

# Transition & Territoire(s)

*Réflexions sur la concrétisation d'un changement à une échelle locale*



GE90 – Séminaire février 2020

« SUR LES CHEMINS DE LA TRANSITION »

Romain CARON, Julien DECOSTER, Anna TAILLIEZ

Crédits illustration de couverture : ©Dessin de Rob Messick, extrait de *Home. A Bioregional Reader* (1990), repris par la revue en ligne *Topophile, l'ami.e des lieux* pour illustrer son article « "L'art d'habiter la Terre. La vision biorégionale" de Kirkpatrick Sale » du 26/03/2020.

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
<b>I<sup>ère</sup> partie : Des territoires et des Hommes</b> .....	<b>6</b>
<b>I. Une brève histoire de l'aménagement du territoire français</b> .....	<b>6</b>
Comprendre le passé pour regarder l'avenir .....	6
Années d'après-guerre – Reconstruction et modernisation en ligne de mire .....	7
Années 1950 – De la mobilité à l'automobilité.....	8
Années 1960 – L'« âge d'or » de l'aménagement du territoire .....	9
Fin xx <sup>e</sup> siècle / Début xxi <sup>e</sup> siècle – Montée des enjeux environnementaux.....	10
<b>II. Ulysse au xxi<sup>e</sup> siècle : une odysée à vélo</b> .....	<b>12</b>
Une étude inédite sur la transition à un échelon local .....	12
Des conclusions optimistes.....	13
<b>III. Quel(s) territoire(s) pour le « monde d'après » ?</b> .....	<b>15</b>
Envisager la crise comme une opportunité au changement .....	15
Penser non plus en termes de « territoires » mais de « terrains de vie » .....	16
<b>II<sup>e</sup> partie : Le ou les territoire(s) ?</b> .....	<b>19</b>
<b>I. Vers une autre vision du territoire</b> .....	<b>19</b>
<b>II. Quelles sont les frontières d'un territoire ?</b> .....	<b>20</b>
<b>III. La commune : l'échelle la plus locale et mobilisatrice</b> .....	<b>21</b>
<b>IV. L'union fait la force</b> .....	<b>24</b>
<b>III<sup>e</sup> partie : Leviers pour une transition socialement acceptable</b> .....	<b>26</b>
<b>I. Néo-ruraux, hippies et retour à la nature</b> .....	<b>26</b>
Les néo-ruraux et l'exode urbain actuel .....	26
Retour à la nature : l'utopie contemporaine ? .....	27
Mêler la nature à la ville .....	28
<b>II. Évaluation de la conscience écologique citoyenne – Élections de 2020 au Havre</b> .....	<b>28</b>
- Le Havre! avec Édouard Philippe et Jean-Baptiste Gastinne (LREM, LR, Agir) .....	29
- Un Havre Citoyen avec Jean-Paul Lecoq (PCF, LFI, G.s, Ensemble!, PPLDécroissance) .....	31
- Le Havre Écologie avec Alexis Deck (EELV, PS, PRG, PP) .....	32
- Le Havre Animaliste avec Béatrice Canel Depitre (PA) .....	32
Synthèse .....	33
<b>III. Monnaie locale : relocaliser l'économie pour relocaliser les échanges – Exemple de l'Eusko au Pays basque</b> .....	<b>34</b>
Dans les faits.....	34
Le cas de l'Eusko .....	35
La monnaie locale complémentaire : un levier efficace ?.....	35
<b>Conclusion</b> .....	<b>37</b>
<b>Sources</b> .....	<b>38</b>

## INTRODUCTION

Incertitude, changement et accélération : tel est le triptyque décrivant le climat mondial actuel. Des mutations se juxtaposent sur les plans climatique, numérique, politique, économique, entre autres, et touchent de nombreux domaines nous concernant, pour la plupart, directement (alimentation, mobilité, modes de travail, par exemple).

Face à l'état des lieux désolant des ressources planétaires et à l'altération progressive des processus biophysiques assurant la stabilité du système-Terre, la **transition écologique** s'impose comme une réponse. Cette dernière, qui sera souhaitée ou forcée, englobe tous les changements nécessaires à la réduction de l'impact des activités anthropiques sur la planète ; d'autant plus que ces activités sont responsables d'une érosion accélérée des écosystèmes (effondrement de la biodiversité) dont nous dépendons néanmoins pour survivre.

Le concept de transition a été popularisé au travers du mouvement des « villes en transition », initié en 2005 par Rob Hopkins, enseignant britannique en permaculture. Dans *The Transition Handbook* (2008), il est ainsi établi que la transition consiste à « inciter les citoyens d'un territoire (bourg, quartier d'une ville, village...), à prendre conscience, d'une part, des profondes conséquences que vont avoir sur nos vies la convergence du pic du pétrole et du changement du climat et, d'autre part, de la nécessité de s'y préparer concrètement<sup>1</sup>. »

Parallèlement à l'engouement récent pour le concept de transition, il est notable que l'absence d'une définition consensuelle est propice à maints débats entre ses multiples acteurs, sans pour autant que cela ne freine le foisonnement d'initiatives locales s'inscrivant dans cette mouvance.

Plus idéaliste peut-être mais complémentaire de la vision de M. Hopkins, notre définition de la transition est qu'il s'agit du **changement d'état nécessaire de la civilisation humaine en vue d'une cohabitation sur Terre entre les humains et les non-humains, basée sur un respect réciproque et un apport de bénéfices mutuels pour un meilleur équilibre entre l'Homme et son environnement, ainsi que sur une plus juste répartition des richesses entre les différents territoires et leurs habitants.**

À des fins de lisibilité, il sera simplement fait mention dans ce rapport de « transition » pour parler de la **transition socio-écologique** que nous venons de définir à notre manière.

Constatant l'inertie du système global, nous nous sommes alors demandé s'il était un échelon territorial (au sens administratif et/ou géographique) des plus adéquats pour soutenir et mettre en œuvre la transition écologique. Notre intuition initiale, formée à partir d'exemple personnels que nous avons en tête, était que les expériences de transition réussies fonctionnent parce qu'elles s'ancrent dans un **territoire**, composent avec ses spécificités et, surtout, sont soutenues par les habitants des lieux. À première vue, il apparaît donc que la **transition soit territoriale par essence.**

Il est important de souligner également que, à l'opposé des mesures de restriction temporaires induites par la période récente de confinement, une transition (qui se différencie d'une crise par son caractère pérenne) nécessite des changements structurels durables, à l'image du changement climatique, lui aussi symptôme de la transformation et non de la crise d'un système.

À travers l'interrogation des blocages et des modalités de mise en œuvre de la transition, ainsi que des mutations profondes que celle-ci impliquera, c'est donc de l'aspect territorial de la transition qu'il sera question dans ce rapport, dont voici la problématique fil-rouge :

---

<sup>1</sup> Définition issue du site : <https://www.entransition.fr>

***Dans le cadre d'une transition socio-écologique visant un modèle de société alternatif et compatible avec les limites planétaires, comment repenser l'aménagement du territoire malgré les inerties socio-techniques existantes ?***

Le geste central de notre réflexion consistera à étudier l'évolution contemporaine du rapport des hommes à l'espace où ils vