.
- LOGAN, John R et MOLOTCH, Harvey Luskin, *Urban fortunes: the political economy of place.* Berkeley; London : University of California Press. 1987. ISBN 978-0-520-05577-3.
- LORRAIN, Dominique, La montée en puissance des villes. In : *Economie et humanisme.* 1989. n° 305, p. 6–21.
- LORRAIN, Dominique, La dérive des instruments. Les indicateurs de la politique de la ville et l'action publique. In : *Revue française de science politique.* 2006. Vol. 56, n° 3, p. 429-455.
- LORRAIN, Dominique et MARCHAIS-ROUBELAT, Anne, Retour sur la dé-régulation des réseaux techniques, 1985-2001. In : *Flux.* 2001. Vol. 44-45, n° 2, p. 4.
- LOUGHLIN, Martin, Understanding Central-Local Government Relations. In : *Public Policy and Administration Public Policy and Administration.* 1996. Vol. 11, n° 2, p. 48-65.
- LOWI, Theodore J, *The end of liberalism: ideology, policy and the crisis of public authority.* New York : Norton. 1969. ISBN 978-0-393-09835-8.
- LUND, Henrik, Choice awareness: the development of technological and institutional choice in the public debate of Danish energy planning. In : *Journal of Environmental Policy & Planning.* 2000. Vol. 2, n° 3, p. 249-259.
- LYNCH, Michael, Vers une généalogie constructiviste du constructivisme social. In : *Revue du MAUSS.* 2001. Vol. 17, n° 1, p. 224-246.
- MAISETTI, Nicolas, *Marseille, ville du monde: l'internationalisation d'une métropole morcelée* 2017. ISBN 978-2-8111-1883-9.
- MALTHUS, Thomas Robert, *First essay on population 1798.* London : MacMillan. 1966.
- MARCADON, Jacques, Géoéconomie des détroits danois. In : *Cahiers de géographie du Québec Cahiers de géographie du Québec.* 2004. Vol. 48, n° 135, p. 289.
- MARCH, James G, *Décisions et organisations.* Paris : Editions d'Organisation. 1991. ISBN 978-2-7081-1206-3.
- MARCH, James G. et OLSEN, Johan P., *Rediscovering Institutions: The Organizational Basis of Politics.* New York : The Free Press. 1989. 325 p. ISBN 978-0-02-920115-2.

- MARCOU, Gérard, Les réformes des collectivités territoriales en europe: problématiques communes et idiosyncrasies. In : *Revue française d'administration publique*. 2012. Vol. 141, n° 1, p. 183.
- MARCOU, Gérard, RANGEON, François et THIEBAULT, Jean-Louis, Le gouvernement des villes et les relations contractuelles entre collectivités publiques. In : GODARD, Francis et PROGRAMME INTERDISCIPLINAIRE DE RECHERCHE SUR LA VILLE, *Le gouvernement des villes: territoire et pouvoir*. Paris, France : Descartes & Cie, impr. 1997. 1997. ISBN 978-2-910301-67-5.
- MARIUS-GNANOU, Kamala, MONOT, Alexandra, PARIS, Frank et SOULANCÉ, Dominique, *L'Union indienne*. Levallois-Perret : Bréal. Amphi Géographie. 2015. 272 p. ISBN 978-2-7495-3443-5.
- MARSH, David et RHODES, R. A. W, *Policy networks in British government*. Oxford : Clarendon. 1992. 312 p. ISBN 978-0-19-827852-8.
- MARX, Karl et FISCHBACH, Franck, *Manuscrits économique-philosophiques de 1844*. Paris : Vrin. 2007. ISBN 978-2-7116-1931-3.
- MARX, Karl, PARETO, Vilfredo et LAFARGUE, Paul, *Karl Marx: le Capital*. Paris : Guillaumin.
- MAYER, Astrid, *Les écoquartiers de Fribourg: 20 ans d'urbanisme durable*. Paris, France : Éditions Le Moniteur. 2013. 150; 10+10 p. ISBN 978-2-281-19496-8.
- MAYNTZ, Renate, Governing failures and the problem of governability: some comments on a theoretical paradigm. In : KOOIMAN, Jan, *Modern governance: new government-society interactions*. London : Sage. 1993. p. 9-20. ISBN 978-0-8039-8890-3.
- MCDONNELL, Lorraine M et ELMORE, Richard F, Getting the Job Done: Alternative Policy Instruments. In : *educevalpolianal Educational Evaluation and Policy Analysis*. 1987. Vol. 9, n° 2, p. 133-152.
- MEADOWS, Donella H et CLUB OF ROME, *The limits to growth: a report for the club of Rome's project on the predicament of mankind*. New York : Universe Books. 1972. ISBN 978-0-87663-165-2.
- MERLIN, Pierre, *L'exode urbain. De la ville à la campagne*. 2009. La Documentation française. 2009. 176 p.
- MERRIEN, François-Xavier, De la gouvernance et des Etats-providence contemporains. In : *Revue internationale des sciences sociales: revue trimestrielle Revue internationale des sciences sociales*. 1998. Vol. 155, p. 61-71.
- MEYER, Jean, *Histoire de Rennes*. Toulouse : Privat. 1984. 492 p. ISBN 978-2-7089-4750-4.
- MEYER, Morgan et MOLYNEUX-HODGSON, Susan, « Communautés épistémiques »: une notion utile pour théoriser les collectifs en sciences ? In : *Terrains & travaux*. 2011. Vol. 18, n° 1, p. 141.
- MICHELS, Ank, Les innovations dans la gouvernance démocratique - En quoi la participation citoyenne contribue-t-elle à l'amélioration de la démocratie ? In : *Revue Internationale des Sciences Administratives*. 2011. Vol. 77, n° 2, p. 275-296.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES, *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France: depuis les traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française... : 13 : Danemark / avec une introd. et des notes par A. Geffroy* [en ligne]. gallica.bnf.fr. F. Alcan (Paris) [puis] E. de Boccard (Paris) [puis] Ed. du CNRS (Paris). 1895. 240 p. Disponible à l'adresse : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9771493s>.
- MONOT, Alexandra, DUBOIS, Stéphane et PARIS, Frank, *Mers et océans*. Levallois Perret : Breal. Amphi Géographie. 2014. ISBN 978-2-7495-3362-9.

- MONTEIL, Martial, Les agglomérations de la province de Lyonnaise Troisième (Bretagne et Pays de la Loire): entre abandon, perdurance et nouvelles créations (iii^e-vie s. apr. J.-C.). In : *gallia Gallia*. 2017. p. 15-37.
- MORAND-DEVILLER, Jacqueline, L'environnement dans les constitutions étrangères. In : *Les Nouveaux Cahiers du Conseil constitutionnel*. 2014. Vol. 43, n° 2, p. 83-95.
- MORAND-DEVILLER, Jacqueline, Les principes fondamentaux. In : MORAND-DEVILLER, Jacqueline, *Le droit de l'environnement*. Paris, France : Presses universitaires de France. 2015. p. 9-20. ISBN 978-2-13-063368-6.
- MULLER, Pierre, L'analyse cognitive des politiques publiques: vers une sociologie politique de l'action publique. In : *Revue française de science politique*. 2000. Vol. 50, n° 2, p. 189-208.
- MUMFORD, Lewis et GARNIER, Jean-Pierre, *La cité à travers l'histoire*. Marseille, France : Agone. 2011. xviii+922 p. ISBN 978-2-7489-0135-1.
- NÉCHET, Florent Le, De la forme urbaine à la structure métropolitaine: une typologie de la configuration interne des densités pour les principales métropoles européennes de l'Audit Urbain. In : . 2015.
- NEVEU, Érik, *Sociologie des mouvements sociaux*. Paris : La Découverte. 2005. ISBN 978-2-7071-4537-6.
- NGHIEM, Thanh, Bedzed De l'éco-quartier au changement des modes de vie. In : *Multitudes*. 2013. Vol. 52, n° 1, p. 52-58.
- NORA, Pierre, *Les Lieux de mémoire. t. 1, La République*. Paris : Gallimard. 1984. ISBN 978-2-07-070192-6.
- NORA, Pierre, *Les lieux de mémoire. t. 2, La nation*. Paris : Gallimard. 1986. 610, 662, 669 p. ISBN 978-2-07-070658-7.
- NORA, Pierre (éd.), *Les lieux de mémoire. t. 3, Les France*. Paris, France : Gallimard. 1997. ISBN 978-2-07-074904-1.
- OBERTI, Marco, Le « communautarisme de classe »: distance spatiale et sociale comme alternative à la mixité sociale. In : *Mouvements*. 2001. Vol. 15-16, n° 3, p. 212-214.
- OBRINGER, Frédéric, Les éco-villages en Chine. Du rêve nécessaire à la réalité marchande. In : *Mouvements*. 2009. Vol. 60, n° 4, p. 29-36.
- OFFNER, Jean-Marc, PUMAIN, Denise (Dir.) et GROUPEMENT DE RECHERCHE 903, « Réseaux. », *Réseaux et territoires: significations croisées*. La Tour d'Aigues : Ed. de l'Aube. 1996. ISBN 978-2-87678-297-6.
- OLLITRAULT, Sylvie, *Militer pour la planète: sociologie des écologistes*. Rennes, France : Presses Universitaires de Rennes. 2008. 224 p. ISBN 978-2-7535-0648-0.
- ORWELL, George et AUDIBERTI, Amélie, *1984: traduction*. Paris : Gallimard. 1983.
- PACIONE, Michael, *Urban Geography A Global Perspective*. S.l. : Routledge. 2009. ISBN 978-0-203-88192-7.
- PALIER, Bruno, Path dependence (Dépendance au chemin emprunté). In : *Dictionnaire des politiques publiques* [en ligne]. Paris : Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.). Références. 2010. p. 411-419. ISBN 978-2-7246-1175-5. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/dictionnaire-des-politiques-publiques--9782724611755-p-411.htm>. Cairn.info
- PALIER, Bruno et SUREL, Yves, Analyser l'europanisation des politiques publiques. In : PALIER, Bruno et SUREL, Yves (éd.), *L'Europe en action: l'europanisation dans une perspective comparée*. Paris : Harmattan. 2007a. p. 13-85. ISBN 978-2-296-02411-3.

- PALIER, Bruno et SUREL, Yves (éd.), *L'Europe en action: l'europeanisation dans une perspective comparée*. Paris : Harmattan. 2007b. ISBN 978-2-296-02411-3.
- PAQUET, Gilles, La gouvernance en tant que manière de voir: le paradigme de l'apprentissage collectif. In : ANDREW, Caroline et CARDINAL, Linda, *La démocratie à l'épreuve de la gouvernance*. Ottawa : Presses de l'Université d'Ottawa. 2001. p. 9-41. ISBN 978-2-7603-0529-8.
- PARSONS, Craig, Domestic interests, ideas and integration: lessons from the French case. In : *Journal of common market studies Journal of common market studies*. 2000. Vol. 38, n° 1, p. 45-70.
- PASQUIER, Romain, Comparer les espaces régionaux: Stratégie de recherche et mise à distance du nationalisme méthodologique. In : *Revue Internationale de Politique Comparée*. 2012a. Vol. 19, n° 2, p. 57-78.
- PASQUIER, Romain, *Le pouvoir régional: mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*. Paris, Presses de Sciences Po. 2012.
- PASQUIER, Romain, SIMOULIN, Vincent et WEISBEIN, Julien, *La gouvernance territoriale: pratiques, discours et théories*. Paris, France : LGDJ. 2013. 330 p. ISBN 978-2-275-04007-3.
- PAUGAM, Serge, *Les 100 mots de la sociologie*. 2015a. ISBN 978-2-13-057405-7.
- PAUGAM, Serge, Tableau croisé. In : PAUGAM, Serge, *Les 100 mots de la sociologie*. 2015b. ISBN 978-2-13-057405-7.
- PECK, Jamie, Entrepreneurial urbanism: between uncommon sense and dull compulsion. In : *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. 2014. Vol. 96, n° 4, p. 396-401.
- PEDROLI, Bas, *Europe's living landscapes: essays exploring our identity in the countryside*. Wageningen : KNNV. 2007.
- PENA-RUIZ, Henri, *Karl Marx: penseur de l'écologie*. 2018. ISBN 978-2-02-113580-0.
- PENEFF, Jean et BECKER, Howard Saul, *Le goût de l'observation: comprendre et pratiquer l'observation participante en sciences sociales*. Paris, France : la Découverte. 2009. 254 p. ISBN 978-2-7071-5663-1.
- PERELMAN, Marc, *Le Corbusier: une froide vision du monde*. Paris (92-Nanterre), France : Michalon. 2015. 255 p. ISBN 978-2-84186-784-4.
- PERRET, Sylvain, *Vers une nouvelle approche instrumentale des politiques publiques de protection de l'environnement: implications conceptuelles, théoriques et méthodologiques à la lumière du cas de la politique climatique suisse*. Thèse de sciences politique. Genève : Université de Genève, Faculté des sciences économiques et sociales. 2010.
- PESQUEUX, Yvon, De la notion de territoire. In : *Prospective et stratégie*. 2014. Vol. 4-5, n° 1, p. 55-68.
- PESSIS, Céline, TOPÇU, Sezin et BONNEUIL, Christophe, *Une autre histoire des Trente Glorieuses: modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*. Paris : La Découverte. 2013. 309 p. ISBN 978-2-7071-7547-2.
- PETERS, B. Guy, *American public policy: process and performance*. Basingstoke : Macmillan Education. 1986. ISBN 978-0-333-41590-0.
- PETERSON, Paul E, *City limits*. Chicago : University of Chicago Press. 1981. 284 p. ISBN 978-0-226-66292-3.

- PIERSON, Paul, Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics. In : *Am Polit Sci Rev American Political Science Review*. 2000. Vol. 94, n° 2, p. 251-267.
- PINEAU, Maïlys, *Le projet d'aménagement de la Courrouze, une application du modèle rennais de planification urbaine?* [en ligne]. Mémoire de 4e année. Rennes : IEP Rennes. 2011. Disponible à l'adresse : https://iepweb.sciencespo-rennes.fr/bibli_doc/download.
- PINSON, Gilles, Chapitre 5: Le projet urbain comme instrument d'action publique. In : LASCOUMES, Pierre et LE GALÈS, Patrick (dir.), *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de sciences Po. 2004. p. 199-233. ISBN 978-2-7246-0949-3.
- PINSON, Gilles, *Gouverner la ville par projet: urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Paris, France : Sciences Po, les presses. 2009. 420 p. ISBN 978-2-7246-1101-4.
- PINSON, Gilles, La gouvernance des villes françaises Du schéma centre-périphérie aux régimes urbains. In : *Pôle Sud*. 2010. Vol. 32, n° 1, p. 73.
- PITRON, Guillaume et VÉDRINE, Hubert, *La guerre des métaux rares: la face cachée de la transition énergétique et numérique*. Paris, France : Éditions Les Liens qui Libèrent. 2018. 294 p. ISBN 979-10-209-0574-1.
- POLLARD, Julie, Les groupes d'intérêt vus du local: Les promoteurs immobiliers dans le secteur du logement en France. In : *Revue Française de Science Politique*. 2011. Vol. 61, n° 4, p. 681-705.
- POUPEAU, François-Mathieu, *Analyser la gouvernance multi-niveaux*. Fontaine, France : Presses universitaires de Grenoble. 2017. 253 p. ISBN 978-2-7061-2682-6.
- PRÉVOST, Yves, Renouveler les approches et les pratiques d'évaluation environnementale. In : *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*. 2016. Vol. 81, n° 1, p. 40-43.
- PRIGENT, Lionel, L'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco, les promesses d'un label ? In : *Revue internationale et stratégique*. 2013. Vol. 90, n° 2, p. 127-135.
- RADAELLI, Claudio Maria, The Europeanization of Public Policy. In : FEATHERSTONE, Kevin et RADAELLI, Claudio Maria, *The politics of Europeanization*. Oxford : Oxford University Press. 2003. p. 27-56. ISBN 978-0-19-925208-4.
- RAIBAUD, Yves, La participation des citoyens au projet urbain: une affaire d'hommes ! In : *Participations*. 2015. Vol. 12, n° 2, p. 57-81.
- RAINHORN, Judith, *Blanc de plomb. Histoire d'un poison légal*. Presses de Sciences Po. 2019. 376 p. ISBN 978-2-7246-2435-9.
- RAND, T, HAUKOHL, J, MARXEN, U et WORLD BANK, *Municipal solid waste incineration: a decision maker's guide*. Washington, D.C. : World Bank. 2000.
- RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ, Colette, Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises. In : *Études caribéennes* [en ligne]. 1 décembre 2005. n° 3. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/563>.
- RAUSER, Frédéric, L'éducation au Danemark. In : *Revue internationale d'éducation de Sèvres*. 2004. n° 36, p. 175-182.
- REGISTER, Richard, *Ecocity Berkeley: building cities for a healthy future*. Berkeley : North Atlantic Books. 1987. ISBN 978-1-55643-009-1.
- RENAN, Ernest, Qu'est-ce qu'une nation?: Ernest Renan (texte intégral). In : FOREST, Philippe, *Littérature et identité nationale de 1871 à 1914 (textes de Barrès, Daudet, R. de Gourmont, Céline)*. Paris : Pierre Bordas et fils éditeur. 1991.

- REYNIÉ, Dominique et FONDATION POUR L'INNOVATION POLITIQUE (éd.), *Où va la démocratie ? : une enquête internationale de la Fondation pour l'innovation politique*. Paris, France : Plon : Fondation pour l'innovation politique. 2017. 318 p. ISBN 978-2-259-26363-4.
- RIFKIN, Jeremy, *La troisième révolution industrielle: comment le pouvoir latéral va transformer l'énergie, l'économie et le monde*. Paris, France : LLL, les liens qui libèrent. 2012. 413 p. ISBN 978-2-918597-47-6.
- ROSELAND, Mark, *Toward sustainable communities: solutions for citizens and their governments*. 2012. ISBN 978-0-86571-711-4.
- ROSENAU, James N et CZEMPIEL, Ernst Otto, *Governance without government: order and change in world politics*. New York : Cambridge University. 1992. ISBN 978-0-521-40531-7.
- RUMPALA, Yannick, De l'objectif de « développement durable » à la gouvernementalisation du changement. Expressions et effets d'une préoccupation institutionnelle renouvelée en France et dans l'Union européenne. In : *Politique européenne*. 18 mai 2011. Vol. n° 33, n° 1, p. 119-153.
- RYDAHL, Malene, *Heureux comme un Danois*. Paris : Grasset. 2014. ISBN 978-2-246-85228-5.
- SABATIER, Paul A et JENKINS-SMITH, Hank C, *Policy change and learning: an advocacy coalition approach*. Boulder, Colo. : Westview. 1993. ISBN 978-0-8133-1648-2.
- SABATIER, Paul A et SCHLAGER, Edella, Les approches cognitives des politiques publiques: perspectives américaines. In : *rfsp Revue française de science politique*. 2000. Vol. 50, n° 2, p. 209-234.
- SABOURIN, Charlotte, Les Lumières et la part d'ombre de la raison pure. In : *Philosophiques*. 2016. Vol. 43, n° 2, p. 185-206.
- SADELEER, Nicolas de, Le statut juridique du principe de précaution. In : EWALD, François (éd.), *Le principe de précaution*. Paris : Presses universitaires de France. 2008. p. 73-103. ISBN 978-2-13-056629-8.
- SALAMON, Lester M, The New Governance and the Tools of Public Action: An Introduction. In : *The Fordham Urban Law Journal*. 2011. Vol. 28, n° 5, p. 1611.
- SALAMON, Lester M et ELLIOTT, Odus V, *The tools of government: a guide to the new governance*. Oxford : Oxford University Press. 2002. 669 p. ISBN 978-0-19-513665-4.
- SALE, Kirkpatrick, *Dwellers in the land: the bioregional vision*. Philadelphia : New Society Publishers. 1991. ISBN 978-0-86571-224-9.
- SALLEZ, Alain et COUTROT, Bernard, Considérations sur les densités urbaines ; et Poitiers. In : *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*. 2009. Vol. avril, n° 2, p. 329.
- SATUMANATPAN S et CHUENPAGDEE R, Assessing governability of environmental protected areas in Phetchaburi and Prachuap Kirikhan, Thailand. In : *Marit. Stud. Maritime Studies*. 2015. Vol. 14, n° 1, p. 1-19.
- SAURUGGER, Sabine, *Théories et concepts de l'intégration européenne*. Paris, France : Presses de Sciences Po. 2010. 483 p. ISBN 978-2-7246-1141-0.
- SAURUGGER, S, SUREL, Y et FRENCH, L'européanisation comme processus de transfert de politique publique. In : *Revue internationale de politique comparée*. 2006. Vol. 13, n° 2, p. 179-212.
- SAWICKI, Frédéric, *Les réseaux du Parti socialiste: sociologie d'un milieu partisan*. Paris, France : Belin. 1997. 335 p. ISBN 978-2-7011-2078-2.

- SAWICKI, Frédéric, 2. Le leadership politique: Un concept à remettre sur le métier ? In : SMITH, Andy et SORBETS, Claude, *Le leadership politique et le territoire: les cadres d'analyse en débat*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes. 2003. p. 71-88. ISBN 978-2-86847-861-0.
- SCHNAKENBOURG, Éric et MAILLEFER, Jean-Marie, *La Scandinavie à l'époque moderne: (fin XVe-début XIXe siècle)*. Paris : Belin. 2010. ISBN 978-2-7011-4676-8.
- SCHNEIDER, Anne Larason et INGRAM, Helen, *Policy design for democracy*. Lawrence, Kan. : University Press of Kansas. 1997. 241 p. ISBN 978-0-7006-0843-0.
- SEELOS, Christian et MAIR, Johanna, Social entrepreneurship: Creating new business models to serve the poor. In : *Business horizons*. 2005. Vol. 48, n° 3, p. 241.
- SEILER, Daniel-Louis, *La méthode comparative en science politique*. Paris : Armand Colin. 2004. ISBN 978-2-247-05736-8.
- SHAKESPEARE, William et GUIZOT, Guillaume, *Œuvres complètes. / 1, Vie de Shakespeare - Hamlet - La tempête - Coriolan*. Paris : Garnier. 1821. 502 p.
- SINTOMER, Yves, Délibération et participation: affinité élective ou concepts en tension ? In : *Participations*. 2011. Vol. 1, n° 1, p. 239-276.
- SMITH, Steve, Chapter 9: New Approaches to International Theory. In : BAYLIS, John et SMITH, Steve, *The globalization of world politics: an introduction to international relations*. New York : Oxford University Press. 1997. p. 165-189. ISBN 0-19-878109-1.
- SMOUTS, Marie-Claude, The proper use of governance in international relations. In : *International social science journal International social science journal*. 1998. Vol. 155, p. 81-89.
- SMOUTS, Marie-Claude (Dir.), *Le développement durable: Les termes du débat*. S.l. : Armand Colin. 2008. 218 p. ISBN 978-2-200-25674-6.
- SOUAMI, Taoufik, Participer à la gouvernance ? In : *Les Annales de la recherche urbaine*. 1998. Vol. 80, n° 1, p. 163-171.
- SOUAMI, Taoufik, *Ecoquartiers: secrets de fabrication: analyse critique d'exemples européens*. Paris : Les carnets de l'info. 2009. ISBN 978-2-916628-44-8.
- SPENGLER, Oswald et TAZEROUT, M, *Le Déclin de l'Occident: esquisse d'une morphologie de l'histoire universelle*. Paris : Gallimard. 2000. ISBN 978-2-07-026047-8.
- STIGLITZ, J.E et SEN, A, *Report by the commission on the measurement of economic performance and social progress*. www.stiglitz-sen-fitoussi.fr. 2009.
- STOKER, Gerry, Urban governance in Britain. In : *sotra Sociologie du travail*. 1995. Vol. 37, n° 2, p. 301-315.
- STOKER, Gerry, Understanding central-local government relations: a reply to Martin Loughlin. In : *Public Policy and Administration Public Policy and Administration*. 1996. Vol. 11, n° 3, p. 84-85.
- STONE, Clarence N, *Regime politics: governing Atlanta, 1946-1988*. Lawrence, Kan. : University Press of Kansas. 1989. ISBN 978-0-7006-0415-9.
- STONE, Clarence N, Urban regimes and the capacity to govern: a political economy approach. In : *JUAF Journal of Urban Affairs*. 1993. Vol. 15, n° 1, p. 1-28.
- TELLIER, Thibault, Ensemble, refaire la ville. L'enjeu de la citoyenneté urbaine dans les prémices de la politique de la ville (1973-1983). In : *Migrance*. 2013. n° 41, p. 135-145.
- THALER, Richard H. et SUNSTEIN, Cass R., *Nudge: la méthode douce pour inspirer la bonne décision*. Paris, France : Vuibert. 2010. viii+279 p. ISBN 978-2-311-00105-1.

- THESMAR, David, Retour sur la déréglementation financière. In : *Regards croisés sur l'économie*. 2008. Vol. 3, n° 1, p. 67.
- THEYS, Jacques, Un nouveau principe d'action pour l'aménagement du territoire? : Le développement durable et la confusion des (bons) sentiments. In : *Notes du Centre de prospective et de veille scientifique. Equipement*. 2000. n° 13, p. 9–38.
- THEYS, Jacques, L'approche territoriale du " développement durable ", condition d'une prise en compte de sa dimension sociale. In : *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie* [en ligne]. 1 septembre 2002. n° Dossier 1. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/1475>.
- THEYS, Jacques, Le développement durable face à sa crise : un concept menacé, sous-exploité ou dépassé ? In : *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*. 4 février 2014. n° Vol. 5, n°1.
- THENIG, Jean-Claude, Présentation et l'analyse des politiques publiques. In : GRAWITZ, Madeleine et LECA, Jean (éd.), *Traité de science politique. 4, Les politiques publiques*. Paris, France : Presses universitaires de France. 1985. ISBN 978-2-13-038862-3.
- THÖRN, HÅKAN, IN BETWEEN SOCIAL ENGINEERING AND GENTRIFICATION: URBAN RESTRUCTURING, SOCIAL MOVEMENTS, AND THE PLACE POLITICS OF OPEN SPACE. In : *JUAF Journal of Urban Affairs*. 2012. Vol. 34, n° 2, p. 153-168.
- TILLY, Charles, *La France conteste: de 1600 à nos jours*. Paris : Fayard. 1986. 622 p. ISBN 978-2-213-01576-7.
- TOURAINÉ, Alain, *Comment sortir du libéralisme ?* Paris, France : Fayard. 1998. 164 p. ISBN 978-2-213-60294-3.
- TROM, Danny, Habermas (Jürgen), L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise, Paris, Payot, rééd. 1988. In : *Politix*. 1989. Vol. 2, n° 5, p. 95-96.
- TUAL, Julia, *Un éco-quartier à La Courrouze : Un projet d'urbanisme original ?* [en ligne]. Mémoire. Rennes : IEP Rennes. 2009. Disponible à l'adresse : <https://www.google.com/search?q=m%C3%A9moire+de+Julia+Tual%2C+Un+%C3%A9coquartier+%C3%A0+La+Courrouze%3A+un+projet+d%27urbanisme+original%3F%2C+&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b>.
- VALÉRY, Paul, *La Crise de l'esprit*. Paris, France : La Nouvelle revue française. 1919.
- VANIER, Martin, Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique. In : *Revue de Géographie Alpine*. 2000. Vol. 88, n° 1, p. 105-113.
- VARONE, Frédéric, *Le choix des instruments des politiques publiques: une analyse comparée des politiques d'efficacité énergétique du Canada, du Danemark, des Etats-Unis, de la Suède et de la Suisse*. S.l. : Sciences politiques, Université de Berne. 1998.
- VÉRON, Jacques, La moitié de la population mondiale vit en ville. In : *Population & Sociétés*. 2007. Vol. 435, p. 1–4.
- VIGANÒ, Paola, LAMBERT, Phyllis et CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE, *Les territoires de l'urbanisme: le projet comme producteur de connaissance*. Genève : MétisPresses. 2012. ISBN 978-2-940406-61-6.
- VIVIEN, F.D., Le développement durable à l'épreuve du temps. In : JOLLIVET, Marcel, *Le développement durable, de l'utopie au concept: de nouveaux chantiers pour la recherche*. Amsterdam, Pays-Bas : 2001. ISBN 978-2-84299-335-1.
- WARD, Barbara et DUBOS, René, *Nous n'avons qu'une terre*. Paris : Denoël. 1972.

- WEBER, Max, *Le savant et le politique*. Paris : Plon. 1959.
- WEBER, Max, *Essais sur la théorie de la science*. Paris : Presses Pocket. 1992. ISBN 978-2-266-04847-7.
- WEBER, Max, *Economie et société*. Paris : Pocket. 1995. ISBN 978-2-266-06987-8.
- WEBER, Max, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*. Paris, France : « le Monde » : Flammarion. 2009. 188 p. ISBN 978-2-08-122679-1.
- WEBER, Max, COLLIOT-THÉLÈNE, Catherine, WEBER, Max et WEBER, Max, *Le savant et le politique: une nouvelle traduction*. Paris : Découverte. 2003. ISBN 978-2-7071-4047-0.
- WEBER, Max et FREUND, Julien, *L'objectivité de la connaissance dans les sciences et la politique sociales*. Paris : Plon. 1965.
- WIRTH, Louis, Urbanism as a Way of Life. In : *American Journal of Sociology*. 1 juillet 1938. Vol. 44, n° 1, p. 1-24.
- WOKURI, Pierre, La participation citoyenne dans l'éolien au Danemark: institutionnalisation durable ou expérimentation temporaire ? In : *Participations*. 2019. Vol. 23, n° 1, p. 193.
- WORLD BANK, *Sino-Singapore Tianjin Eco-City A Case Study of an Emerging Eco-City in China*. S.l. : World Bank. 2009.
- WORLD BANK, EAST ASIA AND PACIFIC REGIONAL OFFICE, RURAL DEVELOPMENT, Natural Resources and Environment Sector Unit, CHINA et GUO JIA HUAN JING BAO HU ZONG JU, *The cost of pollution in China: economic estimates of physical damages*. Washington, D.C. : Rural Development, Natural Resources and Environment Management Unit, East Asia and Pacific Region, World Bank. 2007.
- WORMS, Jean-Pierre, Le préfet et ses notables. In : *sotra Sociologie du travail*. 1966. Vol. 8, n° 3, p. 249-275.
- WRIGHT, Frank Lloyd et MASSU, Claude Traduction, *La ville évanescence*. Gollion, Suisse : Infolio, impr. 2013. 2013. 170 p. ISBN 978-2-88474-714-1.
- WUSTEN, Herman van der, La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé. Exemples d'une pratique politique en train de se globaliser. In : *EchoGéo* [en ligne]. 30 juin 2016. n° 36. Disponible à l'adresse : <http://journals.openedition.org/echogeo/14634>.
- ZACCAÏ, Edwin, De la prévention à la précaution, et réciproquement. In : *Éthique publique*. 2002. Vol. 4, n° vol. 4, n° 2.

Publications des institutions

- ADEME, *Feuille de route sur les bâtiments et îlots à énergie positive et à bilan carbone minimum* [en ligne]. 2010. Disponible à l'adresse : http://derbi.vcms.fr/photo_derbi/FR.pdf.
- ADEME, Nos expertises, Sols pollués. In : *ADEME* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ademe.fr/expertises/sols-pollues>.
- ADEME, Potentiels du véhicule électrique (Les). In : *ADEME* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ademe.fr/potentiels-vehicule-electrique>.
- ADEME, PCAET : Comprendre, construire et mettre en œuvre. In : *ADEME* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.ademe.fr/pcaet-comprendre-construire-mettre-oeuvre>.
- ADMINISTRATION FRANÇAISE, Fonction publique : devoir d'information des usagers. In : *service-public.fr* [en ligne]. 12 juin 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F32706>.
- AIDA - LA RÉGLEMENTATION DE LA PRÉVENTION DES RISQUES ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, Directive (UE) n° 2018/851 du 30/05/18 modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets. In : *aida.ineris.fr* [en ligne]. 14 juin 2018. Disponible à l'adresse : https://aida.ineris.fr/consultation_document/40800.
- ARCHIVES DE RENNES, *Le District Urbain de l'Agglomération Rennaise- Notice historique succincte (1970-2012)* [en ligne]. juin 2012. Disponible à l'adresse : http://www.archives.rennes.fr/fileadmin/archives/documents/histoire_de_Rennes/organismes/District_RM/le_District_urbain_de_l_agglomeration_rennaise.pdf.
- ARCHIVES DE RENNES, *Syndicat intercommunal de la Courrouze Série W - Archives contemporaines 2267 W* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : http://www.archives.rennes.fr/fileadmin/archives/documents/Divers/Actualite_des_fonds/Archives_de_Rennes_IR_2267W.pdf.
- AREC, Agence régionale énergie-climat-, *Guide d'expériences européennes* [en ligne]. 2005. Disponible à l'adresse : https://www.arec-idf.fr/fileadmin/DataStorageKit/AREC/Etudes/pdf/quartiers_durables_guide.pdf.
- AUDIAR, *Démarche de prospective exploratoire appliquée au quartier du Blosne* [en ligne]. décembre 2009. Disponible à l'adresse : https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/blosne/A_2009_Demarche_Prospective_Explo_AUDIAR.pdf.
- AUDIAR, *ZAC de la Courrouze Un écoquartier pour Rennes et Saint-Jacques* [en ligne]. 2011. Disponible à l'adresse : https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/editeur/etudes/fu2011_stjacques_lacourrouze.pdf.
- AUDIAR, SCoT du Pays de Rennes Tableau de bord Suivi du SCot. In : *audiar.org* [en ligne]. mai 2012. Disponible à l'adresse : <http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?page=alo&aloId=36138&fonds=&cid=71>.
- AUDIAR, 2010. Rennes Métropole « Chiffres Clés » 2010. In : *audiar.org* [en ligne]. 2010. Disponible à l'adresse : <http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/seam/resource/directMedia/5kkifuPSFakKKdRZkI1TtADYH-f3aiut?binaryFileId=7276&cid=25>.

- AUDIAR, Rennes Métropole « Chiffres Clés » 2013. In : *audiar.org* [en ligne]. décembre 2013. Disponible à l'adresse : <http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/seam/resource/directMedia/GARlufKEOMEy1u4IJ7uygXWmhRSXbXVb?binaryFileId=8166&cid=105>.
- AUDIAR, L'attractivité internationale de Rennes. Positionnement dans les classements et éléments d'appréciation de son image et de sa renommée. In : [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.audiar.org/publication/economie-et-cooperation/attractivite-rayonnement/lattractivite-internationale-de-rennes>.
- AUDIAR, Rennes a consolidé son rang de 8ème pôle d'enseignement supérieur de France. Principaux constats extraits du tableau de bord 2014. Observatoire métropolitain de l'enseignement supérieur, de la recherche, l'innovation et de la vie étudiante. In : *audiar.org* [en ligne]. 3 avril 2015a. Disponible à l'adresse : <http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?page=alo&aloId=38451&fonds=&cid=124>.
- AUDIAR, SCot du Pays de Rennes approuvé par le Comité syndical le 29 mai 2015 : rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable (PADD), document d'orientation et d'objectifs (DOO), document d'aménagement commercial (DAC). In : [en ligne]. 2015. Disponible à l'adresse : <http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?page=alo&aloId=38498&fonds=&cid=35>.
- BRGM, *Élaboration des secteurs d'information sur les sols (SIS) dans le cadre de la loi ALUR. Guide méthodologique à l'attention des DREAL et acteurs concernés - Rapport final* [en ligne]. S.I. 2015. Disponible à l'adresse : <http://infoterre.brgm.fr/rapports/RP-64025-FR.pdf>.
- CENTRE DES ARCHIVES DE L'ARMEMENT ET DU PERSONNEL CIVIL (CAAPC), *Fonds FR-SHD CAA*. 2018.
- CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) - Rapport de présentation. In : *Ville de Cesson-Sévigné* [en ligne]. juin 2017. Disponible à l'adresse : https://www.ville-cesson-sevigne.fr/wp-content/uploads/2018/03/051_MEC4appro_RP.pdf.
- CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Les conseillers municipaux de la majorité. In : *Ville de Cesson-Sévigné* [en ligne]. 2019a. Disponible à l'adresse : <https://www.ville-cesson-sevigne.fr/les-conseillers-municipaux-de-la-majorite.html>.
- CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Appel d'offre: Étude d'impact et étude d'assainissement du dossier de création de la ZAC des Pierrins. juin 2010.
- CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de, Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) - OAP. In : *Ville de Cesson-Sévigné* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : https://www.ville-cesson-sevigne.fr/wp-content/uploads/2019/07/051_M5appro_OAP-1.pdf.
- CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de et RENNES MÉTROPOLÉ, *Enquête Publique relative à la déclaration de projet de la ZAC «Atalante-ViaSilva» emportant mise en compatibilité du PLU de Cesson-Sévigné - Rapport d'enquête* [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.ville-cesson-sevigne.fr/wp-content/uploads/2017/09/20170713E170007135RapportdefinitifViaSilva.pdf>.
- CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, *Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne - Société d'économie mixte Territoires et développement - Exercices 2005 et suivants* [en ligne]. 2012. Disponible à l'adresse : <https://www.ccomptes.fr/en/documents/22558>.
- CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, *Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne Commune de Cesson-Sévigné - Exercices 2003 et suivants* [en ligne]. S.I. 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/25164>.

- CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, *Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne - Rennes Métropole – Exercices 2011 et suivants* [en ligne]. 22 juin 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.ccomptes.fr/en/documents/22558>.
- CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES, *Rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes de Bretagne - Société Anonyme d'Economie Mixte Citédia – Exercices 2012 et suivants* [en ligne]. 17 juin 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.ccomptes.fr/en/documents/22558>.
- CHARTE D'AALBORG, Charte des villes européennes pour la durabilité. In : *Retrieved from Aalborg, Danemark: http://demarchesterritorialesdedeveloppementdurable.org/wp-content/uploads/2013/07/aalborg.pdf* [en ligne]. 1994. Disponible à l'adresse : http://www.adequations.org/IMG/article_PDF/article_393.pdf.
- COLLECTIVITÉ EAU DU BASSIN RENNAIS, La qualité de votre eau. In : *Eau du Bassin Rennais Collectivité* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.eauidubassinrennais-collectivite.fr/votre-eau/qualite-eau/>.
- COMMISSION DÉVELOPPEMENT DURABLE EN EUROPE, Développement durable en Europe pour un monde meilleur : stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable. In : *eur-lex.europa.eu* [en ligne]. 2001. Disponible à l'adresse : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52001DC0264&from=fr>.
- COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport de la Commission Européenne - Le contrôle de l'application du droit de l'Union européenne - Rapport annuel 2016. In : *ec.europa.eu/transparency* [en ligne]. 6 juillet 2017. Disponible à l'adresse : <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/FR/COM-2017-370-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>.
- COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport de la Commission Européenne - Le contrôle de l'application du droit de l'Union européenne - Rapport annuel 2017 (eng). In : *ec.europa.eu* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/report-2017-annual-report-monitoring-application-eu-law.pdf>.
- COMMISSION EUROPÉENNE POUR L'EFFICACITÉ DE LA JUSTICE (CEPEJ), *Systèmes judiciaires européens Efficacité et qualité de la justice - Etude de la CEPEJ n° 26* [en ligne]. octobre 2018. Disponible à l'adresse : <https://rm.coe.int/rapport-avec-couv-18-09-2018-fr/16808def9d>.
- CONSEIL CONSTITUTIONNEL, Charte de l'environnement de 2004. In : *conseil-constitutionnel.fr* [en ligne]. 2004. Disponible à l'adresse : <https://www.conseil-constitutionnel.fr/le-bloc-de-constitutionnalite/charte-de-l-environnement-de-2004>.
- CONSEIL DE L'EUROPE, Copenhague, Danemark - Cité interculturelle. In : *Programme des « Cités interculturelles »* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.coe.int/fr/web/interculturalcities/copenhagen>.
- CONSEIL D'ÉTAT, Étude annuelle 2016 - Simplification et qualité du droit. In : *Conseil d'État* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.conseil-etat.fr>.
- CONSEIL D'ÉTAT, La démocratie environnementale. In : [en ligne]. juin 2018. Disponible à l'adresse : <http://terment.ru/fr8/?q=La+d%C3%A9mocratie+environnementale++Conseil+d%27Etat>.
- COUR DES COMPTES, L'Etat et le financement de l'économie. In : *ccomptes.fr* [en ligne]. 12 juillet 2012. Disponible à l'adresse : https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/communique_rapport_etat_financement_economie_12072012.pdf.

- DENIS BADRÉ, Affaires européennes. In : *senat.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : https://www.senat.fr/rap/np02_03/np02_03_mono.html.
- DREAL BRETAGNE, Les secteurs d'information sur les sols - Département 35. In : *DREAL Bretagne* [en ligne]. 2019a. Disponible à l'adresse : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/departement-35-r1266.html>.
- DREAL BRETAGNE, Les SEVESO en Bretagne. In : *DREAL Bretagne* [en ligne]. 28 février 2019b. Disponible à l'adresse : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/les-seveso-en-bretagne-r336.html>.
- HELSINGØR KOMMUNE, Byrådsmedlemmer. In : *helsingor.dk* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.helsingor.dk/politik/byraadet/byraadsmedlemmer/>.
- IAUR et SAUVAGE, André, *De la Zup Sud au quartier du Blosne à Rennes Histories* [en ligne]. Rennes. 2013. Disponible à l'adresse : https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/blosne/O_2013-rapport%20histoire%20Blosne.pdf.
- INSEE, Personnes vivant seules dans leur logement selon l'âge et le sexe – Ménages et familles - Séries longues. In : *insee.fr* [en ligne]. 4 décembre 2018a. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3138840?sommaire=3138843>.
- INSEE, Structure des familles avec enfants – Ménages et familles - Séries longues. In : *insee.fr* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3138828?sommaire=3138843>.
- INSEE, Comparateur de territoire – Aire urbaine de Rennes (011) | Insee. In : [en ligne]. 2019a. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=AU2010-011>.
- INSEE, Comparateur de territoire – Intercommunalité-Métropole de Métropole Rennes Métropole. In : [en ligne]. 19 septembre 2019b. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-243500139>.
- INSEE, Couples - Familles - Ménages en 2016 – Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande (35281). In : *insee.fr* [en ligne]. 25 juin 2019c. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4176981?geo=COM-35281>.
- INSEE, Dossier complet – Commune de Cesson-Sévigné (35051). In : *INSEE* [en ligne]. 2019d. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-35051>.
- INSEE, Dossier complet – Commune de Rennes (35238). In : *INSEE* [en ligne]. 2019e. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-35238>.
- INSEE, Dossier complet – Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande (35281). In : *INSEE* [en ligne]. 2019f. Disponible à l'adresse : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-35281>.
- IRSN (INSTITUT DE RADIOPROTECTION ET DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE), La base de données MIMAUSA. In : *irsn.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.irsn.fr/FR/connaissances/Environnement/expertises-locales/sites-miniers-uranium/Pages/4-bdd.aspx#.XaIxo7iNCAC>.
- LÉGIFRANCE, Charte de l'environnement de 2004. In : *legifrance.gouv.fr* [en ligne]. mars 2005. Disponible à l'adresse : <https://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais/Constitution/Charte-de-l-environnement-de-2004>.
- MINISTÈRE DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, SRADDET : un schéma stratégique, prescriptif et intégrateur pour les régions. In : *cohesion-territoires.gouv* [en ligne]. Disponible à l'adresse :

<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sraddet-un-schema-strategique-prescriptif-et-integrateur-pour-les-regions>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Fiche Détaillée Basias - PAL4901112. In : *Géorisques* [en ligne]. 29 juillet 1999. Disponible à l'adresse : <http://fiches-risques.brgm.fr/georisques/basias-detaillee/PAL4901112>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Fiche Détaillée Basias - BRE3503259. In : *Géorisques* [en ligne]. 19 juillet 2005a. Disponible à l'adresse : <http://fiches-risques.brgm.fr/georisques/basias-detaillee/BRE3503259>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Fiche Détaillée Basias - BRE3503793. In : *Géorisques* [en ligne]. 19 juillet 2005b. Disponible à l'adresse : <http://fiches-risques.brgm.fr/georisques/basias-detaillee/BRE3503793>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 35.0013 - Nom usuel du site : GIAT Industrie. In : *Pollution des sols: BASOL* [en ligne]. 19 janvier 2015. Disponible à l'adresse : https://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?page=1&index_sp=35.0013.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Direction générale de la prévention des risques (DGPR). In : *Ministère de la Transition écologique et solidaire* [en ligne]. 13 décembre 2016a. Disponible à l'adresse : <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-prevention-des-risques-dgpr>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 35.0014, Nom usuel du site : QUARON (ex-SOLVADIS France). In : *Géorisques* [en ligne]. 2 décembre 2016b. Disponible à l'adresse : https://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?page=1&index_sp=35.0014.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Site BASOL numéro : 94.0054. In : *Pollution des sols: BASOL* [en ligne]. 6 décembre 2017. Disponible à l'adresse : https://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?page=3&index_sp=94.0054.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Inventaire historique des sites industriels et activités de service (BASIAS). In : *Géorisques* [en ligne]. 2019a. Disponible à l'adresse : [http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/inventaire-historique-des-sites-industriels-et-activites-de-service-basias#/.](http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/inventaire-historique-des-sites-industriels-et-activites-de-service-basias#/)

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Pollution des sols: BASOL. In : *Pollution des sols: BASOL* [en ligne]. 2019b. Disponible à l'adresse : https://basol.developpement-durable.gouv.fr/fiche.php?page=3&index_sp=94.0054.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Adaptation de la France au changement climatique. In : *ecologique-solidaire.gouv* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/adaptation-france-au-changement-climatique>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, Pollution des sols, SIS et anciens sites industriels. In : *Géorisques* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/pollution-des-sols-sis-et-anciens-sites-industriels>.

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE et AIDA - LA RÉGLEMENTATION DE LA PRÉVENTION DES RISQUES ET DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, Circulaire du 08/02/07 relative aux sites et sols pollués - Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués. In : *aida.ineris.fr* [en ligne]. 15 juillet 2007. Disponible à l'adresse : https://aida.ineris.fr/consultation_document/7323.

MINISTÈRE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS, La direction du Budget a publié l'édition 2019 de son « Budget de l'État voté en quelques chiffres ». In : *Forum de la*

- performance* [en ligne]. 22 février 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/actualites/2019/direction-budget-a-publie-edition-2019-budget-etat-vote-en-quelques-chiffres>.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, *Dossier de Presse - 1ère Conférence nationale Ville durable* [en ligne]. 4 novembre 2009. Disponible à l'adresse : <http://www.moselle.gouv.fr/content/download/1396/9769/file/palmar%C3%A8sEcocit%C3%A9Ecoquartier2009.pdf>.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES, Grenelle de l'environnement - Document récapitulatif des tables rondes tenues à l'Hôtel de Roquelaure les 24, 25 et 26 octobre 2007. In : *La Documentation française* [en ligne]. novembre 2007. Disponible à l'adresse : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/084000048/index.shtml>.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE et COPPENS, Yves, Rapport de la Commission Coppens de préparation de la Charte de l'environnement. In : [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/054000294/index.shtml>.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, KOSCIUSKOMORIZET, Nathalie et APPARU, Benoist, *L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes*, 5 octobre 2011. p. 2.
- MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, Présentation du Danemark. In : *France Diplomatie* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/danemark/presentation-du-danemark/article/presentation-du-danemark>.
- MINISTÈRE DES ARMÉES, Fin du service militaire : premiers pas il y a 20 ans. In : *defense.gouv.fr* [en ligne]. 22 février 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/fin-du-service-militaire-premiers-pas-il-y-a-20-ans>.
- MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF DENMARK, Factsheet Denmark - The political system. In : *netpublikationer.dk* [en ligne]. février 2006. Disponible à l'adresse : http://www.netpublikationer.dk/um/6600/pdf/1_The_Political_System.pdf.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DE LA BIODIVERSITÉ, Stratégie de l'Union européenne pour la biodiversité (SUEB) | Indicateurs ONB. In : <http://indicateurs-biodiversite.naturefrance.fr> [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <http://indicateurs-biodiversite.naturefrance.fr/fr/thematiques/strategie-de-lunion-europeenne-pour-la-biodiversite-sueb>.
- OCDE, *Stratégies nationales de développement durable : bonnes pratiques dans les pays de l'OCDE* [en ligne]. Editions OCDE. Paris : 2006. Disponible à l'adresse : <http://www.oecd.org/fr/croissanceverte/36655852.pdf>.
- OCDE, *Examens environnementaux de l'OCDE : Danemark 2007* [en ligne]. Editions OCDE. Paris : s.n. 2008. Disponible à l'adresse : <https://www.oecd-ilibrary.org/content/publication/9789264044371-fr>.
- OCDE, *Études économiques de l'OCDE : Danemark 2016* [en ligne]. Editions OCDE. Paris : s.n. 2017. Disponible à l'adresse : https://www.oecd-ilibrary.org/content/publication/eco_surveys-dnk-2016-fr.

- OECD, OECD Territorial Reviews: Copenhagen, Denmark - OCDE. In : *oecd.org* [en ligne]. mars 2009. Disponible à l'adresse : <https://www.oecd.org/fr/gov/oecdterritorialreviewscopenhagendenmark.htm>.
- OECD, *Fiscal federalism 2014: making decentralisation work*. Paris : Organisation for Economic Cooperation and Development. 2013a. ISBN 978-92-64-20456-0.
- OECD, *Urbanisation and green growth in China* [en ligne]. Paris : OECD. 2013b. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1787/5k49dv68n7jf-en>.
- OECD, *Environment at a Glance 2015* [en ligne]. 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.oecd-ilibrary.org/content/publication/9789264235199-en>.
- OFFICE PARLEMENTAIRE D'ÉVALUATION DES CHOIX SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES, Rapport sur les lignes à haute et très haute tension : quels impacts sur la santé et l'environnement ? In : *la documentation française* [en ligne]. mars 2009. Disponible à l'adresse : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/094000157/index.shtml>.
- PAYS DE RENNES, SCot du Pays de Rennes 2007. In : *amispatrimoinerenneais.org* [en ligne]. 18 décembre 2007. Disponible à l'adresse : <http://www.amispatrimoinerenneais.org/arga10/wp-content/uploads/2015/09/dog-1ok.pdf>.
- PAYS DE RENNES, SCoT du Paysde Rennes- Rapport de présentation. In : *paysderennes.fr* [en ligne]. 29 mai 2015. Disponible à l'adresse : <http://www.paysderennes.fr/-Les-grandes-etapes-de-la-revision-.html>.
- PAYS DE RENNES, Le territoire - Pays de Rennes. In : [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.paysderennes.fr/-Profil-du-territoire-.html>.
- PÔLE MÉTROPOLITAIN NANTES SAINT-NAZAIRE, Démarche EcoCité, programme Ville de demain. In : *nantessaintnazaire.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.nantessaintnazaire.fr/demarche-ecocite-programme-ville-de-demain/>.
- PRÉFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE, Avis d'enquêtes publiques avec volet Loi sur l'eau / Autorisation environnementale des ZAC Atalante Via Silva et Les Pierrins sur Cesson-Sévigné et Rennes (du 27 août au 26 septembre 2018). In : *ille-et-vilaine.gouv.fr* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/Avis-d-enquetes-publiques-avec-volet-Loi-sur-l-eau>.
- RENNES MÉTROPOLE, Discussion: Rennes - ZAC La Courrouze - Sujet Général. In : *pss-archi.eu* [en ligne]. 12 octobre 2006. Disponible à l'adresse : <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?id=27256>.
- RENNES MÉTROPOLE, *Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole 2015 - 2020* [en ligne]. janvier 2016. Disponible à l'adresse : https://metropole.rennes.fr/sites/default/files/file-PolPub/Le_Plan_Local_de_l_Habitat_de_Rennes_Metropole_-_2015-20.pdf.
- RENNES MÉTROPOLE, Budget de la Ville de Rennes 2018 - Le soutien aux associations. In : *dataviz.rennesmetropole.fr* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <http://dataviz.rennesmetropole.fr/budget/budget-ville-rennes-2018/soutien-aux-associations/>.
- RENNES MÉTROPOLE, Budget de la Ville de Rennes 2018 - Les grands chiffres. In : *dataviz.rennesmetropole.fr* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <https://dataviz.rennesmetropole.fr/budget/budget-ville-rennes-2018/les-grands-chiffres/>.
- RENNES MÉTROPOLE, Le plan de déplacements urbains. In : *metropole.rennes.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://metropole.rennes.fr/le-plan-de-deplacements-urbains>.

- RENNES MÉTROPOLE et SEMTCAR, Métro ligne b - Le tracé et les stations. In : [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : http://www.metro-rennes-metropole.fr/accueil/le_projet/le_trace_et_les_stations.
- RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 1. Rapport de présentation. juin 2005.
- RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 2.1. Les objectifs de construction de la ZAC. juin 2005..
- RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 2.2. Schéma d'intention. juin 2005.
- RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, ZAC «La Courrouze» - Compte rendu annuel à la collectivité. octobre 2017.
- REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE, Les politiques environnementale et climatique de l'Union européenne. In : *RPUE - Représentation Permanente de la France auprès de l'Union européenne* [en ligne]. 22 février 2019. Disponible à l'adresse : <https://ue.delegfrance.org/les-politiques-environnementale-et>.
- SAINT JACQUES DE LA LANDE, Nouvelle école Gabriel Péri. In : *st-jacques.fr* [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.st-jacques.fr/education-enfance/nouvelle-ecole-gabriel-peri/>.
- SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU. In : *st-jacques.fr* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.st-jacques.fr/amenagement-urbain/urbanisme/plu/>.
- SAINT JACQUES DE LA LANDE, Ville de, La société Langlois et la rennais de préfabrication ont occupé le secteur de la Pilate jusqu'en 1984. In : *Vivre à Saint Jacques*. février 2014a. n° 24, p. 6.
- SAINT JACQUES DE LA LANDE, Ville de, *Saint Jacques de La Lande PLU 2014* [en ligne]. septembre 2014. Disponible à l'adresse : http://www.st-jacques.fr/media/reglement_plu_2014_043926400_1634_15102014.pdf.
- SAINT JACQUES DE LA LANDE, Ville de, *St-Jacques d'hier à aujourd'hui* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : https://www.st-jacques.fr/media/livret_expo_nvlle_mairie_16_web_002321900_1050_26102016.pdf.
- SECRETARIAT GÉNÉRAL POUR LA MODERNISATION DE L'ACTION PUBLIQUE, La boîte à outil des démarches participatives. In : *Comment Faire, la boîte à outils de la DITP* [en ligne]. octobre 2017. Disponible à l'adresse : <http://comment-faire.modernisation.gouv.fr/tool/la-boite-a-outil-des-demarches-participatives/>.
- SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, La Courrouze : accueil / Découvrir le projet urbain/ L'histoire. In : *lacourrouze.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lacourrouze.fr/decouvrir-le-projet-urbain/l-histoire>.
- SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, Visiter la Courrouze. In : *lacourrouze.fr* [en ligne]. 2019b. Disponible à l'adresse : <https://www.explore-lacourrouze.fr/>.
- SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, Vivre en ville, habiter dans un parc. In : *lacourrouze.fr* [en ligne]. 2019c. Disponible à l'adresse : <https://www.lacourrouze.fr/decouvrir-le-projet-urbain/l-histoire/item/vivre-en-ville-habiter-dans-un-parc>.
- SÉNAT, Le statut des îles européennes. In : *senat.fr* [en ligne]. mai 2000. Disponible à l'adresse : <https://www.senat.fr/lc/lc73/lc73.html>.
- SÉNAT, Par le groupe de travail sur la lutte contre la pollution de l'air. In : [en ligne]. Disponible à l'adresse : http://www.senat.fr/rap/r17-412/r17-412_mono.html.

- TERRITOIRES PUBLICS, Pôle économique en centre-ville, Au cœur d'un territoire attractif. In : *euromennes.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.euromennes.fr/un-pole-economique-en-centre-ville>.
- TERRITOIRES RENNES, Cesson-Sévigné, Les Pierrins. In : *territoires-rennes.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.territoires-rennes.fr/fr/projets/cesson-sevigne-pierrins>.
- THORIGNÉ-FOUILLARD, Ville de, Via Silva 2040. In : *ville-thorigne-fouillard.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : http://www.ville-thorigne-fouillard.fr/accueil/urbanisme_et_environment/projets_durbanisation/via_silva_2040.
- UNION EUROPÉENNE, Règlements, directives et autres actes législatifs. In : *europa.eu* [en ligne]. 16 juin 2016. Disponible à l'adresse : https://europa.eu/european-union/eu-law/legal-acts_fr.
- UNION EUROPÉENNE et OHLIGER, Tina, Politique environnementale: principes généraux et cadre de base | Fiches thématiques sur l'Union européenne |. In : *europarl.europa.eu* [en ligne]. mai 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/71/politique-environnementale-principes-generaux-et-cadre-de-base>.
- UNITED NATIONS, CHAPTER XXVII ENVIRONMENT 13. Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters Aarhus, Denmark, 25 June 1998. In : *United Nations Treaty Collection Website* [en ligne]. 30 octobre 2001. Disponible à l'adresse : https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXVII-13&chapter=27.
- UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, 2014 revision of the World Urbanization Prospects. In : [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html>.

Articles & Liens Internet

- 20 MINUTES, Nantes ne préside plus Eurocities (mais son mandat a été fructueux). In : *20minutes.fr* [en ligne]. 30 novembre 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/nantes/1971175-20161130-nantes-preside-plus-eurocities-mandat-fructueux>.
- A., Caroline, Västra Hamnen, l'éco quartier du futur. In : *La Suède en kit* [en ligne]. 7 mai 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.lasuedeenkit.se/vastra-hammen-leco-quartier-du-futur/>.
- ACTU-ENVIRONNEMENT, Sdage : le gouvernement simplifie les règles de participation du public. In : *actu-environnement.com* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.actu-environnement.com/ae/news/Sdage-gouvernement-simplifie-participation-public-32198.php4>.
- ALLAIN, Camille, VIDEO. Rennes: Impressionnante démolition à la Courrouze avant l'arrivée du pôle multimodal. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 21 mars 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/rennes/2034895-20170321-video-rennes-impressionnante-demolition-courrouze-avant-arrivee-pole-multimodal>.
- AMBEC, Stefan et CRAMPES, Claude, «La voiture électrique ne résout pas les problèmes de pollution, elle les déplace». In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 14 décembre 2017. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/idees/article/2017/12/14/la-voiture-electrique-ne-resout-pas-les-problemes-de-pollution-elle-les-deplace_5229854_3232.html.
- ANON., Le quartier Vauban de Fribourg en Brisgau: un éco-quartier modèle? In : [en ligne]. Lausanne. 2009. Disponible à l'adresse : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00435409>.
- ASSOCIATION MÉMOIRE ARSENAL COURROUZE RENNES, Historique - Arsenal de Rennes : 1793 - 2009. In : *memoire.arsenal.courrouze.rennes.sitew* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <http://www.memoire.arsenal.courrouze.rennes.sitew.com/Historique.B.htm>.
- AUBÉPINE, Aubépine – ingénieurs conseils au service de vos arbres et paysages. In : *Aubépine* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.aubepine.fr/>.
- AYONG LE KAMA, Alain, Réflexions sur la croissance verte — Sciences économiques et sociales. In : *ses.ens-lyon.fr* [en ligne]. 21 septembre 2009. Disponible à l'adresse : <http://ses.ens-lyon.fr/articles/reflexions-sur-la-croissance-verte-74827>.
- BANQUE MONDIALE, PIB par habitant, (\$ PPA internationaux courants) | Data. In : *banquemondiale.org* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.PCAP.PP.CD>.
- BÂTIMENT (CTB), Cahiers Techniques du, 6. ZOOM SUR. Le chantier de dépollution de La Courrouze à Rennes. In : *Cahiers Techniques du Bâtiment (CTB)* [en ligne]. 1 octobre 2009. Disponible à l'adresse : </article/6-zoom-sur-le-chantier-de-depollution-de-la-courrouze-a-rennes.22606>.
- BATTAGLIA, Mattea et COLLAS, Aurélie, Plus de 80 % d'une génération au niveau du bac. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 13 juillet 2012. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/orientation-scolaire/article/2012/07/13/plus-de-80-d-une-generation-au-niveau-du-bac_1733491_1473696.html.
- BAUDELLE, Guy, Place Publique Rennes. In : [en ligne]. décembre 2014. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/Faut-il-urbaniser-la-ceinture-verte-de-Rennes-1>.
- BENKIMOUN, Paul, L'expertise délicate des cancers de l'école de Vincennes. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 27 février 2007. Disponible à l'adresse :

https://www.lemonde.fr/planete/article/2007/02/27/1-expertise-delicate-des-cancers-de-l-ecole-de-vincennes_876740_3244.html.

- BENSADOUN, Sophie, Un monde vivant, histoires de biodiversité. In : *videotheque.cnrs.fr* [en ligne]. 2010. Disponible à l'adresse : <https://videotheque.cnrs.fr/doc=2265>.
- BERREZAI, Olivier, Christian Lepetit, une carrière d'urbaniste. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 23 juin 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/christian-lepetit-une-carriere-durbaniste-857947>.
- BERREZAI, Olivier, Rennes. L'école inachevée sera transformée en bureaux. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 27 avril 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-l-ecole-inachevee-sera-transformee-en-bureaux-5726602>.
- BERREZAI, Olivier, Rennes. Quels déplacements urbains pour demain ? In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 18 octobre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-quels-deplacements-urbains-pour-demain-6024940>.
- BFMTV, James CADIEU - Dirigeant de la société 86-22 - BFMBusiness.com. In : [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://dirigeants.bfmtv.com/James-CADIEU-126352>.
- BIOREGIONAL, Championing a better way to live. In : *bioregional.com* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.bioregional.com/>.
- BOURGEON, Jean Claude, MOREL, Pierre, BRIERO, Lénéaïc et FAURE, Patrice, Inauguration du mémorial dédié aux prisonniers et déportés du Train de Langeais le 08/12/2015. In : *memoiredeguerre.free.fr* [en ligne]. 2015. Disponible à l'adresse : <http://memoiredeguerre.free.fr/convoi44/memorial-courrouze.htm>.
- BRANCHU, P, Végétalisons les champs libres ! In : *La Fabrique Citoyenne - Rennes* [en ligne]. 17 octobre 2018. Disponible à l'adresse : <https://fabriquecitoyenne.rennes.fr/projects/budget-participatif-4-2/collect/depot-des-projets-3/proposals/vegetalisons-les-champs-libres-1>.
- BRETAGNE-MARCHESPUBLICS, Consultation marchés publics : marchés publics travaux, services, fournitures. In : *Bretagne-marchespublics.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.avispublicsdebretagne.com/recherche-marches-publics.html>.
- BY&HAVN, Forside. In : *byoghavn.dk* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://byoghavn.dk/nordhavn/>.
- C40 CITIES, City Climate Leadership Awards 2013. In : *c40.org* [en ligne]. 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.c40.org/2013-winners>.
- CABINET SEBAN ET ASSOCIÉS, Décryptage de la loi NOTRe. In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 9 septembre 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/>.
- CALRECYCLE, History of California Solid Waste Law, 1985-1989. In : *CalRecycle* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.calrecycle.ca.gov/laws/legislation/calhist/1985to1989>.
- CAPGEMINI, Capgemini France : Consulting, Technology, Digital Transformation Services. In : *Capgemini France* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.capgemini.com/fr-fr/>.
- CAPITAL, La dette publique de la France approche à grands pas de la barre de 100% du PIB - Capital.fr. In : *capital.fr* [en ligne]. 28 juin 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.capital.fr/entreprises-marches/france-lendettement-se-rapproche-des-100-1343300>.
- CARBON-BLANC MA PLANÈTE, Téléchargez le manifeste et faites-le signer par vos voisins. In : *Manifeste citoyen pour une Ville durable* [en ligne]. 18 janvier 2019. Disponible à l'adresse : <https://carbonblancmaplanete.home.blog/2019/01/18/manifeste-a-telecharger/>.

- CARREL, François, A Grenoble, la caserne de Bonne n'a pas que du bon. In : *Libération.fr* [en ligne]. 2 avril 2012. Disponible à l'adresse : https://www.liberation.fr/societe/2012/04/02/a-grenoble-la-caserne-de-bonne-n-a-pas-que-du-bon_807499.
- CDE, Masdar City. In : *Connaissance des Énergies* [en ligne]. 18 avril 2011. Disponible à l'adresse : <https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/masdar-city>.
- CEM MESURES, Champs électromagnétiques des lignes à haute tension : la carte des relevés publics. In : *cem-mesures.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.cem-mesures.fr/>.
- CERCLE PAUL BERT, Accueil. In : *cerclepaulbert.asso.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://cerclepaulbert.asso.fr/>.
- CESSON-SEVIGNE.SUPERFORUM, PSS / Discussion: Cesson-Sévigné - Ecoquartier Viasilva. In : *pss-archi.eu* [en ligne]. 17 novembre 2012. Disponible à l'adresse : <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?pid=426205#p426205>.
- CGDD, Les dépenses publiques de R et D en énergie en 2017. In : *statistiques.developpement-durable.gouv.fr* [en ligne]. 4 février 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-depenses-publiques-de-r-et-d-en-energie-en-2017-rebond-des-moyens-alloues-la-recherche-sur-le?list-actu=true>.
- CHAPUIS, Jean-Yves, Rennes, la ville archipel. In : *Le Moniteur* [en ligne]. 22 novembre 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/article/rennes-la-ville-archipel.1103754>.
- CHAUVEAU, Loïc, Une ligne électrique enterrée pour sécuriser la Bretagne. In : *Sciences et Avenir* [en ligne]. 15 janvier 2018. Disponible à l'adresse : https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/climat/la-bretagne-inaugure-une-ligne-electrique-haute-tension-enterree_119821.
- CHAUVEROU, Eric et DEBS, Maxime, Transport maritime : une mondialisation conteneurisée qui rime encore avec pollution. In : *franceculture.fr* [en ligne]. 9 septembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.franceculture.fr/ecologie-et-environnement/transport-maritime-une-mondialisation-conteneurisee-qui-rime-encore-avec-pollution>.
- CHEMIN FAISANT, In : *cheminfaisant.net* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.cheminfaisant.net/>;
- CHEN, John Woodside with additional reporting by Si, WENJUAN, Xu et HUILAN, Liu, Too fast, too soon: how China's growth led to the Tianjin disaster. In : *The Guardian* [en ligne]. 23 mai 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.theguardian.com/cities/2017/may/23/city-exploded-china-growth-tianjin-disaster-inevitable>.
- CHERLONEIX, Karin, Bretagne. L'enfant sur le tricycle est faux, les automobilistes ralentissent. In : *fougeres.maville.com* [en ligne]. 6 septembre 2019. Disponible à l'adresse : https://fougeres.maville.com/actu/actudet_-securite-routiere.-pres-de-rennes-une-poupee-alerte-les-automobilistes_loc-3825787_actu.Htm.
- CIA, Field Listing : GDP (purchasing power parity) — The World Factbook. In : *cia.gov* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/208.html#DA>.
- CISDP, Écoquartier de Vauban. In : *uclg-cisdp.org* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.uclg-cisdp.org/fr/observatoire/%C3%A9coquartier-de-vauban>.
- CLUB TECHNI.CITÉS, Le PLH de Rennes Métropole coûtera 50 millions d'euros/an. In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 28 juin 2005. Disponible à l'adresse : <https://www.lagazettedescommunes.com/19193/le-plh-de-rennes-metropole-couter-a-50-millions-deuros-an/>.

- COLLET, Jean-Christophe, La Courrouze : l'école Simone Veil ouvrira en 2021. In : *Rennes Infos autrement* [en ligne]. 3 mai 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.rennes-infos-autrement.fr/la-courrouze-lecole-simone-veil-ouvrira-en-2021/>.
- COMMISSION DES NORMES, DE L'ÉQUITÉ, QUÉBEC et DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL, Acide picrique. In : *csst.qc.ca* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : https://www.csst.qc.ca/prevention/reptox/Pages/fiche-complete.aspx?no_produit=12765&no_seq=1. https://www.google.com/search?q=https%3A%2F%2Fwww.csst.qc.ca%2Fprevention%2Freptox%2FPages%2Ffiche-complete.aspx%3Fno_produit%3D12765%26no_seq%3D1.&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b.
- COMMISSION D'INCLUSION SOCIALE, DE DÉMOCRATIE, PARTICIPATIVE ET DES DROITS DE L'HOMME DE et CITÉS ET GOUVERNEMENTS LOCAUX UNIS (CGLU), *Fribourg. Allemagne. Écoquartier de Vauban* [en ligne]. 2006. Disponible à l'adresse : https://www.uclg-cisdp.org/sites/default/files/Fribourg_2010_fr_final.pdf.
- CONNAISSANCE DES ÉNERGIES, «3/4 de l'énergie consommée en France est d'origine nucléaire ». In : *connaissancedesenergies.org* [en ligne]. 14 mars 2012. Disponible à l'adresse : <https://www.connaissancedesenergies.org/34-de-l-energie-consommee-en-france-est-d-origine-nucleaire-120315>.
- CONQUER, Nicole, La ZAC des Pierrins sort bel et bien de terre. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 20 octobre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/cesson-sevigne-35510/la-zac-des-pierrins-sort-bel-et-bien-de-terre-5332627>.
- CONQUER, Nicole, L'Atrium, un ensemble de 8 000 m2 de bureaux. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 25 septembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/cesson-sevigne-35510/l-atrrium-un-ensemble-de-8-000-m2-de-bureaux-5988192>.
- CONSERVATION NATURE, Conservation de la nature. In : *conservation-nature.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.conservation-nature.fr/>.
- COUPIN, Baptiste, Rennes, nouvelle reine de la tech ? In : *Le Journal des Entreprises* [en ligne]. 23 juillet 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.lejournaldesentreprises.com/ille-et-vilaine/article/rennes-nouvelle-reine-de-la-tech-126271>.
- COURRIER INTERNATIONAL, Classement. Qualité de vie : les villes européennes toujours bien placées. In : *courrierinternational.com* [en ligne]. 22 mars 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.courrierinternational.com/revue-de-presse/classement-qualite-de-vie-les-villes-europeennes-toujours-bien-placees>.
- COWI, Powering your 360° solutions. In : *cowi.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.cowi.com/>.
- CRIIREM, GOUHIER, Catherine, LE RUZ, Pierre et HERRIAU, Jean-Charles, Enquête citoyenne - « Vivre avec une ligne THT ? » - Synthèse des résultats. In : *criirem.org* [en ligne]. 2008. Disponible à l'adresse : https://www.criirem.org/wp-content/uploads/2015/11/090123_synthese_enquete_tht-2.pdf.
- CUCARULL, Jérôme, Sous la Courrouze la mémoire de l'arsenal de Rennes. In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. décembre 2010. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/Sous-la-Courrouze-la-memoire-de-larsenal-de-Rennes-1>.
- DAHERON, BLANDINE, Nouvelle « Charte d'Athènes » 2003 : les urbanistes définissent leur profession. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 2 janvier 2004. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/article/nouvelle-charte-d-athenes-2003-les-urbanistes-definissent-leur-profession.1826264>.

- DANCER, Marie, L'armement, une industrie jugée stratégique pour la France. In : *La Croix* [en ligne]. 10 juillet 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.la-croix.com/Economie/Larmement-industrie-jugee-strategique-France-2019-07-10-1201034501>.
- DANISH ENERGY AGENCY, Energy Policy in Denmark. In : *cnrec.org.cn* [en ligne]. 2012. Disponible à l'adresse : http://www.cnrec.org.cn/data/2013/05/14/27b0a548_4aeb_4709_a64c_a5bd33d9aeef/EnergyPolicyinDenmark.pdf.
- DARD, Charles, La Courrouze : « Faire du végétal l'armature de l'éco-quartier ». In : *semencemag.fr* [en ligne]. mars 2013. Disponible à l'adresse : [entretien-dard-eco-quartier-vegetal-la-courrouze.html](http://www.semencemag.fr/entretien-dard-eco-quartier-vegetal-la-courrouze.html).
- DEBONTRIDE, Xavier, Écocité : où en est le projet Via Silva ? In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. juin 2015a. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/Ecocite-ou-en-est-le-projet-Via-Silva>.
- DEBONTRIDE, Xavier, La longue tradition des ZAC rennaises. In : *placepublique-rennes.com* [en ligne]. juin 2015b. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/La-longue-tradition-des-ZAC-rennaises>.
- DEGAVRE, Elodie, Horizontal Metropolis, les territoires prodiges. In : *A + Architecture in Belgium* [en ligne]. 28 juin 2018. Disponible à l'adresse : <https://a-plus.be/fr/actuel/horizontal-metropolis-het-beloofde-land-2/>.
- DELAROCHE, Rodolphe, Nantes Métropole - EUROCITIES à Nantes : les villes intelligentes au service de l'Europe - International. In : *nantesmetropole.fr* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.nantesmetropole.fr/actualite/l-actualite-thematique/eurocities-a-nantes-les-villes-intelligentes-au-service-de-l-europe-international-86577.kjsp>.
- DELAVEAU, Daniel, Discours de Daniel Delaveau, président de l'AdCF. 22e convention nationale de l'intercommunalité. via @l_AdCF. In : *AdCF* [en ligne]. 13 octobre 2011. Disponible à l'adresse : https://www.adcf.org/contenu-article?num_article=836&num_thematique=7.
- DEVALLAN, Hervé, Le Club des 30 lève le voile. In : *Bretagne Actuelle* [en ligne]. 27 juin 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.bretagne-actuelle.com/le-club-des-30-leve-le-voile/edito/>.
- DREW, Kevin, Comment San Francisco est devenue la ville modèle du « zéro déchet ». In : *Challenges* [en ligne]. 17 septembre 2015. Disponible à l'adresse : https://www.challenges.fr/economie/positive-economy-forum/comment-san-francisco-est-devenue-la-ville-modele-du-zero-dechet_65019.
- DUQUE GÓMEZ, Catalina, Densité urbaine. In : *CITEGO* [en ligne]. Disponible à l'adresse : http://www.citego.org/bdf_fiche-notion-1_fr.html.
- DUROX, Solenne, La Courrouze: un écoquartier qui se voulait exemplaire. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016a. n° 82, p. 25.
- DUROX, Solenne, Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016b. n° 82, p. 22-25.
- DUROX, Solenne, Pollution des sols à la Courrouze, Volte-face de la ville. In : *Le Mensuel de Rennes*. septembre 2016c. n° 83, p. 18-19.
- ECOCITY, ECOCITY World Summit Nantes France. In : *ecocity-2013.com* [en ligne]. 2013. Disponible à l'adresse : <http://www.ecocity-2013.com/fr/le-projet-ecocity/>.
- ECO-CITY PROJECT, Joint ECO-City developments in Scandinavia and Spain. In : *ecocity-project.eu* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.ecocity-project.eu/>.

- EECKHOUT, Laetitia Van, L'urbanisme du Paris d'Hausmann, modèle pour la ville durable ? In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 1 février 2017. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2017/02/01/l-urbanisme-du-paris-d-hausmann-modele-pour-la-ville-durable_5072553_4811534.html.
- EIFFAGE AMÉNAGEMENT, *La Vallée à Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine) - Dossier de presse* [en ligne]. novembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.eiffageconstruction.com/files/live/sites/construction-v2/files/Documents/Communiqués/2018/LaVall%C3%A9e-Chatenay-Malabry-dossier-presse.pdf>.
- ESCACH, Nicolas et SERRY, Arnaud, Copenhague : les projets de développement portuaire et de développement urbain — Géoconfluences. In : *ens-lyon.fr* [en ligne]. 5 juin 2013. Disponible à l'adresse : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/popup/Baltique3.html>.
- EUROPE BEYON COAL, Data. In : *beyond-coal.eu* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://beyond-coal.eu/data/>.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, Urban sprawl in Europe - The ignored challenge. In : *eea.europa.eu* [en ligne]. 24 novembre 2006. Disponible à l'adresse : https://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, Air quality in Europe - 2018. In : *European Environment Agency* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>.
- EUROPEAN URBAN KNOWLEDGE NETWORK, European Green-City Index - Assessing the environmental impact of Europe's major cities. In : *eukn.eu* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.eukn.eu/news/detail/european-green-city-index-assessing-the-environmental-impact-of-europes-major-cities/>.
- EUROSTAT, Eurostat. In : *ec.europa.eu/eurostat/fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/home>.
- FABRE, Maël, L'État verse 1,6 million pour financer Viasilva. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 5 octobre 2011. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/letat-verse-16-million-pour-financer-viasilva-311923>.
- FABRE, Thierry, France: combien coûte l'évasion fiscale des multinationales? - Challenges. In : [en ligne]. 16 juillet 2019. Disponible à l'adresse : https://www.challenges.fr/economie/fiscalite/apple-facebook-total-attac-chiffre-l-evasion-fiscale-des-multinationales-en-france_664385.
- FALGA, Pierre, Palmarès des villes les plus attractives: l'Ouest a le vent en poupe. In : *L'Express.fr* [en ligne]. 6 octobre 2017. Disponible à l'adresse : https://www.lexpress.fr/emploi/palmares-des-villes-les-plus-attractives-l-ouest-a-le-vent-en-poupe_1949416.html.
- FNAU, Le SRADDET nouveaux enjeux pour les intercommunalités - Fnau. In : [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.fnau.org/fr/publication/le-sraddet-nouveaux-enjeux-pour-les-intercommunalites/>.
- FOUCART, Stéphane, Les experts estiment « possible » un lien entre lignes à très haute tension et leucémies infantiles. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 21 juin 2019. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/06/21/danger-des-lignes-a-haute-tension-en-l-absence-de-certitude-les-experts-recommandent-la-prudence_5479454_3244.html.
- FRANCEINFO, Les explosions à Tianjin ont bien entraîné une pollution de l'air. In : *Franceinfo* [en ligne]. 13 août 2015. Disponible à l'adresse :

- https://www.francetvinfo.fr/monde/chine/explosion-a-tianjin/les-explosions-a-tianjin-ont-bien-entraîne-une-pollution-de-l-air_1040525.html.
- FRANCEINFO, Curitiba, la ville la plus « verte » du Brésil. In : *Franceinfo* [en ligne]. 21 février 2018. Disponible à l'adresse : https://www.francetvinfo.fr/monde/bresil/curitiba-la-ville-la-plus-verte-du-bresil_2621676.html.
- FRANCEINFO, Justice : condamné pour fraude fiscale, Patrick Balkany est incarcéré. In : *Franceinfo* [en ligne]. 13 septembre 2019. Disponible à l'adresse : https://www.francetvinfo.fr/economie/emploi/metiers/droit-et-justice/justice-condamne-pour-fraude-fiscale-patrick-balkany-est-incarcere_3615871.html.
- GARRIC, Audrey, Cinq cartes qui montrent l'impact du charbon en Europe. In : *lemonde.fr* [en ligne]. 10 septembre 2015. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/energies/article/2015/09/11/cinq-cartes-qui-montrent-l-impact-du-charbon-en-europe_4752060_1653054.html.
- GEC INGÉNIERIE, bureau d'études architectes, bureau d'études TCE. In : *gec ingenierie, bureau d'études et de coordination pour bâtiment et industrie* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://gec-ingenierie.fr/>.
- GÉOCONFLUENCES, Aire urbaine. In : *Eduscol ENS de Lyon* [en ligne]. avril 2018. Disponible à l'adresse : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/aire-urbaine>.
- GERMANWATCH, Climate Change Performance Index. In : *Climate Change Performance Index* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.climate-change-performance-index.org/>.
- GICQUEL, Jérôme, Rennes: Le service d'autopartage City Roul' ouvre 14 nouvelles stations. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 19 septembre 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/rennes/1927243-20160919-rennes-service-autopartage-city-roul-ouvre-14-nouvelles-stations>.
- GICQUEL, Jérôme, Rennes: Des rencontres linguistiques en un clic avec l'application Leeve. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 17 novembre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/high-tech/2164787-20171107-rennes-rencontres-linguistiques-seul-clic-application-leeve>.
- GICQUEL, Jérôme, Une enquête menée pour comptabiliser les voitures sur la rocade rennaise. In : *20minutes.fr* [en ligne]. 17 septembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.20minutes.fr/rennes/2338003-20180917-rennes-enquete-menee-comptabiliser-voitures-rocade>.
- GIRARD, Dorian, Elections au Brésil : ultralibéral et antisystème, le programme de Jair Bolsonaro. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 25 octobre 2018. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/10/25/bresil-queles-sont-les-propositions-de-jair-bolsonaro-favori-de-l-election-presidentielle_5374325_4355770.html.
- GPSC, Consumption Based GHG of C40 Cities. In : *GPSC* [en ligne]. 28 mars 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.thegpsc.org/knowledge-products/climate-change/consumption-based-ghg-c40-cities>.
- GRANT ASSOCIATES, Tianjin Eco-City. In : *landezine* [en ligne]. 7 mai 2017. Disponible à l'adresse : <http://landezine.com/index.php/2017/05/tianjin-eco-city-by-grant-associates/>.
- GROS, Marie-Joëlle, Avec « Notre planète », Netflix déploie toutes les merveilles du monde sous nos yeux - Télévision - Téléràma.fr. In : [en ligne]. 4 décembre 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.telerama.fr/television/avec-notre-planete,-netflix-deploie-toutes-les-merveilles-du-monde-sous-nos-yeux,n6202270.php>.

- GROSSETÊTE, Matthieu, Des accidents de la route pas si accidentels. In : *Le Monde diplomatique* [en ligne]. 1 août 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.monde-diplomatique.fr/2016/08/GROSSETETE/56078>.
- GROUPE DE PROJET RIESELFELD, «Le nouveau quartier de Fribourg-Rieselfeld: exemple d'un projet de développement urbain durable réussi». In : *freiburg.de* [en ligne]. 2010. Disponible à l'adresse : https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E420758414/347968/Rieselfeld_fr_2010.pdf. - Recherche Google.
- GUERNY, Stanislas du, CAILabs utilise la lumière pour augmenter la capacité des fibres optiques. In : *Les Echos* [en ligne]. 13 mai 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.lesechos.fr/2018/05/cailabs-utilise-la-lumiere-pour-augmenter-la-capacite-des-fibres-optiques-990270>.
- GUGUEN, Jean-Pol, 1969. L'Ami 8, une voiture bretonne. In : *Bretagne actualités* [en ligne]. 12 septembre 1969. Disponible à l'adresse : <http://www.ina.fr/video/RXF01023303>.
- GUISNEL, Jean, Il y a vingt ans, Jacques Chirac interrompait définitivement les essais nucléaires. In : *Le Point* [en ligne]. 29 janvier 2016. Disponible à l'adresse : https://www.lepoint.fr/editos-du-point/jean-guisnel/il-y-a-vingt-ans-jacques-chirac-interrompait-definitivement-les-essais-nucleaires-29-01-2016-2013910_53.php.
- HABBARD, Anne-Christine, L'éthique environnementale : La défaite du politique ? -. In : *raison-publique.fr* [en ligne]. 7 avril 2010. Disponible à l'adresse : <https://www.raison-publique.fr/article269.html>.
- HARTMANN, Christian, Présentation du budget 2019 : qui sont les gagnants et les perdants ? In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 24 septembre 2018. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2018/09/24/budget-2019-quelques-gagnants-plusieurs-perdants_5359362_1656968.html.
- HEINRICH, Kat, How San Francisco Achieved a High Performing Food Waste Composting Program. In : *Beyond Food Waste* [en ligne]. 4 juin 2017. Disponible à l'adresse : <https://beyondfoodwaste.com/what-makes-san-franciscos-food-recycling-program-successful/>.
- HERODOTE.NET, Le Parti communiste chinois - Un Parti très peu «communiste» - Herodote.net. In : [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : https://www.herodote.net/Le_Parti_communiste_chinois-synthese-1761.php.
- HIAULT, Richard, La Chine devance nettement les Etats-Unis comme premier exportateur mondial. In : *Les Echos* [en ligne]. 25 juillet 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.lesechos.fr/2016/07/la-chine-devance-nettement-les-etats-unis-comme-premier-exportateur-mondial-218883>.
- HIVERT, Anne-Françoise, La guerre des gangs angoisse Copenhague. In : *Libération.fr* [en ligne]. 9 mars 2009. Disponible à l'adresse : https://www.liberation.fr/planete/2009/03/09/la-guerre-des-gangs-angoisse-copenhague_543630.
- HIVERT, Anne-Françoise, Copenhague se rêve vierge de carbone - Libération. In : *Libération.fr* [en ligne]. 15 mai 2016. Disponible à l'adresse : https://www.liberation.fr/planete/2016/05/15/copenhague-se-reve-vierge-de-carbone_1452863.
- HOFFSTETTER, Matthieu, Les géants de la tech pèsent autant que le PIB du Danemark. In : *Bilan* [en ligne]. 27 novembre 2014. Disponible à l'adresse : https://www.bilan.ch/techno/les_geants_de_la_tech_pesent_autant_que_le_pib_du_danemark.
- HUET, Yann-Armel, Municipales à Rennes. Quand les élus de tous bords sont d'accord pour plus de vert en ville. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 17 septembre 2019a. Disponible à l'adresse :

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/municipales-rennes-quand-les-elus-de-tous-bords-sont-d-accord-pour-plus-de-vert-en-ville-6523855>.

HUET, Yann-Armel, Rennes. Il faudra covoiturer au moins un jour par semaine d'ici 2030. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 31 janvier 2019b. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-il-faudra-covoiturer-au-moins-un-jour-par-semaine-d-ici-2-030-6206789>.

HUMAN RIGHTS WATCH, Liban : La crise des déchets menace la santé. In : *Human Rights Watch* [en ligne]. 1 décembre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.hrw.org/fr/news/2017/12/01/liban-la-crise-des-dechets-menace-la-sante>.

IAUR, Nouveaux outils de co-conception et d'éco- construction. In : *iaur.fr* [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : http://www.iaur.fr/wp-content/uploads/2014/11/Programme-Rencontre_Recherche_Dec2014.pdf.

IEA, CO2 Emissions. In : *iea.org* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.iea.org/statistics/co2emissions/>.

INRAP, Cesson-Sévigné, Z.A.C. des Pierrins, tranche 1 - Rapport final d'opération [en ligne]. S.I. 2016. Disponible à l'adresse : <http://bibliotheque.numerique.sra-bretagne.fr/files/original/81194e0e37ae72bbaa68c27616d8390c.pdf>.

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, IEA - Denmark. In : *iea.org* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.iea.org/policiesandmeasures/pams/denmark/>.

INVESTIRLMNP, Classement des villes étudiantes par nombre d'étudiants. In : *investirlmnp.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.investirlmnp.fr/actualites/classement-des-villes-etudiantes-par-nombre-etudiants-115>.

IPBES, IPBES Global Assessment Preview. In : *ipbes.net* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ipbes.net/news/ipbes-global-assessment-preview>.

JACOB, Antoine, Danemark. Le tout renouvelable pour horizon énergétique. In : *la documentation française* [en ligne]. 4 novembre 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/d000804-danemark.-le-tout-renouvelable-pour-horizon-energetique-par-antoine-jacob>.

JANUEL, Pierre, Des indicateurs pour mesurer l'inflation normative. In : *Dalloz Actualité* [en ligne]. 31 mai 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.dalloz-actualite.fr/flash/des-indicateurs-pour-mesurer-l-inflation-normative#.XZ47KbiNCAc>.

JARNIGON, Vincent, INFO OUEST-FRANCE. Emmanuel Couet, président de Rennes Métropole, quittera la vie politique en 2020. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 14 juin 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/info-ouest-france-emmanuel-couet-president-de-rennes-metropole-quittera-la-vie-politique-en-2020-6398509>.

JOLY, Julien, Rennes la moche. In : *Le Mensuel de Rennes*. juin 2014. n° 59, p. 42-45.

JOSSET, Christophe, Pour des mines de charbon, des villages sont rasés en Allemagne. In : *L'Express.fr* [en ligne]. 14 janvier 2018. Disponible à l'adresse : https://www.lexpress.fr/diaporama/diapo-photo/actualite/monde/europe/en-images-pour-des-mines-de-charbon-des-villages-sont-rases-en-allemande_1975298.html.

JOURDAN, Virginie, ROYER, Anne et JOLY, Julien, Le STAR se serre la ceinture. In : *Le Mensuel de Rennes*. octobre 2015. n° 73, p. 26-32.

KAIMAN, Jonathan, China's « eco-cities »: empty of hospitals, shopping centres and people. In : *The Guardian* [en ligne]. 14 avril 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.theguardian.com/cities/2014/apr/14/china-tianjin-eco-city-empty-hospitals-people>.

- KARLENZIG, Warren, European Green City Index Released: City of Copenhagen Ranks Highest, Kiev at Bottom. In : *Common Current* [en ligne]. 8 décembre 2009. Disponible à l'adresse : <http://www.commoncurrent.com/notes/2009/12/european-green-city-index-rele.html>.
- KERDREUX, Gilles, Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres. In : *Ouest-France* [en ligne]. 9 avril 2008. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_-Le-long-travail-de-depollution-de-la-Courrouze-et-des-autres-loc-612552_actu.Htm.
- KERING, Notre gouvernance. In : *kering.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.kering.com/fr/groupe/notre-gouvernance/>.
- KERORGUEN, Yan de, Masdar City, la ville du futur ? In : *The Good Life* [en ligne]. 12 février 2018. Disponible à l'adresse : <https://thegoodlife.thegoodhub.com/2018/02/12/masdar-city-ville-futur/>.
- LA CENTRALE DES MARCHÉS, Marché public : Lot 121 - Vrd, clos couvert et divers du parc relais et Gare-bus Cesson - Viasilva de la ligne b du métro automatique de Rennes Métropole - Rennes. In : *centraledesmarches.com* [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <https://centraledesmarches.com/marches-publics/Rennes-Semtcars-Lot-121-Vrd-clos-couvert-et-divers-du-parc-relais-et-Gare-bus-Cesson-Viasilva-de-la-ligne-b-du-metro-automatique-de-Rennes-Metropole/3275719>.
- LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE, La tragédie des 6 et 7 août 1944. In : *lanouvellerepublique.fr* [en ligne]. 31 août 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.lanouvellerepublique.fr/indre-et-loire/commune/langeais/la-tragedie-des-6-et-7-aout-1944>.
- LACROIX SOFREL, Technologies connectées pour un environnement intelligent - LACROIX Sofrel. In : *lacroix-sofrel.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lacroix-sofrel.fr/>.
- LACTALIS INTERNATIONAL, BRIDEL, des produits laitiers pour toute la famille. In : *lactalis-international.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.lactalis-international.com/bridel/>.
- LANGELLIER, Jean-Pierre et PEDROLETTI, Brice, China to build first eco-city. In : *The Guardian* [en ligne]. 4 mai 2006. Disponible à l'adresse : <https://www.theguardian.com/world/2006/may/04/outlook.development>.
- L'APRAS - ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DE L'ACTION ET DE L'ANIMATION SOCIALE, L'APRAS - Le social partagé. In : *apras.org* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://site.apras.org/page.php?ID=1>.
- LAROUSSE, Éditions, Encyclopédie Larousse en ligne - Danemark : géographie physique. In : *larousse.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Danemark_géographie_physique/187625.
- L'ASSOCIATION ÉCOQUARTIER, Bo01 "cité de demain" Dans une société de l'information et du bien-être, écologiquement durable. In : *ecoquartier.ch* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <http://ecoquartier.ch/wp-content/uploads/2016/05/malmo-ecoquartier-vastra-hammen-bo01.pdf>.
- L'ATELIER DU CANAL, Bienvenu à l'atelier du Canal. In : *atcanal.fr* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.atcanal.fr/>.
- LAVA, Home » LAVA. In : *LAVA* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.l-a-v-a.net/>.
- LAVAGEN, Léa, La rénovation de Rennes-Châteaubriant trop chère pour les communes. In : *Le Mensuel de Rennes*. août 2016. n° 82, p. 14.

- LE GOFF, Laurent, City Roul', l'alternative à la voiture perso. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 24 mai 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/city-roul-lalternative-la-voiture-perso-4254749>.
- LE GOFF, Laurent, Rennes. Le souvenir du dernier train de déportés reste vif. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 1 août 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-le-souvenir-du-dernier-train-de-deportes-reste-vif-6466613>.
- LE JOURNAL DES ENTREPRISES, EcoCité 2009.Rennes Métropole lauréate. In : *lejournaldesentreprises.com* [en ligne]. 4 décembre 2009. Disponible à l'adresse : <https://www.lejournaldesentreprises.com/ille-et-vilaine/article/ecocite-2009rennes-metropole-laureate-18797>.
- LE MONITEUR, Les Prix du Palmarès Ecoquartier 2009. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 4 novembre 2009. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/article/les-prix-du-palmares-ecoquartier-2009.614599>.
- LE MONITEUR, A Rennes, le projet d'écocité Via Silva sur les rails. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 8 mars 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/article/a-rennes-le-projet-d-ecocite-via-silva-sur-les-rails.615054>.
- LE MONITEUR, A Rennes, une tour de 90 mètres va pousser près de la gare. In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 24 septembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/article/a-rennes-polemique-autour-du-projet-de-tour-de-90-metres.1993254>.
- LE POINT, Déchets: la Chine ferme sa poubelle, panique dans les pays riches. In : *Le Point* [en ligne]. 21 janvier 2018. Disponible à l'adresse : https://www.lepoint.fr/monde/dechets-la-chine-ferme-sa-poubelle-panique-dans-les-pays-riches-21-01-2018-2188366_24.php.
- LE ROY-GLEIZES, Carine, «La réglementation explore enfin le sujet de l'après- installations classées !». In : *lemoniteur.fr* [en ligne]. 11 décembre 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.lemoniteur.fr/article/la-reglementation-explore-enfin-le-sujet-de-l-apres-installations-classees.947679>.
- LE TÉLÉGRAMME, Un adjoint au maire de Rennes mis en examen. In : *letelegramme.fr* [en ligne]. 4 juin 1997. Disponible à l'adresse : <https://www.letelegramme.fr/ar/viewarticle1024.php?aaaammjj=19970604&article=19970604-2165007&type=ar>.
- LE TÉLÉGRAMME, Sols pollués. La mairie de Rennes contrainte de délocaliser un projet d'école. In : *Le Télégramme* [en ligne]. 1 juillet 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.letelegramme.fr/ille-et-vilaine/rennes/sols-pollues-la-mairie-de-rennes-contrainte-de-delocaliser-un-projet-d-ecole-01-07-2016-11131731.php>.
- LE TELEGRAMME, Rennes - Meilleure maire du monde. Nathalie Appéré élue... deuxième. In : *Le Telegramme* [en ligne]. 12 février 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.letelegramme.fr/ille-et-vilaine/rennes/meilleure-maire-du-monde-nathalie-appere-elue-deuxieme-12-02-2019-12207020.php>.
- LE TEMPS, «L'Europe va vivre, à court terme, une crise des déchets». In : *Le Temps* [en ligne]. 31 octobre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.letemps.ch/sciences/leurope-va-vivre-court-terme-une-crise-dechets>.
- LEEVE, Échange Linguistique | Rencontre | Pratique langues étrangères. In : *leeve.fr* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.leeve.fr/fr#home>.
- LÉGIBASE URBANISME, La phase de création des ZAC. In : *Légibase Urbanisme* [en ligne]. 30 novembre 2016. Disponible à l'adresse : <https://urbanisme.legibase.fr/base-de-connaissances/lamenagement/la-phase-de-creation-des-zac-932>.

- LEMKE, Coralie, Cette pollution colossale émise par les bateaux de croisière. In : *Sciences et Avenir* [en ligne]. 13 juillet 2019. Disponible à l'adresse : https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/pollution/les-bateaux-de-croisiere-emettent-une-pollution-colossale_135358.
- LES AMIS DU PATRIMOINE RENNAIS, Qui aura la plus haute?!!!? In : *amispatrimoinerenmais.org* [en ligne]. 24 septembre 2018. Disponible à l'adresse : <http://www.amispatrimoinerenmais.org/?p=5880>.
- L'ÉTUDIANT, Rennes : Classement des villes étudiantes 2019-2020. In : *letudiant.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.letudiant.fr/palmares/palmares-des-villes-etudiantes/rennes.html>.
- L'EXPRESS, Résultats municipales 2008 Cesson-Sévigné (35510). In : *lexpress.fr* [en ligne]. 2008. Disponible à l'adresse : https://www.lexpress.fr/resultats-elections/municipales-2008-cesson-sevigne-35510_374741.html.
- L'EXPRESS, Les inégalités sociales des revenus et le fossé entre riches et pauvres - L'Express. In : *lexpress.fr* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : https://www.lexpress.fr/actualite/societe/les-inegalites-sociales-des-revenus-et-le-fosse-entre-riches-et-pauvres_1853244.html.
- LH, Présidentielle 2017 : Rennes, grande ville où l'on a le moins voté pour Marine Le Pen après Paris. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 24 avril 2017. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/presidentielle-2017-rennes-grande-ville-on-moins-vote-marine-pen-apres-paris-1240469.html>.
- LIQUET, Valérie, Une nouvelle proposition de loi pour accommoder l'article 55 de la loi SRU. In : *Banque des Territoires* [en ligne]. 12 juin 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.banquedesterritoires.fr/une-nouvelle-proposition-de-loi-pour-accommoder-l'article-55-de-la-loi-sru>.
- L'OBS, Attribution de logements sociaux: le modèle rennais fait école. In : *nouvelobs.com* [en ligne]. 21 mai 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.nouvelobs.com/societe/20130521.AFP3474/attribution-de-logements-sociaux-le-modele-rennais-fait-ecole.html>.
- MALARET, Katia, « Depuis des mois, on vit dans un chantier inachevé ». In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 19 septembre 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/depuis-des-mois-vit-dans-un-chantier-inacheve-672103>.
- MALSCH, Edouard, 4 lauréats pour le prix de l'aménagement urbain 2013. In : *Urbanews* [en ligne]. 30 octobre 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.urbanews.fr/2013/10/30/36526-4-laureats-prix-lamenagement-urbain-2013/>.
- MAMPAEY et GROUPE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ, Dépenses militaires mondiales: la planète ne désarme pas. In : *grip.org* [en ligne]. 21 juin 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.grip.org/fr/node/2593>.
- MANDINE., Muriel, La ville du futur s'invente à Cesson-Sévigné. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 21 janvier 2011. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_-La-ville-du-futur-s-invente-a-Cesson-Sevigne_dep-1662483_actu.Htm.
- MARCHAL, Boris, Via Silva 2040 : une agence pour gérer le projet. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 8 février 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/silva-2040-une-agence-pour-gerer-le-projet-799536>.
- MÉMOIRE DE GUERRE, Le dernier convoi de Rennes dit « train de Langeais ». Chronologie des événements. In : <http://memoiredeguerre.free.fr> [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://memoiredeguerre.free.fr/convoi44/chrono.htm>.

- MICHEL, Anne, Quinze parlementaires soupçonnés de détournement de fonds publics. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 11 juillet 2019. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/politique/article/2019/07/11/quinze-parlementaires-dans-le-viseur-du-pnf-pour-detournement-de-fonds-publics_5487967_823448.html.
- MONFLANQUIN, L'épopée des Bastides... In : *monflanquin-museedesbastides* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.monflanquin-museedesbastides.com/présentation-du-musée/le-phénomène-des-bastides/>.
- MONTOYA, Claudia Villalobos, *Final report of all realized monitoring and evaluation studies* [en ligne]. Germany. University of Magdeburg,. 2012. Disponible à l'adresse : <http://www.ecocity-project.eu/PDF/Final%20report%20of%20all%20realized%20monitoring%20and%20evaluation%20studies.pdf>.
- MOT, espaces-transfrontaliers.org: Copenhague-Malmö. In : *espaces-transfrontaliers.org* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/territoires/agglomerations-transfrontalieres/copenhague-malmoe-0/copenhague-malmoe-1>.
- MOULÈNE, Jean-Maurice, Les Principes du Nouvel Urbanisme. In : *cnu.org* [en ligne]. 2001. Disponible à l'adresse : https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_french.pdf.
- N2C, N2C est spécialisé dans l'achat, réparation, mise en sécurité et vente de machines outils liées au travail du métal. In : *machine-outil-n2c.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.machine-outil-n2c.fr/>.
- NANTES, Ville de, La qualité de vie d'une capitale verte. In : *nantes.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.nantes.fr/home/a-nantes-et-pas-ailleurs/decouvrir-nantes/la-metropole-des-possibles/nantes-capitale-verte.html>.
- @NATGEOFRANCE, San Francisco, la première ville zéro déchet. In : *National Geographic* [en ligne]. 2 janvier 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.nationalgeographic.fr/environnement/san-francisco-la-premiere-ville-zero-dechet>.
- NIRAS, Learn how NIRAS engages with the Sustainable Development Goals. In : *niras.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.niras.com/167904>.
- NOHRA, Samuel, Voici le monsieur propre aux 45 000 salariés. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 16 juin 2007. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_-voici-le-monsieur-propre-aux-45-000-salaries_7-416908_actu.Htm.
- NOHRA, Samuel, Legendre inaugure son nouveau siège à la Courrouze. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 27 septembre 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/legendre-inaugure-son-nouveau-siege-la-courrouze-411483>.
- NOHRA, Samuel, Rennes. Sols pollués: le pôle éducatif de la Courrouze retardé. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 7 mars 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-sols-pollues-le-pole-educatif-de-la-courrouze-retarde-4081170>.
- NOHRA, Samuel, Rennes. L'application qui abolit les frontières entre étudiants. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 1 octobre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-leeve-l-application-qui-abolit-les-frontieres-entre-etudiants-5280379>.
- NOUEL, Justice, le toujours parent pauvre du budget de la France. In : *Fondation IFRAP* [en ligne]. 10 octobre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.ifrap.org/etat-et-collectivites/justice-le-toujours-parent-pauvre-du-budget-de-la-france>.

- OBSERVATOIRE DE L'ARCTIQUE, Danemark et Groenland. In : *observatoire-arctique.fr* [en ligne]. 5 octobre 2016. Disponible à l'adresse : <http://www.observatoire-arctique.fr/analyses-regionales/les-etats-de-l-arctic-eight/danemark-et-groenland/danemark-et-groenland/>.
- OUEST-FRANCE, Décès de Roger Belliard, ancien maire de Cesson. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 9 mai 2007. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_-deces-de-roger-belliard-ancien-maire-de-cesson_7-404243_actu.Htm.
- OUEST-FRANCE, Un grand jardin pour les élèves de Mauconseil. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 2 mars 2010. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_-Un-grand-jardin-pour-les-eleves-de-Mauconseil-31-1281663_actu.Htm.
- OUEST-FRANCE, Conseil municipal de Cesson-Sévigné. Séance houleuse autour du plan d'urbanisme. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 24 octobre 2012a. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_-conseil-municipal-de-cesson-sevigne.-seance-houleuse-autour-du-plan-d-urbanisme_52674-2232612_actu.Htm.
- OUEST-FRANCE, Création d'une société d'aménagement Viasilva. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 31 octobre 2012b. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/creation-dune-societe-damenagement-viasilva-1086772>.
- OUEST-FRANCE, La patte rennaise de l'architecte Georges Maillols. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 6 août 2014a. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/la-patte-rennaise-de-larchitecte-georges-maillols-2749182>.
- OUEST-FRANCE, Le futur parc de la Pilate commence à prendre forme. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 28 avril 2014b. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-jacques-de-la-lande-35136/le-futur-parc-de-la-pilate-commence-prendre-forme-2502034>.
- OUEST-FRANCE, Qui est Emmanuel Couet, le nouveau président ? In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 25 avril 2014c. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/qui-est-emmanuel-couet-le-nouveau-president-2418110>.
- OUEST-FRANCE, Transferts de compétences à Rennes métropole : quel impact ? In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 7 janvier 2015a. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/chantepie-35135/transferts-de-competences-rennes-metropole-quel-impact-3104350>.
- OUEST-FRANCE, Un groupe de travail spécifique sur la ligne haute tension. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 15 décembre 2015b. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/cesson-sevigne-35510/un-groupe-de-travail-specifique-sur-la-ligne-haute-tension-3924811>.
- OUEST-FRANCE, Une salle d'activités à l'école Mauconseil. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 15 juin 2015c. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/une-salle-dactivites-lecole-mauconseil-3489967>.
- OUEST-FRANCE, Cesson-Sévigné. Le projet ViaSilva : c'est parti ! In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 16 juin 2016a. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/cesson-sevigne-le-projet-viasilva-cest-parti-4306027>.
- OUEST-FRANCE, Logement: Emmanuelle Cosse admire le modèle rennais et évoque NDDL. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 2 mars 2016b. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/logement-emmanuelle-cosse-admire-le-modele-rennais-et-evoque-nddl-4071019>.
- OUEST-FRANCE, St-Jacques et St-Grégoire, même combat : le logement social ! In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 27 décembre 2016c. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/st-jacques-et-st-gregoire-meme-combat-le-logement-social-4071019>.

france.fr/bretagne/rennes-35000/st-jacques-et-st-gregoire-meme-combat-le-logement-social-4709244.

OUEST-FRANCE, Rennes. La Courrouze: un nouveau pôle éducatif à la rentrée 2021. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 21 mai 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-la-courrouze-un-nouveau-pole-educatif-la-rentree-2021-5010645>.

OUEST-FRANCE, Ille-et-Vilaine. Plus de 250 jeunes recrutés l'an passé dans l'armée de terre. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 4 avril 2018a. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/ille-et-vilaine-plus-de-250-jeunes-recrutes-l-passe-dans-l-armee-de-terre-5673219>.

OUEST-FRANCE, La future école maternelle reçoit son toit végétalisé. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 25 mai 2018b. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-jacques-de-la-lande-35136/la-future-ecole-maternelle-recoit-son-toit-vegetalise-5787247>.

OUEST-FRANCE, L'entreprise. Samsic installe son siège près de la gare, où une tour de 100 mètres sera construite. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 21 septembre 2018c. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-une-tour-de-pres-de-100-m-de-hauteur-dominera-le-quartier-de-la-gare-5978356>.

OUEST-FRANCE, Rennes. Un Réseau express vélo de 16 km à travers la ville. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 2 février 2018d. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-un-reseau-express-velo-de-16-km-travers-la-ville-5540958>.

OUEST-FRANCE, Rennes. Une école Simone Veil à la Courrouze en 2021. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 16 avril 2018e. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-une-ecole-simone-veil-la-courrouze-en-2021-5701300>.

OUEST-FRANCE, Rennes-Châteaubriant. La totalité de la ligne ferroviaire remise en état en 2021. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 20 juin 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes-chateaubriant-la-totalite-de-la-ligne-ferroviaire-remise-en-etat-en-2021-6407816>.

PARIS NORMANDIE, Un processus à bout de souffle. In : *www.paris-normandie.fr* [en ligne]. 23 janvier 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.paris-normandie.fr/region/un-processus-a-bout-de-souffle-KJ2380149>.

PASQUESOONE, Valentine, « Notre maison brûle et nous regardons ailleurs » : on vous raconte l'histoire de cette formule emblématique de Jacques Chirac. In : *Franceinfo* [en ligne]. 27 septembre 2019. Disponible à l'adresse : https://www.francetvinfo.fr/politique/jacques-chirac/notre-maison-brule-et-nous-regardons-ailleurs-on-vous-raconte-l-histoire-de-cette-formule-emblematisee-de-jacques-chirac_3633285.html.

PATHAK, Subhash, Patna most polluted Bihar city, Muzaffarpur next. In : *Hindustan Times* [en ligne]. 13 janvier 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.hindustantimes.com/patna/patna-most-polluted-bihar-city-muzaffarpur-next/story-PA04In9HPOxNjfHwPuPXQK.html>.

PÉDECH, Hélène, Rennes: une sépulture du Couvent des Jacobins livre ses secrets. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 2 juin 2015. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/rennes-une-sepulture-du-couvent-des-jacobins-livre-ses-secrets-737561.html>.

PEDERSEN, Ove K., The theory of the competitive state created a stir and attracted the interest of the Chinese government. In : *CBS - Copenhagen Business School* [en ligne]. 19 juin 2015.

- Disponible à l'adresse : <https://www.cbs.dk/en/knowledge-society/examples-of-research/the-theory-of-the-competitive-state-created-a-stir-and-attracted-the-interest-of-the-chinese>.
- PEIGNÉ, Thierry, Pollution aux nitrates : la cour de justice européenne condamne une nouvelle fois la France. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 4 septembre 2014. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/2014/09/03/pollution-aux-nitrates-la-cour-de-justice-europeenne-condamne-une-nouvelle-fois-la-france-543544.html>.
- PERELMAN, Marc, Le Corbusier ou le corps écrasé. In : *A l'encontre* [en ligne]. 2015. Disponible à l'adresse : <https://alencontre.org/societe/le-corbusier-ou-le-corps-ecrase.html>.
- PÉREZ, René, Christian Roulleau, le Breton qui pèse deux milliards. In : *Bretagne Bretons* [en ligne]. 22 septembre 2016. Disponible à l'adresse : <http://www.bretagne-bretons.fr/christian-roulleau-breton-pese-deux-milliards/>.
- PERSÉE, Phlipponneau, Michel. In : *persee.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.persee.fr/authority/399147>.
- PIALOT, Dominique, Climat : le transport maritime international face à ses responsabilités. In : *latribune.fr* [en ligne]. 5 avril 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/climat-le-transport-maritime-international-face-a-ses-responsabilites-774183.html>.
- PINAULT, Eric, 2008. Fermeture pour un mois du site PSA Peugeot Citroën à Rennes. In : *20 heures* [en ligne]. 31 octobre 2008. Disponible à l'adresse : <http://www.ina.fr/video/3761342001003>.
- PINSON, Gilles et SOUTRA, Hugo, « Les élites urbaines ferment les yeux sur les effets sociaux de la métropolisation » – Gilles Pinson. In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 13 octobre 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.lagazettedescommunes.com/379188/les-elites-urbaines-ferment-les-yeux-sur-les-effets-sociaux-de-la-metropolisation-gilles-pinson/>.
- PLACE PUBLIQUE, Milan Kundera : « La plus haute tour » dans une ville « vraiment moche ». In : *placepublique-rennes.com* [en ligne]. janvier 2010a. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/Milan-Kundera-La-plus-haute-tour-dans-une-ville-vraiment-moche-1>.
- PLACE PUBLIQUE, Mini-dossier : l'intercommunalité. In : *Place Publique*. octobre 2010b. p. 13.
- PLANCHON, Ronan, Innovation. Comment la Bretagne est devenue une place forte de la cybersécurité. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 22 janvier 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/comment-la-bretagne-est-devenue-une-place-forte-de-la-cybersecurite-6179356>.
- POIRAUD, Philippe, 1972. Rennes - 35 : Arsenal. In : *Bretagne actualités* [en ligne]. 1972. Disponible à l'adresse : <http://www.ina.fr/video/RXF01014656>.
- POIRAUD, Philippe, 1974. Destruction de l'Arsenal. In : *Bretagne actualités* [en ligne]. 1974. Disponible à l'adresse : <http://www.ina.fr/video/RXF01002957>.
- POPULATIONDATA.NET, Palmarès - Indicateur de développement humain (IDH). In : *PopulationData.net* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.populationdata.net/palmares/idh/>.
- PRIGENT, François, Les élections de 1973 Un tournant politique en Ille-et-Vilaine. In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. 08 2013. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/Les-elections-de-1973-Un-tournant-politique-en-Ille-et-Vilaine-1>.
- PROJET BASES, Le réalisme critique. In : *unil.ch* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://wp.unil.ch/bases/2013/08/realisme-critique/>.

- PRUETZ, Rick, Learning from the European Green Capitals. In : *Ecocity Media* [en ligne]. 2 avril 2014. Disponible à l'adresse : <https://ecocity.wordpress.com/2014/04/02/learning-from-the-european-green-capitals/>.
- QUARON, Qui sommes nous? Présentation de QUARON. In : *quaron.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.quaron.com/fr/qui-sommes-nous/presentation>.
- RAMBOLL GROUP, Nordhavnsvej – the largest road construction project in Copenhagen in 50 years. In : *ramboll.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://ramboll.com/projects/rdk/nordhavnsvej-uk>.
- RAYONS D'ACTION, Qui sommes-nous? In : *rayonsdaction.org* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.rayonsdaction.org/association/qui-sommes-nous>.
- RECOLOGY, Recology Home - Compost, Recycling, & Landfill - Collection & Processing. In : *Recology* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.recology.com/>.
- REGISTER, Richard, Report from China – Progress at Tianjin Eco-city and Promise at Nanjing. In : *Ecocity Builders* [en ligne]. 24 octobre 2012. Disponible à l'adresse : <https://ecocitybuilders.org/report-from-china-progress-at-tianjin-eco-city-and-promise-at-nanjing/>.
- REUTERS, Oslo trash incinerator starts experiment to slow climate change. In : *Reuters* [en ligne]. 25 janvier 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.reuters.com/article/us-climatechange-trash-idUSKCN0V31XC>.
- ROUX, Romain et TRIBOUILLARD, Killian, Equipe Appéré, dernière représentante des bébés Hervé. In : *Le Mensuel de Rennes*. septembre 2019. n° 116, p. 43.
- RTL, Sondage : l'individualisme ronger notre société, jugent les Français. In : [en ligne]. 15 juillet 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.rtl.fr/actu/sondage-l-individualisme-ronger-notre-societe-jugent-les-francais-7763157540>.
- RUE89, A Grenoble, la vie en écoquartier : « C'est beau mais y a plein de bestioles ». In : *Rue89Lyon* [en ligne]. 3 mars 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.rue89lyon.fr/2014/03/03/grenoble-la-vie-en-ecoquartier-cest-beau-y-plein-de-bestioles/>.
- RULLIER, Thibaud, Masdar City peine à sortir du sable émirati. In : *Le Temps* [en ligne]. 5 décembre 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.letemps.ch/economie/masdar-city-peine-sortir-sable-emirati>.
- SAGASCIENCES, Les origines de la vie à travers l'Histoire : des récits improbables aux scénarios réalistes. In : *Les origines de la vie - Retracer la Saga du vivant* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://sagascience.com/origines/a-travers-l-histoire/>.
- SALLIOU, Sylvaine, Alerte chimique levée à l'entreprise Triadis de St Jacques de la Lande. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 23 octobre 2012. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/2012/10/23/alerte-chimique-l-entreprise-triadis-de-st-jacques-de-la-lande-124435.html>.
- SALLIOU, Sylvaine, Rennes/La Courrouze : le chantier suspendu jusqu'à la mi-2015... à cause d'une pollution. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 10 octobre 2014. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/2014/10/10/rennesla-courrouze-le-chantier-suspendu-jusqu-la-mi-2015-cause-d-une-pollution-568706.html>.
- SANTÉ PUBLIQUE FRANCE, Cancers pédiatriques. In : *santepubliquefrance.fr* [en ligne]. 2019a. Disponible à l'adresse : <https://www.santepubliquefrance.fr/recherche/#search=cancers%20p%C3%A9diatriques>.

- SANTÉ PUBLIQUE FRANCE, Vélo et risques d'accident : revue de la littérature scientifique en France et à l'étranger de 1990 à 2016. In : *santepubliquefrance.fr* [en ligne]. 8 juillet 2019b. Disponible à l'adresse : [/les-actualites/2019/velo-et-risques-d-accident-revue-de-la-litterature-scientifique-en-france-et-a-l-etranger-de-1990-a-2016](https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/2019/velo-et-risques-d-accident-revue-de-la-litterature-scientifique-en-france-et-a-l-etranger-de-1990-a-2016).
- SCET, Notre mission. In : *Scet* [en ligne]. 17 août 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.scet.fr/qui-sommes-nous/notre-mission>.
- SECCHI, Bernardo et VIGANÒ, Paola, ZAC de la Courrouze, Rennes - international competition [first prize]. In : *studio associato bernardo secchi paola viganò* [en ligne]. 2003. Disponible à l'adresse : http://www.secchi-vigano.eu/atS03/at%20S03_la%20courrouze.html.
- SÉCHÉ ENVIRONNEMENT, Rapport RSE 2018 - Du déchet à la ressource. In : *groupe-seche.com* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.groupe-seche.com/documents/RSE/RSE-2018/?p=soutien-pacte-mondial>.
- SENET, Stéphanie, Oslo condamnée à importer des déchets - Journal de l'environnement. In : *journaldelenvironnement.net* [en ligne]. 30 avril 2013. Disponible à l'adresse : <http://www.journaldelenvironnement.net/article/oslo-condamnee-a-importer-des-dechets,34452>.
- SETUR, SETUR - Bureau d'études urbanisme, VRD, paysage. In : *setur* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.setur.fr/>.
- SF ENVIRONMENT, Policies Related to Zero Waste. In : *sfenvironment.org* [en ligne]. 15 octobre 2011. Disponible à l'adresse : <https://sfenvironment.org/zero-waste-legislation>.
- SIDLER, Olivier SIDLER et ENERTECH, *Analyse de la consommation énergétique des tours - Note technique n°090101* [en ligne]. janvier 2009. S.l. : s.n. 2009. Disponible à l'adresse : <https://www.enertech.fr/modules/catalogue/pdf/44/Consommation%20energie%20tours.pdf>.
- SIMON, Pascal, Économie. Ces pépites d'entreprises font rayonner l'Ille-et-Vilaine. In : *rennes.maville.com* [en ligne]. 31 janvier 2019. Disponible à l'adresse : https://rennes.maville.com/actu/actudet_economie.-ces-pepites-d-entreprises-font-rayonner-l-ille-et-vilaine_fil-3637769_actu.Htm?abo=3303938&serv=36&utm_source=newsletter&utm_medium=email_interne&utm_campaign=lettre_information_maville&utm_content=actualite.
- SINGAPORE, Tianjin Eco-city. In : *mnd.gov.sg* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.mnd.gov.sg/tianjinecocity>.
- SNÉGAROFF, Thomas, Histoires d'Info. En 1985, Chevènement fixe l'objectif de mener 80% d'une classe d'âge au niveau du bac. In : *Franceinfo* [en ligne]. 5 juillet 2017a. Disponible à l'adresse : https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/histoires-d-info/histoires-d-info-en-1985-chevenement-fixe-l-objectif-de-mener-80-d-une-classe-d-age-au-niveau-du-bac_2247837.html.
- SNÉGAROFF, Thomas, Toute dernière fois. 2004, la dernière fois où une mine de charbon en France était en fonction. In : *Franceinfo* [en ligne]. 17 août 2017b. Disponible à l'adresse : https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/toute-derniere-fois/toute-derniere-fois-2004-la-derniere-fois-ou-une-mine-de-charbon-en-france-etait-en-fonction_2287094.html.
- SOCIÉTÉ CHIMIQUE DE FRANCE, Acide picrique. In : *societechimiquedefrance* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.societechimiquedefrance.fr/Acide-picrique.html>.
- STATISTA, Chiffre d'affaires mondial du marché pharmaceutique 2001-2017. In : *statista.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://fr.statista.com/statistiques/564968/marche-pharmaceutique-chiffre-d-affaires-mondial/>.
- STATISTA, Infographie: Les plus gros pays émetteurs de CO2 au monde. In : *statista.com* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://fr.statista.com/infographie/9668/plus-gros-emetteurs-de-co2-dans-le-monde/>.

- STATISTICS DENMARK, Statistical Yearbook 2017. In : *dst.dk* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.dst.dk/en/Statistik/Publikationer/VisPub?cid=22257#>.
- TECHNICOLOR, Page d'accueil. In : *technicolor.com* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.technicolor.com/fr>.
- TENDIL, Michel, Les grandes aires urbaines couvrent désormais la moitié du territoire. In : *Banque des Territoires* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.banquedesterritoires.fr/les-grandes-aires-urbaines-couvrent-desormais-la-moitie-du-territoire>.
- THE ECONOMIST, The government unveils a new "people-centred" plan for urbanisation. In : *The Economist* [en ligne]. 22 mars 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.economist.com/china/2014/03/22/moving-on-up>.
- TRÉBULLE, François-Guy, Sols pollués : le clair-obscur de la loi ALUR. In : *Environnement*. 2014. n° 8-9, p. Etude 13.
- TRÉHU, LAURENT, À la cérémonie des vœux, le maire de Bruz vante et... tacle Rennes métropole. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 11 janvier 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/bruz-35170/la-ceremonie-des-voeux-le-maire-de-bruz-vante-et-tacle-rennes-metropole-6167835>.
- UNESCO, Château de Kronborg. In : *whc.unesco.org* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://whc.unesco.org/fr/list/696/>.
- URBANITÉS, Brésil / Curitiba, la chute d'un modèle. In : *Urbanités* [en ligne]. 25 juin 2014. Disponible à l'adresse : <http://www.revue-urbanites.fr/chroniques-curitiba-la-chute-dun-modele/>.
- URBA-RENNES, Projet Viasilva. In : *urba-rennes.fr* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://www.urba-rennes.fr/pages/zacs/viasilva/>.
- VAL DE LOIRE PATRIMOINE MONDIAL, Wagon mémorial d'août 1944. In : *valdeloire.org* [en ligne]. 16 novembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.valdeloire.org/Connaitre/A-la-carte/Tours-Saumur2/Langeais-la-ville/Wagon-memorial-d-aout-1944>.
- VALLO, Martine, A Rennes, le vivier des « bébés Hervé » fait grincer des dents l'UMP. In : *Le Monde.fr* [en ligne]. 4 juin 2012. Disponible à l'adresse : https://www.lemonde.fr/politique/article/2012/06/04/a-rennes-le-vivier-des-bebes-herve-fait-grincer-des-dents-l-ump_1712059_823448.html.
- VEILLARD, Krystell, Rennes-La Courrouze : chantier stoppé depuis 2014 pour pollution, la future école est déplacée. In : *France 3 Bretagne* [en ligne]. 2 juillet 2016. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/ille-et-vilaine/rennes/rennes-le-chantier-etait-stoppe-depuis-2014-pour-cause-de-pollution-la-future-ecole-est-deplacée-1039509.html>.
- VERHAEGHE, Éric et QUIVORON, François, Impôts. « On est arrivé à une limite ». In : *Le Telegramme* [en ligne]. 6 décembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.letelegramme.fr/france/impots-on-est-arrive-a-une-limite-07-12-2018-12154616.php>.
- VERNAY, Stéphane, Jean-Yves Chapuis, l'homme qui aimait les villes. In : *Ouest-France.fr* [en ligne]. 28 février 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/jean-yves-chapuis-lhomme-qui-aimait-les-villes-3224712>.
- VIOLEAU, Jean-Louis, Nantes/Rennes sous le regard croisé des urbanistes : Jean-Yves Chapuis, le citoyen. In : *Place Publique Rennes* [en ligne]. 2011. Disponible à l'adresse : <http://www.placepublique-rennes.com/article/Nantes-Rennes-sous-le-regard-croise-des-urbanistes-Jean-Yves-Chapuis-le-citadin-1>.

- VOLDMAN, Danièle et MINISTÈRE DE LA CULTURE, Célébrations nationales 2003 - Vote du plan Courant de construction d'habitations à loyer modéré 16 avril 1953. In : *culture.gouv.fr* [en ligne]. 2003. Disponible à l'adresse : <http://www2.culture.gouv.fr/culture/actualites/celebrations2003/hlm.htm>.
- WIFU PROJECT, 2013. *Curitiba, pionnière de la ville durable* [en ligne]. 6 mars 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=qFsfmAWOGjM>.
- WIKI-RENNES, Rue de la Courrouze. In : *wiki-rennes.fr* [en ligne]. 2019a. Disponible à l'adresse : http://www.wiki-rennes.fr/Rue_de_la_Courrouze.
- WIKI-RENNES, Square Georges Travers. In : *wiki-rennes.fr* [en ligne]. 2019b. Disponible à l'adresse : http://www.wiki-rennes.fr/Square_Georges_Travers.
- WORLD INEQUALITY REPORT, Home. In : *wir2018.wid.world* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <https://wir2018.wid.world/>.
- WORLD MAYOR, World Mayor: The 2018 Winner, Commendations and Honours. In : *worldmayor.com* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : http://www.worldmayor.com/contest_2018/world-mayor-winners-2018.html.
- WWF, Les 10 principes de One Planet Living | WWF. In : [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : http://wwf.panda.org/fr/wwf_action_themes/modes_de_vie_durable/principes_one_planet_living_developpement_durable/.
- YALE UNIVERSITY, 2018 EPI. In : *epi.envirocenter.yale.edu* [en ligne]. 2018a. Disponible à l'adresse : <https://epi.envirocenter.yale.edu/epi-topline>.
- YALE UNIVERSITY, Environmental Performance Index France. In : *epi.envirocenter.yale.edu* [en ligne]. 2018b. Disponible à l'adresse : <https://epi.envirocenter.yale.edu/epi-country-report/FRA>.
- YALE UNIVERSITY, Environmental Performance Index Denmark. In : *epi.envirocenter.yale.edu* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://epi.envirocenter.yale.edu/epi-country-report/DNK>.
- YAO, Fonds de dotation pour la jeunesse de Bretagne. In : *yao.bzh* [en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.yao.bzh/>.
- ZIGNANI, Gabriel, Faut-il empêcher la construction de crèches en zones polluées ? In : *La Gazette des Communes* [en ligne]. 24 avril 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.lagazettedescommunes.com/561418/faut-il-empêcher-la-construction-de-crèches-en-zones-polluées/>.
- ZUNZ, Steven, La simplification du millefeuille administratif attendra. In : *latribune.fr* [en ligne]. 8 janvier 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/la-simplification-du-millefeuille-administratif-attendra-541036.html>.

Liste des tableaux et graphiques

Figure 1 : Portée et approche des modèles urbains de CIAM IV et de modèles proposés par la suite, in Herman van der Wusten, « La ville fonctionnelle et les modèles urbains qui lui ont succédé », 2016, op. cit.	23
Figure 2 : Tableaux des 10 pays les plus peuplés (en millions d'habitants) de 1935 à 2035, in CHASTELAND Jean-Claude, 2006, op. cit.	26
Figure 3 : Proportion de la population mondiale vivant en ville en 2007, par continent, in VERON Jacques, 2007, op. cit.....	27
Figure 4 : Pourcentage d'urbains et localisations des agglomérations de plus de 500 000 habitants dans le monde en 2014, Source: Rapport ONU 2015.....	28
Figure 5 : Taux de croissance entre 1990 et 2014 des agglomérations urbaines entre 300 000 et 1 million d'habitants, Source: ONU 2015.	29
Figure 6 : Graphe sur l'évolution de la population mondiale sur un siècle - Source: Agence américaine de recensement des populations	34
Figure 7 : Frise chronologique, Les origines de la vie à travers l'Histoire : des récits improbables aux scénarios réalistes, in SAGASCIENCES, 2019, In : Les origines de la vie - Retracer la Saga du vivant [en ligne].	37
Figure 8 : Mode de calcul de l'EPI : 24 indicateurs répartis dans 10 catégories et 2 grands ensembles d'objectifs : la vitalité de l'écosystème et la qualité environnementale, in : YALE UNIVERSITY, 2018 EPI.	75
Figure 9 : Climate Change Performance Index; méthodologie, p6, in GERMANWATCH, 2018, Climate Change Performance Index [en ligne]. 2018.....	76
Figure 10 : Résultats mondiaux du CCPI 2018, in GERMANWATCH, 2018, op. cit..	77
Figure 11 : Les résultats du CCPI en Europe, in GERMANWATCH, 2018, op. cit.	78
Figure 12 : Les émissions de CO2 émises par la combustion de carburants fossiles par habitant en Europe. In : IEA, CO2 Emissions.....	82
Figure 13 : Les formes de densité urbaine, DUQUE GÓMEZ, Catalina, Densité urbaine. In : CITEGO [en ligne.....	93
Figure 14 : Critères du One Planet Living	107

Figure 15 : Tableau synoptique de la composition des déchets municipaux, Source: Rapport déchets ADEME 2016.....	118
Figure 16 : Evolution de la production de déchets en France de 2004 à 2012.....	119
Figure 17 : Evolution de la production de déchets à San Francisco de 2000 à 2015, CalRecycle	121
Figure 18 : Vue Sur Bo01	136
Figure 19 : Port Ouest (Vastra Hamnen), ECOQUARTIER.CH, 2016. Bo01	137
Figure 20 : Statut éducatif des résidents de Port ouest vs statut éducatif du pays, in ECOQUARTIER.CH, 2016. Bo01	138
Figure 21 : Catégories professionnelles dans le Port Ouest et dans le pays, in ECOQUARTIER.CH, 2016. Bo01	138
Figure 22 : Les émissions de carburants fossiles dans le monde, gros plan sur la Chine. In: Global carbon project_Emissions de CO2.....	146
Figure 23 : Chine, taux d'habitants en milieu urbain de 1960 à 2016 Source: Banque mondiale	146
Figure 24 : Qualité de l'air dans les grandes métropoles, in OECD, 2013. Urbanisation and green growth in China [en ligne]. Paris : OECD.....	148
Figure 25 : Epuisement des réserves souterraines et pollution de l'approvisionnement en eau en Chine, in WORLD BANK, 2007. The cost of pollution in China: economic estimates of physical damages.	149
Figure 26 : Gouvernance et mise en œuvre du projet de Tianjin, in WORLD BANK, 2009. Sino-Singapore Tianjin Eco-City A Case Study of an Emerging Eco-City in China, World Bank.	151
Figure 27 : Liste des KPI de Tianjin	153
Figure 28 : Les instruments de politique publique selon Salamon, in SALAMON Lester M, 2002, op. cit.	171
Figure 29 : Classification des instruments de politique publique, Source: Varone (1998) et Perret (2010).....	173
Figure 30 : Les paradigmes de la « nouvelle gouvernance »,in : Salamon, 2001.....	174
Figure 31 : Les instruments d'action en fonction de leur visibilité auprès des citoyens, in Salamon,2001, p 1668.....	175

Figure 32 : Les types d'instruments politiques, in LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick, op. cit., 2004.....	177
Figure 33 : Les 13 projets retenus pour le dialogue itératif Ecocité, in MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, 2009. Dossier de Presse - 1ère Conférence nationale Ville durable [en ligne]. 4 novembre 2009.....	187
Figure 34 : Source: La démarche Ecocité Juillet 2012 _ www.territoires.gouv.fr (rouge pour la labellisation Ecocité en 2009 et jaune en 2011).....	188
Figure 35 : Localisation de l'opération, in INRAP, 2016. Cesson-Sévigné, Z.A.C. des Pierrins, tranche 1 - Rapport final d'opération [en ligne].	189
Figure 36 : Périmètre de ViaSilva, in CESSON-SÉVIGNÉ et RENNES MÉTROPOLE, 2017. Enquête Publique relative à la déclaration de projet de la ZAC «Atalante–ViaSilva» emportant mise en compatibilité du PLU de Cesson-Sévigné - Rapport d'enquête [en ligne]	190
Figure 37 : RENNES MÉTROPOLE et SEMTCAR, 2019. Métro ligne b - Le tracé et les stations. In : [en ligne]. 2019	191
Figure 38 : Mutation des représentations de l'environnement, LACROIX et ZACCAÏ, 2010, op. cit.	201
Figure 39 : Budget alloué à la recherche selon le type d'énergie, Source: CGDD Février 2017 (extrait d'une étude AIE)	211
Figure 40 : Quelles démarches pour quels usages ?, La boîte à outil des démarches participatives, octobre 2017	214
Figure 41 : Carte du réseau de transport d'électricité (Ouest de la France), Source: Site RTE	217
Figure 42 : Carte du réseau de transport d'électricité (métropole rennaise), Source: Site RTE	218
Figure 43 : Cesson-Sévigné, Source: Google map.....	218
Figure 44 : Vues de la Rue Samuel avec un pylône, (Photographies de l'auteur).	219
Figure 45 : id.	219
Figure 46 : Site du Ministère de l'environnement en 2013	220

Figure 47 : Vue aérienne depuis l'est des Pierrins et des Champs Blancs, in INRAP, 2016. Cesson-Sévigné, Z.A.C. des Pierrins, tranche 1 - Rapport final d'opération [en ligne].	221
Figure 48 : Vues des lieu- dits « Le petit Moucon » et « Les Pierrins » avec un pylône, (Photographies de l'auteur).	222
Figure 49 : Vues de la rue Robert Keller, sur la ZAC des Champs Blancs, avec des pylônes, (Photographies de l'auteur).	222
Figure 50 : Valeurs réglementaires d'exposition aux champs électromagnétiques, Source: Notre planète-info	223
Figure 51 : Mesures des champs électromagnétiques, source RTE	225
Figure 52 : Site internet de CEM mesures	226
Figure 53 : Vues de pylônes près du lieu dit « Le Verger », (Photographies de l'auteur).	228
Figure 54 : ViaSilva 2040 en 2011, Source: Ministère du développement durable....	229
Figure 55 : Communiqué de Presse, L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes. 5 octobre 2011.	232
Figure 56 : Communiqué de Presse, L'Etat soutient le projet EcoCité « ViaSilva 2040 » de Rennes. 5 octobre 2011, p2.	236
Figure 57 : ViaSilva 2040 Plan directeur, Source: Rennes Métropole, 2013.	238
Figure 58 : La Zone Blanchets/Portail, sur : THORIGNÉ-FOUILLARD, Ville de, 2019. ViaSilva 2040. In : ville-thorigne-fouillard.fr [en ligne]. 2019.	239
Figure 59 : Rennes/ Confluence dans la province de Lyonnaise vers la fin du Ier siècle apr. J.-C., in MONTEIL, Martial, 2017, op. cit.	245
Figure 60 : Les zones de ViaSilva, in DEBONTRIDE, Xavier, 2015, op. cit.	248
Figure 61 : Cesson-Sévigné, Situation générale de la commune, Source: Rapport d'enquête publique Juillet 2017 - Déclaration de projet ZAC « Atalante-Via Silva » (p 3/22)	262
Figure 62 : ZA Les Champs Blancs (devenue Atalante Via Silva en 2017), Source: Rennes Métropole 2011.	265
Figure 63 : Prolongement de la ligne THT 225 000 Volts sous la mandature Belliard, in : CESSON-SÉVIGNÉ, Ville de et RENNES MÉTROPOLE, 2017. Enquête Publique., op. cit.	266

Figure 64 : Ille-et-Vilaine : la population des communes au 1er janvier 2008, Source: INSEE Bretagne janvier 2011 - Bulletin n°9.	270
Figure 65 : Evolution de la population des communes en Bretagne entre 1999 et 2008, Source: INSEE Bretagne janvier 2011 - Bulletin n°9	271
Figure 66 : Composition familiale des ménages « sur l'aire urbaine » et sur la commune à Cesson-Sévigné, Source: Rapport AUDIAR Mars 2015 sur Cesson-Sévigné.....	272
Figure 67 : Hypothèse d'aménagement futur du secteur nord est de Cesson-sévigné avec prolongement de la ligne B de métro, Source: Rennes Métropole, Semtcar.	273
Figure 68 : Evolution et structure de la population en 2016 (Cesson-Sévigné), in : INSEE, Dossier complet – Commune de Cesson-Sévigné (35051).	278
Figure 69 : Evolution des effectifs scolaires à la rentrée (Cesson-sévigné), Source: AUDIAR mars 2015 sur Cesson-Sévigné.	280
Figure 70 : Principales étapes du projet , Source: Rennes Métropole - ZAC Pierrins.	281
Figure 71 : La ZAC des Pierrins au sein du projet SINE, in : 2017. Enquête Publique, op. cit.	284
Figure 72 : ZAC les champs Blancs – Année 2011, Source: Rennes Métropole.....	284
Figure 73 : ZAC des Pierrins – Actualisation de l'étude d'impact, Source : ville de Cesson	285
Figure 74 : ViaSilva 2040 Plan directeur, Source: Rennes Métropole, 2013.	286
Figure 75 : L'organisation de la SPLA ViaSilva, Source : Dossier de Presse Via Silva – Rennes Métropole – Février 2013	287
Figure 76 : Les 14 administrateurs de la SPLA ViaSilva, Source : Dossier de Presse Via Silva – Rennes Métropole – Février 2013.....	288
Figure 77 : La ZAC des Pierrins comme zone de champs au nord de la D96 et au sud, les lotissements, in Rapport INRAAP, 2016, op. cit.	290
Figure 78 : post sur cesson-sevigne.superforum le 17/11/2012 (fermé après 2014), mais dont nous avons rencontré l'auteur (encore en colère) : In : pss-archi.eu [en ligne].	291
Figure 79 : Vues de pylônes près de l'Avenue des Champs Blancs, (Photographies de l'auteur).	294
Figure 80 : Cesson-Sévigné, résultat des élections municipales 2014, lemonde.fr.	295
Figure 81 : Projet ViaSilva, Ouest-France 2016	298
Figure 82 : Chronologie des étapes du projet d'écocité ViaSilva réalisée par l'auteur	299

Figure 83 : Réunion des ateliers de la concertation le 16 juin 2016, Source: Mairie de Cesson-.....	300
Figure 84 : ViaSilva, ce qui a évolué, Source: Mairie de Cesson-Sévigné - Juin 2016.	303
Figure 85 : La ZAC des Pierrins, Source: Mairie de Cesson-Sévigné - Juin 2016.	304
Figure 86 : Infos clés Atalante ViaSilva et Les Pierrins, Source: Rapport Territoires 2018 (p 7/21)	305
Figure 87 : Les grandes dates de l’intercommunalité, in : PLACE PUBLIQUE, Mini-dossier : l’intercommunalité, 2010. P58.....	312
Figure 88 : Les trois périmètres du pays de Rennes dans le SCoT, Source AUDIAR	314
Figure 89 : Territoires, Rapport d’activité, Source: Territoires Rennes (2019).	317
Figure 90 : Engagements financiers du fonds, Source: Rennes Métropole - Tranche 1 Ville de demain (ViaSilva et actions transversales pour le territoire de l'agglomération).	321
Figure 91 : Actions sélectionnées, Source: Rennes Métropole.....	322
Figure 92 : Actions de la tranche 2 : ingénierie et investissements, Source: Rennes Métropole - Tranche 2 Ville de demain pour Rennes Métropole (consultation p 13 à 15) ...	325
Figure 93 : Résumé du Rapport de la CRC Bretagne Juin 2013 sur Cesson-Sévigné (période 2003 - 2012).....	327
Figure 94 : Avis du CNPN sur ViaSilva ZAC Atalante du 14/11/2017 (1), Site de la Préfecture d’Ille-et-Vilaine - Avis CNPN Mars-Avril 2018.....	329
Figure 95 : Avis du CNPN sur ViaSilva ZAC Atalante du 14/11/2017 (2), Site de la Préfecture d’Ille-et-Vilaine - Avis CNPN Mars-Avril 2018.....	330
Figure 96 : Extrait du conseil municipal de Cesson, dans : CONQUER, Nicole, La ZAC des Pierrins sort bel et bien de terre. In : Ouest-France.fr [en ligne]. 20 octobre 2017	333
Figure 97 : Recherche ViaSilva sur le site de Rennes Métropole	335
Figure 98 : Plan du périmètre du secteur d’étude en 2012, Source: Rapport Artelia 2017	337
Figure 99 : Vues de la ZAC des Pierrins avec travaux de terrassement en Octobre. 2019, (Photographies de l’auteur).	338
Figure 100 : idem.	338
Figure 101 : Vocation des secteurs, in Source: Rapport Artelia - Oct 2017.	339
Figure 102 : Source: http://www.v-traffic.com/ - 2018.	341

Figure 103 : Source: http://www.v-traffic.com/ (15/10/2018, 9h19).....	341
Figure 104 Source : Pôle économique en centre-ville, Au cœur d'un territoire attractif In : eurorennes.fr [en ligne]. 2019.....	347
Figure 105 Source: Rue de la Courrouze — Wiki-Rennes	348
Figure 106 Source: <i>Googlemap et Wiki-Rennes</i>	348
Figure 107 : Extrait de Le Mensuel de Rennes. octobre 2009. n° 7 (p 49 & 50).....	350
Figure 108 : Source : INSEE, 2018. Personnes vivant seules dans leur logement selon l'âge et le sexe – Ménages et familles - Séries longues. In : insee.fr [en ligne]. 4 décembre 2018.....	354
Figure 109 : Source : INSEE, 2018. Structure des familles avec enfants – Ménages et familles - Séries longues. In : insee.fr [en ligne]. 2018.....	354
Figure 110 : INSEE, 2019. Couples - Familles - Ménages en 2016 – Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande (35281). In : insee.fr [en ligne]. 25 juin 2019.....	355
Figure 111 : AUDIAR, 2012. SCoT du Pays de Rennes Tableau de bord Suivi du SCot. In : audiar.org [en ligne]. mai 2012.....	356
Figure 112 : AUDIAR, 2015. Rennes a consolidé son rang de 8ème pôle d'enseignement supérieur de France. Principaux constats extraits du tableau de bord 2014. Observatoire métropolitain de l'enseignement supérieur, de la recherche, l'innovation et de la vie étudiante. In : audiar.org [en ligne]. 3 avril 2015.....	357
Figure 113 : AUDIAR, 2011. ZAC de la Courrouze Un écoquartier pour Rennes et Saint-Jacques. 2011.....	359
Figure 114 : Pyramide de Hans Kelsen et hiérarchie des normes en droit français (avec la Charte de l'environnement au sommet).	366
Figure 115 : Source: Service Historique de la Défense - Châtellerauld	379
Figure 116 : Les différents sites de l'arsenal. in AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, op. cit., p37.....	380
Figure 117 : Munitionnettes et armuriers XIXe siècle, Source: Collection Musée de Rennes.....	381
Figure 118 : SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, 2019. Vivre en ville, habiter dans un parc. In : lacourrouze.fr [en ligne]. 2019	382
Figure 119 : SEM TERRITOIRES ET DÉVELOPPEMENT, 2019. Visiter la Courrouze. In : lacourrouze.fr [en ligne]. 2019.....	382

Figure 120 : Avis d'un projet de construction de latrines à l'arsenal de Rennes(1848), Source: Service Historique de la Défense - Châtellerault	383
Figure 121 : Projet d'aménagement des combles du bâtiment T pour recevoir le harnachement de mobilisation (1890), Source: Service Historique de la Défense - Châtellerault.	385
Figure 122 : Zones d'activité de 1884 à 1910 in AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, op. cit.p37.	388
Figure 123 : Acquisitions et constructions à la Courrouze in AMAC et BARBEDET, Christine, 2012. L'arsenal de Rennes: de 1793 à nos jours, op. cit. p39.	389
Figure 124 : La douillerie de la Courrouze. Source ASSOCIATION MÉMOIRE ARSENAL COURROUZE RENNES, 2018, op. cit.	392
Figure 125 : Photographie de la chaîne de production de l'ARS in CUCARULL, Jérôme, 2010. Sous la Courrouze la mémoire de l'arsenal de Rennes, op. cit.....	393
Figure 126 : Chronologie des étapes du projet de La Courrouze, réalisée par l'auteur.	417
Figure 127 : La société Langlois et la rennais de préfabrication ont occupé le secteur de la Pilate jusqu'en 1984. In : Vivre à Saint Jacques. février 2014. n° 24, p. 6	423
Figure 128 : ZAC « La Courrouze » - Projet de phasage. Rennes Métropole Janvier 2007.....	426
Figure 129 : DUROX, Solenne, 2016. La Courrouze: un écoquartier qui se voulait exemplaire. In : Le Mensuel de Rennes. août 2016. n° 82, p. 25.....	427
Figure 130 : Extrait de : DUROX, Solenne, 2016. Pollution des sols à la Courrouze, Volte-face de la ville. In : Le Mensuel de Rennes. septembre 2016. n° 83, p. 18 19	428
Figure 131 : Extraits de DUROX, Solenne, 2016. Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol. In : Le Mensuel de Rennes. août 2016. n° 82, p. 22 25	429
Figure 132 : DUROX, Solenne, 2016. Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol, op. cit.p24 et MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, 2007. Circulaire du 08/02/07.....	430
Figure 133 : DUROX, Solenne, 2016. Pollution à la Courrouze - Danger en sous-sol, op. cit.p23.....	431
Figure 134 : Chronologie des retards dans la mise en œuvre de La Courrouze, réalisée par l'auteur.	431

Figure 135 : RENNES MÉTROPOLE et TERRITOIRES RENNES, 2005. ZAC «La Courrouze» Dossier de réalisation - N° 2.2. Schéma d'intention. juin 2005	434
Figure 136 : ZAC La Courrouze – Plan de masse avril 2017	435
Figure 137 : Dossier de réalisation - N° 2.2. Schéma d'intention. Juin 2005 Légende: Les repères sont Maisons individuelles ou petits collectifs prévus par Vigano mais non réalisées.	435
Figure 138 : ZAC la Courrouze avril 2017 – Détail des constructions.....	436
Figure 139 : P3 du plan d'avril 2017 identifié en : (Photographies de l'auteur) (NB: L'immeuble de moins de 10 ans à la façade déjà dégradée est sans commerces au RDC).	437
Figure 140 : Le Bois habité, illustration de AUDIAR, 2011 ZAC de la Courrouze Un écoquartier pour Rennes et Saint-Jacques. 2011	438
Figure 141 : Les six formes urbaines analysées et leurs dimensions (n = nombre d'étages, L = longueur), in ARANTES, Laëtitia, MARRY, Solène, BAVEREL, Olivier et al. 2016. Efficacité énergétique et formes urbaines : élaboration d'un outil d'optimisation morpho-énergétique. In : Cybergeog : European Journal of Geography [en ligne]. 7 avril 2016.	439
Figure 142 : Comparaison croisées des six formes urbaines étudiées au regard de leur performance énergétique globale, in ARANTES, Laëtitia, et al. 2016, op. cit.....	440
Figure 143 : ZAC LA Courrouze, limites, in AUDIAR, 2011. ZAC de la Courrouze, op. cit.....	444
Figure 144 : Evolution du schéma directeur de Rennes de 1974 à 2007. AUDIAR 2008	449
Figure 145 : SCOT du Pays de Rennes approuvé le 18/12/2007	450
Figure 146 : SCOT de Rennes – Trois périmètres pour une gestion différenciée. Source: AUDIAR Novembre 2011	453
Figure 147 : La proximité entre le domicile et le lieu de travail dans les trois secteurs du SCOT, in Source: Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007 , p 12.	454
Figure 148 : Projets phares d'aménagement. Source: Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007, p 14	455
Figure 149 : Taux de croissance annuel de la population, in Source: Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007.	456

Figure 150 : Nombre de logements mis en chantier par type et selon le type de financement, in Rapport AUDIAR Mai 2012 - Suivi du SCoT 2007.....	457
Figure 151 : l'organisation à l'échelle des bassins de vie, in AUDIAR, SCoT 2015..	458
Figure 152 : L'armature urbaine 2030 in AUDIAR, SCoT 2015 (DOO), p9.....	459
Figure 153 : Région Bretagne, réseau des transports express régionaux, Source: SNCF Bretagne 2012	460
Figure 154 : La ligne B du métro automatique de Rennes Métropole	466
Figure 155 : Circulation sur Rennes le 16/09/2019, Source: Site Viamichelin.	468
Figure 156 : Chronologie des PLH, réalisée par l'auteur.....	469
Figure 157 : Logements certifiés « Habitat et environnement » parmi les permis de construire délivrés entre 2006 et 2014, in RENNES MÉTROPOLE, 2016. Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole 2015 - 2020 [en ligne]. janvier 2016Rennes	471
Figure 158 : Ménages aux ressources inférieures à 20% des plafonds dans le parc social, in RENNES MÉTROPOLE, 2016. Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole 2015 – 2020,ibid.....	472
Figure 159 : SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU 2014 [en ligne]. septembre 2014	476
Figure 160 : SAINT JACQUES DE LA LANDE, 2019, PLU. In : st-jacques.fr [en ligne], parties I et II sur IV.....	478
Figure 161 : SAINT JACQUES DE LA LANDE, 2019, PLU. In : st-jacques.fr [en ligne], parties III et IV sur IV.....	480
Figure 162 : Projet d'Aménagement et de développement durable SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU.2019, PADD, p9-10	485
Figure 163 : La Courrouze en chiffres, Source: Plaquette de présentation La Courrouze du 8/3/2013, p 4/16.....	486
Figure 164 : Vocation et programmation, in SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU.2019, OAP, p 6.	486
Figure 165 : Les densités, in Plaquette de présentation La Courrouze du 8/3/2013, p6.	487
Figure 166 : Orientation d'aménagement et de programmation de quartier, in SAINT JACQUES DE LA LANDE, PLU.2019, OAP, p8.....	487

Figure 167 : Tranches des travaux ZAC LA Courrouze, in Plaquette de présentation La Courrouze du 8/3/2013, p14.....	488
Figure 168 : Parcelle AW107, France Cadastre	489
Figure 169 : Objectif de production de logements à Saint Jacques de la lande, PLH 2015-2020, p160.....	492
Figure 170 : Types de logements dans la ZAC de la Courrouze, Source: CR annuel 2016 La Courrouze (p 15/30)	493
Figure 171 : Avancement des constructions, Source: CR annuel 2016 La Courrouze (p 16/30)	495
Figure 172 : Plan prévisionnel de trésorerie au 31/12/2016, Dépenses Source: Rennes Métropole - Dépenses SEM T&D	501
Figure 173 : Plan prévisionnel de trésorerie au 31/12/2016, Recettes, Trésorerie Source: Rennes Métropole - Dépenses SEM T&D.	502
Figure 174 : L'intéressement et la masse salariale de la SEM, in Rapport CRC sur la SEM T&D (2005-2011), p21.	504
Figure 175 : Exemples de modes de rémunération de la SEM dans le cadre de concessions d'aménagement, in Rapport CRC sur la SEM T&D (2005-2011), p 72/113.....	505
Figure 176 : Rachat de City Roul' par Citédia, in CRC 2017, op. cit.....	508
Figure 177/ Contributeurs de l'état de sources de données, in BRGM, 2015. Élaboration des secteurs d'information sur les sols (SIS) dans le cadre de la loi ALUR. Guide méthodologique à l'attention des DREAL et acteurs concernés - Rapport final [en ligne]...	513
Figure 178 : Carte d'avancement par département de l'élaboration des SIS, sur MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, [sans date]. Pollution des sols, SIS et anciens sites industriels. In : Géorisques [en ligne]	515
Figure 179 : SIS consultations en Ile et Vilaine, sur DREAL BRETAGNE, 2019. Les secteurs d'information sur les sols - Département 35. In : DREAL Bretagne [en ligne]. 2019	516
Figure 180 : Lettre de la Préfecture d'Ille et Vilaine sur les SIS, 2019	516
Figure 181 : DREAL BRETAGNE, 2019. Les SEVESO en Bretagne. In : DREAL Bretagne [en ligne]. 28 février 2019	518
Figure 182 : Photographies du site de l'entreprise Quaron, (Photographies de l'auteur)	519

Figure 183 : Photographies du site de l'entreprise Triadis, (Photographies de l'auteur).	520
Figure 184 : Photographies du site de l'entreprise Quaron, (Photographies de l'auteur).	520
Figure 185 : Extrait 1 de : KERDREUX, Gilles, 2008. Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres.	523
Figure 186 : Extrait 2 de : KERDREUX, Gilles, 2008. Le long travail de dépollution de la Courrouze et des autres	524
Figure 187 : Extraits de : Cahiers Techniques du, 2009. 6. ZOOM SUR. Le chantier de dépollution de La Courrouze à Rennes	525
Figure 188 : Code de l'environnement - Article L556-1 sur Légifrance.	530
Figure 189 : Extrait de la Circulaire du 08/02/07 relative aux sites et sols pollués - Modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués.	535
Figure 190 : Typologie des SIS, in BRGM, 2015. Élaboration des secteurs d'information sur les sols (SIS), op. cit.	539
Figure 191 : Superficie par pays en Europe, Source: Eurostat.	577
Figure 192 : Population par pays en Europe, Source: Eurostat.	578
Figure 193 : PIB par habitant des pays d'Europe exprimé en SPA, Source: Eurostat.	579
Figure 194 : de l'Europe avec la dorsale européenne. Source : Union Européenne.	581
Figure 195 : IDH au Danemark, Source: PNUD - Human development reports (2017).	584
Figure 196 : OECD's Better Life Index, Denmark, OCDE (2016) Danemark	586
Figure 197 : Prix de l'immobilier à Copenhague, Source OECD Housing database ; Statistics Denmark. NB: Indice du prix de l'immobilier 2005 = 100	587
Figure 198 : Liste des centrales à charbon 2018, source Europe beyond coal.	589
Figure 199 : Nouvelles procédures d'infraction au 31/12/2016, source : COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport 2016,	591
Figure 200 : Nouvelles procédures d'infraction ouvertes en 2016 : principaux domaines d'action, ibid.	591
Figure 201 : Dossiers d'infraction en cours au 31/12/2016, ibid.	592
Figure 202 : Procédures d'infraction en cours à la fin de 2016 : domaines d'action, ibid.	593

Figure 203 : Infractions en cours au 31/12/2017, Danemark, COMMISSION EUROPÉENNE, Rapport 2017,.....	594
Figure 204 : Infractions en cours au 31/12/2017 par pays, ibid.	594
Figure 205 : Dossiers d'infraction ouverts en 2017 par type de politique de l'UE, Danemark, ibid.	595
Figure 206 : Consommation d'énergie primaire au Danemark, 1972-2011, Source données : Agence danoise de l'Énergie.	597
Figure 207 : Répartition de la consommation d'énergie primaire en France métropolitaine (256,6 Mtep en 2014), Source: CGDD 2016.	598
Figure 208 : Consommation d'énergie finale par secteur en France, Source: CGDD 2016.....	598
Figure 209 : Consommation finale d'énergie par secteur au Danemark, 1972-2011, Source données : Agence Danoise de l'Énergie.	599
Figure 210 : L'ensemble des territoires du Danemark actuel : le Groenland, les îles Féroé et le Danemark propre, Source: Universalis.....	601
Figure 211 : Régions du Danemark.....	602
Figure 212 : Photographies du Nord de la Zélande, (Photographies de l'auteur)	603
Figure 213 : Photographies du Nord de la Zélande, (Photographies de l'auteur)	604
Figure 214 : La paix de Roskilde, extrait de MINISTÈRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES, 1895,	606
Figure 215 : Les cessions du traité de Roskilde en 1658 à la Suède, Source: Hérodote.	607
Figure 216 : Résultats des élections législatives au Danemark de 1953 à 2005, Source The Folketing.	610
Figure 217 : Les comtés du Danemark de 1970 à 2006 - Source: familysearch.....	611
Figure 218 : Surfaces et population des régions du Danemark, Avril 2011 2011: Danish regions.	613
Figure 219 : Les cinq régions du Danemark, Source regioner.dk.....	613
Figure 220 : European Green City Index 2009, Source Common Current.	616
Figure 221 : Source: C40 Cities - 2013.....	617
Figure 222 : Urbanisation en Europe, Source : rapport EEA 2006.....	618
Figure 223 : Les jardins de Tivoli à Copenhague, (Photographies de l'auteur).....	620

Figure 224 : Aéroport de Copenhague-Kastrup, Source: CPH Post (2018).....	621
Figure 225 : Situation de Nordhavnen, Source: Googlemap.....	623
Figure 226 : Le pont de l'Øresund, Source: Guide Michelin	624
Figure 227 : Métro de CPH, Source Terra développement durable.	625
Figure 228 : Trafic maritime (de conteneurs) dans le détroit de l'Øresund.....	626
Figure 229 : Copenhague climate plan, Source: Municipalité de Copenhague	628
Figure 230 : Vue aérienne, Source: CPH city and port development - Rapport de stratégie du projet Nordhavnen - Nov. 2009.	630
Figure 231 : Source: Auteur- Vesterbro à Copenhague	631
Figure 232 : Source: Auteur - Diamant noir.....	632
Figure 233 : Source: Auteur - Opéra de Copenhague	633
Figure 234 : Source: Auteur - les docks de Copenhague	633
Figure 235 : Source: Auteur - les quais de Copenhague	634
Figure 236 : Le plan selon les doigts de la main de Copenhague, Source: Living rail	635
Figure 237 : Structures métropolitaines, Source: Le Néchet 2015.	637
Figure 238 : Extension du port de Copenhague, Source: Site Géoconfluences ENS Lyon	638
Figure 239 : Nordhavnen, Plan et échancier, source : Mairie Copenhague - A. Egeltoft.	639
Figure 240 : Les métropoles les mieux classées par le palmarès Mercier sur la qualité de vie, Source: Les annales de la recherche urbaine - Brennetot.....	642
Figure 241 : EnergyLab Nordhavn, Demonstration, Source: Présentation par Thomas Leerberg le 22/1/2015 à Montréal	644
Figure 242 : Plan de la nouvelle ligne de métro ouverte en 2019 à Nordhavnen (en gris), Source: Municipalité de CPH.....	646
Figure 243 : Nordhavnen (NORDHAVN) et le bâtiment nouveau de l'ONU, Source: Site Urbanlegacylab	649
Figure 244 : Vue aérienne de Helsingør et Helsingborg, Source: UNESCO.....	653
Figure 245 : Le château de Kronborg et le détroit de l'Øresund, (Photographies de l'auteur).	654
Figure 246 : Les Rues du centre ville d'Elseneur, (Photographies de l'auteur).	654

Figure 247 : Carte des communautés concerto , Source: Commission européenne (2009).	658
Figure 248 : Les départements danois AVANT 2007 (dont celui de Frederiksborg), Source: The University of Texas, Austin.	666
Figure 249 : La région d'Hovedstaden, incluant Helsingor au Danemark APRES 2007, Source: Worldmap.....	667
Figure 250 : Projets ECO-City liés en Espagne et Scandinavie, Source: Site ECO-City.eu.	669
Figure 251 : Sommaire des retours d'expérience, Source: Rapport SINTEF -	671
Figure 252 : Bureaux municipaux rénovés à Elseneur sur le projet ECO-City, (Photographies de l'auteur).	672
Figure 253 : Centre culturel rénové à Elseneur sur le projet ECO-City, (Photographies de l'auteur).	673
Figure 254 : Réseau de chaleur urbain rénové à Elseneur sur le projet ECO-City, (Photographies de l'auteur).	674
Figure 255 : Source: Auteur - Approche diatopique et diachronique du développement durable (urbain).	690
Figure 256 : Source: Auteur - Typologie des différents Projets Urbains Durables (PUD) au prisme du rapport Brundtland.....	691

Liste des entretiens

N° entretien	Nom de l'intervisé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
1	Bruno Berthon	2012	Cabinet de conseil en informatique et stratégie ACCENTURE (ex-Arthur Andersen Consulting)	1/ Associé 2/ Directeur général de l'activité Conseil en Stratégie et Développement Durable d'Accenture Monde 3/ Formation Centrale Paris, MBA INSEAD, Master macro-économie Paris La Sorbonne, Licence de droit Paris XIII	Déjeuner au Drugstore Publicis Paris Environ 1h
2	Charles Brecher	2012	New York University	Professeur de Sciences Politiques à la Wagner Graduate School of Public Service	Déjeuner au Café du Marché à Paris 7e Environ 1h
3	Sylvie Marie-Scipion	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ 8ème adjointe chargée de la communication, des jumelages et des nouvelles technologies 2/ Administrateur SPLA Via Silva (suit la commission appels d'offre)	1h02
4	Alain Thomas	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ 5ème adjoint chargé de l'intercommunalité, des relations avec Rennes Métropole 2/ Vice-pdt jeunesse et formation à Rennes Métropole (RM) 3/ Administrateur SPLA "Territoires" (gère le Vieux Rennes, La Courrouze etc)	1h11
5	Michel Lozachmeur	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ Elu municipal, conseiller délégué au Plan de déplacement et aux déplacements doux (vélo, piéton) 2/ Il a 64 ans et est handicapé depuis l'âge de 20 ans (tétraplégique)/A créé puis dirigé Handistar pdt 20 ans/ habite au cœur du territoire du futur Via Silva	1h32
6	Jean-Yves Lefeuvre	2013	Mairie Cesson-Sévigné	Conseiller délégué à l'environnement et à l'agriculture	1h
7	Claudine David	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ Administrateur de la SPLA Via Silva (question de parité homme/femme) 2/ 4ème adjointe chargée de l'éducation, jeunesse et vie citoyenne (Ingénieur INSA telecom)	1h13
8	Frédéric Bourcier	2013	Mairie Rennes	1/ Administrateur de la SPLA Via Silva 2/ 4e adjoint au maire délégué à l'urbanisme et à l'aménagement de la ville 3/ Ancien 1er secrétaire du PS 35 + conseiller communautaire à RM 3/ Conseiller Général Rennes Le Blosne 4/ Pdg de la Sadiv + conseiller général 35	47 mn
9	Daniel Cuff	2013	Mairie Langouët	1/ Maire & Président de la Communauté de Communes du Val d'Île 2/ Président de l'EPFB depuis 2010 = Ets Public Foncier de Bretagne 3/ Conseiller Régional « Bretagne Écologie » depuis 2010 4/ Vice -Président du Pays de Rennes, chargé de la question agricole	52 mn
10	Jean-Yves Chapuis	2013	Mairie Rennes	1/ Conseiller municipal Rennes & conseiller communautaire délégué aux formes urbaines 2/ Oct 2013, sortie du livre "Rennes la ville archipel"	1h10

N° entretien	Nom de l'interviewé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
11	Michel Bihan	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ Maire depuis 2008 (à la faveur d'une triangulaire) 2/ Président du conseil d'administration et mandataire de la SPLA Via Silva, 3/ Conseiller communautaire de Rennes Métropole	1h08
12	Christian Lignel	2013	Blog "Le forum du contribuable cessonnois" + "Cesson-Sévigné"	Blogueur "Le forum du contribuable cessonnois" + Blogueur du forum "Cesson Sévigné"	1h10
13	Luc Briant	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ Adjoint au maire délégué à l'agriculture, aux espaces verts et aux jardins 2/ Prof de biologie/écologie à Rennes 1, spécialiste des micro-algues (bleues) & membre d'OSUR (=3 UMR): Observatoire des Sciences de l'Univers (interface eaux douces/eaux de mer)	1h06
14	Bruno Mellet	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ Directeur Général des services techniques (70 agents) de la mairie de Cesson depuis 2010 avec 2/ Rôle de référent technique (comme son n+1, Mr le Liegour) = rôle de pilotage du projet pour les élus	1h30
15	Christian devillers	2013	Cabinet architecte Devillers	Architecte urbaniste paysagiste	31 mn
16	Jean-Jacques Bernard	2013	Mairie Thorigné-Fouillard	Maire + administrateur de la SPLA Via Silva	1h08
17	Guy Dessieux	2013	Mairie Cesson-Sévigné	Adjoint à l'urbanisme	1h09
18	Florent Hébert	2013	Ministère Dvt Durable	Architecte et urbaniste de l'État, responsable du pôle EcoCité au Ministère Ecologie, DD, transports et du logement	1h42
19	Didier Vilain	2013	EPFB (Etablissement Public Foncier de Bretagne)	Directeur Général	1h13
20	Arnaud Genois	2013	Association Echocité	Co-Président	55 mn

N° entretien	Nom de l'interviewé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
21	Mathieu Menuge	2013	Association Echocité	Co-Président	56 mn
22	Claude Gérard	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ 1er adjoint chargé du développement durable, de l'environnement et des infrastructures 2/ Administrateur de la SPLA Via Silva	1h12
23	Daniel Monnier	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ 7ème adjoint chargé de l'urbanisme et de l'habitat 2/ Administrateur de la SPLA Via Silva	1h15
24	Isabelle Foucault	2013	DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)	Chargée de mission Ecocité	Enregmt refusé Environ 1h
25	Jean-Marc Guillet	2013	Mairie Thorigné-Fouillard	1/ Elu Conseiller délégué à l'aménagement durable du territoire de TF 2/ Administrateur de la SPLA Via Silva	1h08
26	Gwenaëlle Hamon	2013	Mairie Rennes	Elue Mairie Rennes et RM	58 mn
27	Christian LePetit	2013	SPLA Via Silva	Directeur général délégué de la SPLA Via Silva de fev à juin 2013	1h29
28	Jens Hoff	2013	Université Copenhague	Professeur de sciences politiques	45 mn
29	Reto Hummelshoj	2013	Cabinet ingénierie Cowi	Consultant ingénieur COWI	1h38
30	Martin Kornberger	2013	Copenhagen Business School	Professeur en Stratégie	15 mn

N° entretien	Nom de l'interviewé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
31	Ole Christiansen	2013	Mairie Helsingor/ Elseneur	Responsable Administratif et Technique	1h01
32	Anne-Marie Larsen	2013	Mairie Copenhague	Architecte urbaniste	51 mn
33	Soren Madsen	2013	Mairie Copenhague	Consultant Finances	48 mn
34	Jorg Abildgaard	2013	Mairie Copenhague	Consultant Urbanisme	52 mn
35	Damien Bongart	2013	Association Longchamps	Président de l'association et formation d'Ingénieur INSA Telecom	38 mn
36	Philippe Besson	2013	CDC (ou Caisse des Dépôts et Consignation)	Directeur Régional adjoint	1h32
37	Denis Schneider	2013	Mairie Cesson- Sévigné	1/ Elu d'opposition (droite) au moment de l'entretien 2/ Devient conseiller municipal, adjoint n°3 chargé de l'urbanisme, de l'habitat et du patrimoine immobilier en 2014 3/ Puis chargé de la délégation particulière sur Via Silva depuis juin 2015, suite à la démission de Franck Bidault (médecin)	1h36
38	Marie-Thérèse Taupin	2013	Mairie Cesson- Sévigné	Elue adjointe Finances	30 mn
39	Jean-Luc Gaudin	2013	Rennes Métropole	1/ Maire de Pont-Péan depuis 2008 2/ Conseiller communautaire et Vice-président de Rennes Métropole délégué à l'aménagement et à l'habitat depuis 2014 3/ Président de la société Territoires & Développement et de la société Territoires Publics depuis 2014	1h01
40	Bernard Poirier	2013	Rennes Métropole	Maire de Mordelles + Pdt du SCOT + élu RM	58 mn

N° entretien	Nom de l'intervisé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
41	Gabriela Garza De Linde	2013	Copenhagen Business School	Doctorante en stratégie urbaine à CBS (thèse sur un projet urbain à Copenhague)	59 mn
42	Dan Borberg Mogensen	2013	Mairie Copenhague	Architecte urbaniste	1h09
43	Albert Plouhinec	2013	Mairie Cesson-Sévigné	1/ Elu d'opposition & tête de liste de droite pour les élections municipales 2014 2/ Devient maire de Cesson-Sévigné en 2014 3/ Formation militaire St-Cyr	48 mn
44	Annette Egeltoft	2014	Mairie Copenhague	Architecte urbaniste	17 mn
45	Nicolas Debray	2014	Enercoop Bretagne	Directeur	51 mn
46	Michel Ratero	2014	ESPACIL habitat	1/ Directeur de la Promotion 2/ Formation Centrale Paris 1975	22 mn
47	René Bondiguel	2014	SPLA Via Silva	1/ Directeur général du groupe Territoires et Développement (Société d'économie mixte en charge de l'aménagement de Rennes et Rennes métropole, incluant la SPLA Via Silva). Il est ancien directeur général d'Archipel Habitat (2004-2012) - Entretien accordé "à la demande de Mr. Daniel DELAVEAU "; 2/ Est nommé chef du cabinet commun du Président de Rennes Métropole, Emmanuel Couet, et de la Maire de Rennes, Nathalie Appéré, en mai 2014. Il est alors remplacé par Jean Badaroux (Ingénieur civil des Ponts et Chaussées) à la SAEM Territoires & Développement, la SPLA Territoires Publics ainsi que la direction générale déléguée de la SPLA ViaSilva. 3/ Devient directeur de cabinet de Jean-Luc Chenu, au conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, au 1er septembre 2015 et est remplacé par Manuel Contin, ancien directeur général de l'information et de la communication de la ville de Rennes et de Rennes métropole; 4/ Il est titulaire d'une maîtrise de sciences économiques et d'un diplôme de 3ème cycle de l'Institut d'urbanisme de Paris.	1h40
48	Jean-Pierre Guillou	2014	Technicolor France	Secrétaire général de la Recherche & Développement France - Client final d'un bâtiment aux Champs blancs (Via Silva) construit par le groupe Legendre	Enregtmt refusé Environ 30mn
49	Angélique Cleret	2017	Ouest France	Journaliste (spécialisée un temps sur Via Silva et Cesson)	53 mn
50	Yvon Basset	2018	ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)	Directeur Régional adjoint Bretagne	1h07

N° entretien	Nom de l'interviewé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
51	Meddhi Teffahi	2018	SEM Territoires	Chargé d'opérations La Courrouze	1h05
52	Thierry Loison	2018	Cabinet AIA Architectes	Architecte sur "SPIREA", programme conçu pour GIBOIRE (client final: CAP GEMINI)	42 mn
53	Frédéric Philippeau	2018	SEMTCAR	Chargé du viaduc METRO Ligne B	1h23
54	Bruno Gaudin	2018	Cabinet d'architectes Gautier-Gaudin	Architecte (La Courrouze PM7-PM8 Icade, Archipel Habitat)	24 mn
55	Frédéric Chabru	2018	Rennes Métropole	1/ Chargé d'opérations sur La Courrouze 2/ Formation de géographe et intervenant à l'université de Rennes 2	1h41
56	Philippe Boutroux	2018	Rennes Métropole	1/ Chargé d'opérations sur Via Silva 2/ Architecte d'Etat	1h37
57	Marc HERVE	2018	Mairie Rennes	1/ Conseiller Municipal de Rennes depuis 2008 (7e adjoint délégué aux Finances, à l'administration générale, aux relations économiques, au commerce et à l'artisanat depuis 2014) 2/ Conseiller Départemental 35 du Canton de Rennes Nord depuis 2011 (délégations de la politique de l'eau et des espaces naturels depuis 2015) 3/ Conseiller Communautaire à Rennes Métropole (Conseiller délégué au commerce) 3/ Formation IEP Toulouse (ou Sciences-Po Toulouse), ancien président du Syndicat mixte de production du bassin rennais, militant PS depuis 2005, et fils d'Edmond Hervé, maire de Rennes de 1977 à 2008	3h09
58	Hervé BRIOU	2018	Giboire RENNES	Directeur des programmes (flot D1 Via Silva)	31 mn
59	Clément Gillet	2018	B3Ecodesign	1/ Architecte sur l'Immeuble Syrlinks aux Champs Blancs (Îlot N14) à Via Silva 2/ Président de B3Ecodesign (société de fabrication de maisons en containers)	1h02
60	Jean-François Golhen	2018	Cabinet architecte Golhen et associés	Architecte sur bureaux de Thomson Video Network (Champs Blancs) et sur la ZAC des Pierrins à Via Silva	1h19

N° entretien	Nom de l'intervisé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
61	Dominique Ramard	2018	Conseil régional Bretagne	1/ Elu Conseiller régional (ex-vert)_ Commission Développement Durable 2/ Maire St-Juvat	1h01
62	Marie Rannou	2018	Cabinet ALL (Agence Laurent Lagadec)	1/ Architecte-chef de projet (PC7 Ataraxia/Espacil à La Courrouze) 2/ Formation Ecole d'architecture Rennes	1h14
63	Vincent MAHO-DUHAMEL	2018	Mairie Rennes	Elu de quartier La Courrouze-Cleunay ("qui répondra à vos questions à la demande de Mme APPERE")	1h43
64	Olivier Bernicot	2018	SGAR (Secrétariat Général pour les Affaires Régionales à la Préfecture de Région)	Chargé de mission des politiques territoriales, du foncier et du logement	44 mn
65	Benoît Feidel	2018	Université Rennes 2	1/ Enseignant-chercheur en urbanisme (Dpt Géographie et Aménagement de l'Espace) depuis 2015 2/ Responsable du Master Maîtrise d'ouvrage urbaine et immobilière 3/ Formation en géographie puis Centre Sup d'aménagement de Tours puis thèse en 2010 sur la relation sensible dans la production des espaces urbains	1h11
66	Anne Milvoy	2018	AUDIAR (Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise)	Ecologue et urbaniste (a réalisé les études initiales sur la ZAC des Pierrins)	1h34
67	Mathieu Pinsart	2018	Rennes Métropole	1/ Direction Espace public et Infrastructures (études station d'épuration sur Via Silva) 2/ Formation Ingénieur Unité Études Hydrauliques	1h41
68	Camille Morand	2018	AUDIAR	1/ Paysagiste 2/ Responsable concertation citoyenne sur La ZAC Courrouze	1h39
69	Kelig Hamon	2018	Big Bang Circus	Directeur administratif de la structure circassienne basée sur La ZAC Courrouze	1h09
70	Mohammed Rahali	2018	Eiffage Immobilier Grand Ouest	Directeur Opérationnel Bretagne	40 mn

N° entretien	Nom de l'interviewé(e)	Date entretien	Institution	Fonction	Durée entretien
71	Yannick Bune	2018	Eiffage Energie	Directeur Régional Bretagne	1h01
72	Gilbert Gauthier	2019	IAUR	Directeur de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes	2h39
73	Dominique Krikorian	2019	Association des cartoucheries La Courrouze	Présidente de l'Association des cartoucheries	1h19
74	Akle Saidoune	2019	CDC (Caisse des Dépôts et Consignation)	Direction Régionale Bretagne	1h39
75	Raoul Pourcelle	2019	Association COURROUZIF à la Courrouze	Membre et auteur sur le site de l'association - Marionnettiste, comédien, plasticien (dont spectacle Les Frères Pablof). http://courrouzif.fr/actus/assemblee-generale-2018/	1h37
76	Carine Le Roy-Gleizes	2019	Cabinet FOLEY HOAG LLP Paris	Associée du cabinet spécialisée Environnement et Avocat au barreau de Paris	58 mn
77	Laurence Maillart-Méhaignerie	2019	Assemblée Nationale	1/ Députée <i>La République en Marche</i> de la 2 ^e circonscription d'Ille-et-Vilaine 2/ Vice-présidente de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale (La Commission du développement durable comprend 73 députés, 3 Vice-présidents, et 1 présidente: Mme Barbara Pompili)	1h18
78	Pierre Breteau	2019	Mairie de Saint-Grégoire	1/ Maire <i>UDI</i> de St-Grégoire (35) depuis mars 2008 2/ Vice-président de Rennes Métropole depuis mars 2014 (16e Vice-président délégué en charge de la présidence de la commission Finances, personnel et administration générale) 3/ Conseiller Régional de Bretagne (Membre de la Commission éducation, formation et emploi) depuis décembre 2015 4/ Président de l'association des Maires d'Ille-et-Vilaine (AMF35) depuis décembre 2017 5/ Consultant associé chez KPMG, et Directeur national adjoint du Département Secteur public local.	1h14
79	Jean-Claude Hamelin René Guiral Henri Gendrot	2019	Association "Mémoire Arsenal Courrouze" RV au Centre social de Rennes-Cleunay	1/ J.C. Hamelin: Président de l'Association et employé ARS de 1978 à 2000 2/ R. Guiral: VP Asso et employé ARS de 1983 à 1995 3/ H. Gendrot: Administrateur Asso de 1960 à 1970 puis enseignant EN	1h40
80	Stéphanie Haslé	2019	Association "Collectif Cité des Lilas". RV à son domicile	Présidente de l'Association "Collectif Cité des Lilas"	1h21

Observation participante

N° événement	Date	Lieu	Thème de la conférence/réunion/atelier	Nom des intervenants
1	avr-12	Tambour-Villejean	"Faire la cité : création et gouvernance des imaginaires urbains"	Marie Minier (ENSAB), Joëlle Zask (Université de Provence), Eric Van Essche (ISELP Bruxelles)
2	mai-12	Maison Internationale	"Faut-il construire Rennes en hauteur?"	Frédéric Bourcier (adjoint à l'urbanisme et à l'aménagement) et Jean-Manuel de Queiroz (sociologue)
3	janv-13	Agrocampus	"Regards sociologiques sur la nature en ville"	Sylvie Ollitrault, Catherine Darrot (Agro campus Ouest), G Brunori (Univ Pise) etc.
4	mai-13	Vidéoconférence (thème: la ville durable)	"Open Data & Analytics: Accelerating Citizen-Focused Sustainable Cities"	Cabinet de conseil ACCENTURE _ groupe de projet "Sustainability 24"
5	juin-13	Carré Sévigné à Cesson	Synthèse des cinq "Cafés-Viasilva" depuis décembre 2012	Jean de Legge (Directeur communication Rennes Métropole et ville de Rennes), Christian Devillers (architecte), Michel Bihan (maire de Cesson-Sévigné et président de la SPLA), Jean-Jacques Bernard (Maire de Thorigné-Fouillard), Daniel Delaveau (Maire de Rennes et président de Rennes Métropole), Christian Le Petit (Directeur de la SPLA), et Alain Bourdin (Sociologue)
6	nov-13	IEPR (Master EAPT)	"Dans quelle mesure les éco-quartiers constituent-ils un tournant dans la gouvernance des politiques urbaines?"	Invitation de Marc Rouzeau à échanger sur mon travail de thèse avec Emmanuel Couet, maire de Saint-Jacques-de La-Lande
7	nov-13	Centre Jean Monnet	"Les grands ensembles en Europe"	Lydia Coudroy (Université Lyon 2) et Frédéric Druot (architecte)
8	nov-13	Mairie Cesson-Sévigné	Conseil municipal (ZAC des Pierrins et Via Silva)	Elus de Cesson (équipe Bihan) et citoyens
9	nov-13	Triangle	"La participation des habitants à la conception d'aménagement. L'exemple du Blossne à Rennes"	IAUR, dont Catherine Guy et Gilbert Gaultier, respectivement présidente et directeur de l'IAUR
10	nov-13	Rennes Métropole	"Comment produit-on la ville avec ses habitants en Europe?"	Lucien Kroll (Architecte urbaniste) et Khedidja Mamou (Institut d'Urbanisme de Paris)
11	nov-13	Espace citoyen de Cesson-Sévigné	Café thématique: "Habiter à ViaSilva"	Elus de Cesson, architectes et citoyens sur base de volontariat
12	janv-14	INSA Rennes	"Villes et réseaux: quelles connexions pour demain?"	Romain Pasquier (CNRS), Samuel Tiercelin (Open Odyssey) etc.
13	avr-14	Triangle	« Transition énergétique: Rénovation des copropriétés, îlots de chaleur, Terre et matériaux bio-sourcés »,	IAUR, dont Catherine Guy et Gilbert Gaultier, respectivement présidente et directeur de l'IAUR
14	oct-15	Auditorium du Pont des Arts – Centre culturel de Cesson-Sévigné	Réunion publique sur les nouvelles orientations du projet ViaSilva présentées aux Cessonnais	Elus de Cesson (équipe Plouhinec) et public d'environ 300 personnes
15	sept-17	Carré Sévigné à Cesson	Réunion publique pour un point d'étape sur l'avancement du projet et les "Rencontres ViaSilva"	Elus de Cesson (équipe Plouhinec) et citoyens
16	mai-19	Mairie Annexe Saint-Jacques de la lande	Réunion APE Pigeon Blanc	Environ 10 parents d'élèves (nouvelle école Gabriel Péri à Pilate La Courrouze) dont Aurélie Fabisiak etc.

Table des matières

Résumé de thèse	1
Remerciements	3
Avant-propos	5
Sommaire.....	9
Liste des acronymes et abréviations	11
INTRODUCTION.....	17
Le projet d'écocité: objet de recherche et parangon de la ville durable	19
Le projet durable: chemin de traverse ou poursuite du sentier de dépendance dans la gouvernance urbaine?	41
Economie générale de la thèse.....	49
PREMIERE PARTIE: Les projets d'écocité entre gouvernance inédite et recherche d'attractivité territoriale	53
CHAPITRE 1. Stratégie de recherche et méthodologie.....	55
A - Une analyse renouvelée de l'action publique urbaine	55
1) Une stratégie de recherche guidée par le réalisme critique de Roy Bhaskar	55
2) Une méthodologie plurielle basée sur les institutions, les instruments et les réseaux	63
3) Multiplier les entretiens et l'observation participante pour croiser les points de vue	68
B - De la comparabilité de nos terrains de recherche français et danois, par-delà les évidences	71
1) Des projets très comparables ... au moins sur l'ambition politique.....	72
2) France et Danemark: deux promoteurs de la durabilité, mais une décentralisation différenciée.....	74
3) La fabrique urbaine durable, une comparaison de pays riches?.....	80
CHAPITRE 2. Projets durables ou l'épuration d'une nouvelle gouvernance urbaine	83
C - Une nouvelle gouvernance dans la fabrique urbaine.....	83
1) Une mise à l'agenda collective pour répondre aux enjeux sociaux et environnementaux	84
2) De nouvelles formes de participation citoyenne avec le projet urbain durable	95
3) Pour les experts de la ville, une nouvelle approche technique mais aussi politique	101
D - Un changement de gouvernance dans l'usage de la ville	110
1) Des projets en continuité avec une implication citoyenne déjà avérée	115
2) L'écocité: usages urbains du futur mais enjeux économiques et technologiques actuels.....	124
3) Côté citoyens, une gentrification « ex-post » plutôt que la mixité sociale recherchée?.....	133

CHAPITRE 3. Des projets urbains comme instruments d'attractivité pour les territoires 141

E - L'écocité, un outil de marketing territorial pour les acteurs publics.....	143
1) Valoriser l'image de sa métropole dans l'espace mondial	143
2) Créer une vitrine médiatique pour la métropole dans les réseaux de politique publique	155
3) Le projet durable pour renforcer son leadership politique sur la scène locale.....	162
F - Le projet durable: un « policy mix » par les instruments plutôt vendeur	169
1) L'approche par les instruments de politique publique: une analyse plus fine de la fabrique urbaine.....	170
2) Les projets d'écocité/écoquartier: des outils 2.0 d'aménagement pour la régulation des conflits.....	178

DEUXIEME PARTIE: Les projets urbains durables au concret: des idiosyncrasies dans la fabrique urbaine..... 185

CHAPITRE 4. LE PROJET D'ECOCITE VIA SILVA A RENNES (France): D'une stratégie durable ambitieuse à une mise en œuvre contrariée 187

G - Un contexte favorable au projet durable à différentes échelles avant la crise financière de 2008	187
1) L'UE, d'entrepreneur de politique publique à médiateur d'idées.....	193
2) Le Grenelle Environnement: piloter à distance un new deal écologique pour l'Etat	198
3) ViaSilva 2040: une labellisation valorisante pour un régime urbain stable depuis l'ère Fréville.....	236
H - La carrière inégale d'un projet politique rythmé par les échéances électorales	260
1) La labellisation de ViaSilva: une fenêtre d'opportunité saisie par les communes et Rennes Métropole.....	261
2) Les vertiges d'un projet analysé à l'aune de l'approche séquentielle.....	276
3) Les instruments d'action publique: des projecteurs utiles pour appréhender toutes les facettes du projet ViaSilva.....	305
4) Une gouvernance inégale du projet sur la décennie 2009-2019	331

CHAPITRE 5. LE PROJET D'ECOQUARTIER LA COURROUZE (France): Entre projet phare et application du modèle rennais d'aménagement 347

I - Une mise à l'agenda local plutôt consensuelle.....	350
1) Un contexte européen favorable à l'aménagement d'un projet durable.....	361
2) Un cadre législatif français renouvelé lors du lancement du projet La Courrouze	365
3) Un projet pensé par Rennes Métropole sur un lieu de mémoire... et une friche industrielle polluée	375
J - Un projet éminemment politique, malgré le diapason affiché sur la durabilité	402
1) La Courrouze au prisme de l'approche séquentielle et urbanistique	403
2) Le projet d'écoquartier au prisme de l'approche par les instruments	447
3) Une gouvernance durable?.....	546

CHAPITRE 6. LE PROJET D'ECOCITE NORDHAVNEN A COPENHAGUE

(Danemark): La durabilité au service d'une visibilité internationale 577

- K - Un contexte danois porteur pour la mise en place d'un projet urbain durable 582
 - 1) Une approche environnementale reconnue par les instances supranationales 582
 - 2) La démocratie danoise ou les atouts d'un système politique synchrone avec la durabilité..... 600
 - 3) Copenhague au lancement du projet Nordhavnen: le choix du triptyque infrastructures/ renouvellement urbain/plan climat..... 615
- L - Nordhavnen, un projet tiraillé entre indicateurs de « performance durable » et participation citoyenne 630
 - 1) Nordhavnen: poursuite du modèle « Finger plan » et symbole d'une réappropriation de l'espace public en front de mer 634
 - 2) Un marketing territorial plus prononcé qu'à ViaSilva 639
 - 3) Un soutien essentiel de l'Etat, mais un avis citoyen minoré?..... 644

CHAPITRE 7. LE PROJET DURABLE D'HELSINGOR (Danemark): Fenêtre d'opportunité offerte par l'UE ou fin du portage politique local?..... 653

- M - Un projet à la croisée des chemins entre objectifs supranationaux et initiatives locales 653
 - 1) Le programme Concerto de l'UE: un outil européen de standardisation dans la fabrique urbaine..... 656
 - 2) La marche progressive du Danemark vers la transition énergétique 661
 - 3) Une fenêtre d'opportunité saisie par les services techniques d'Elseneur et un ingénieur COWI 662
- N - La carrière du projet d'Helsingor, ou la mise en œuvre du savoir-faire des consultants 667
 - 1) Le paradoxe d'un projet transfrontalier mais piloté au niveau très local 668
 - 2) Rénovation des bâtiments et cogénération par biomasse mis en œuvre avec une évaluation ex-post..... 671
 - 3) Une participation citoyenne bienvenue mais un portage politique faible in fine?. 673

CONCLUSION: De l'intérêt d'une typologie nouvelle sur les projets d'écocité.... 677

CHAPITRE 8. UNE MODELISATION ORIGINALE DES PROJETS URBAINS DURABLES 679

- O - Un bilan contrasté sur les quatre terrains de recherche 679
 - 1) Un travail détaillé car il est basé sur le réalisme critique de Roy Bhaskar 679
 - 2) Des éléments de convergence et divergence entre les quatre terrains d'étude 680
 - 3) Une gouvernance nouvelle plutôt démentie, mais la recherche permanente d'attractivité territoriale 685
- P - Une typologie inédite des Projets Urbains Durables (PUD) à la lumière du rapport Brundtland 687
 - 1) Le projet durable: une fabrique urbaine récente pour une notion ancienne 688
 - 2) Une proposition nouvelle de typologie des PUD à partir des 3 piliers de la durabilité 691

Bibliographie	697
Ouvrages et articles de référence.....	697
Publications des institutions	719
Articles & Liens Internet.....	729
Liste des tableaux et graphiques.....	749
Liste des entretiens	765
Observation participante.....	773
Table des matières	775

Titre : La gouvernance locale des écocités: regard comparatif France-Danemark

Mots clés : action publique locale, développement durable, gouvernance multi-niveaux, démocratie participative.

Résumé : Cette étude de territoires infranationaux déconstruit la gouvernance sur quatre projets urbains à Rennes, Copenhague et Helsingør au prisme de la sociologie de l'action publique. Elle permet de révéler les préoccupations des acteurs publics, privés ou associatifs, et dévoilent leur vision à différentes échelles (locale, nationale, supranationale) pour de grands territoires urbains. Elle interroge également la cohérence de l'action publique, le fonctionnement des institutions et la démocratie locale plus généralement.

Mon travail de recherche part de deux hypothèses. Il suppose, d'une part, l'émergence d'une gouvernance nouvelle entre acteurs publics et privés à travers ces projets urbains novateurs, tant au niveau de la fabrique urbaine que des usages. D'autre part, il questionne l'éventuelle instrumentation de ces projets urbains durables par les pouvoirs publics, à travers la question du marketing territorial rendu nécessaire par une concurrence exacerbée des territoires métropolitains dans le cadre de la mondialisation.

Ces hypothèses posent donc in fine la question de l'homogénéisation (ou pas) de la fabrique urbaine européenne. L'État, pour sa part, semble vouloir encourager la réalisation d'opérations exemplaires d'aménagement dans le contexte annoncé d'une transition écologique pour les territoires, mais il reste à distance. L'enjeu est de soutenir la croissance et l'attractivité de ces grandes agglomérations, de les rendre plus respectueuses de leur environnement en diminuant les pollutions multiples et en consommant moins d'énergie et d'espace périurbain.

L'intérêt de cette recherche est de proposer une typologie inédite des projets urbains durables à travers une matrice inspirée des trois piliers (économique, social et environnemental) du rapport Brundtland (1987), la référence internationale en matière de durabilité.

Title : Local governance on ecocities: a comparative outlook between France and Denmark.

Keywords : Urban projects, multi-level governance, sustainable development.

Abstract : This work deconstructs governance over four urban projects in Rennes (France), Copenhagen and Helsingør (Denmark), which are completed over one or several decades and labelled as "sustainable".

The monitoring of these projects is carried out at the metropolitan level, but with a significant nation-state and European Union influence.

These projects peculiarly highlight the views of public and private institutions or NGOs on large urban territories nowadays. The analysis covers different scales from a local or national to a supranational perspective.

They also point out how well institutions are managed, and question how consistent public action and local democracy is in today's globalized world.

My research is based on two hypotheses. It first assumes the emergence of a new governance model between public and private stakeholders across these state-of-the-art urban projects. Secondly, it raises the question of new patterns based on marketing methods and communication tools. It raises therefore the question of common European building features.

Finally, the purpose of this research is to deliver a new typology of urban sustainable projects, based on three pillars (economic, social and environmental) as suggested by the Brundtland report (1987), the international reference in sustainability, if any.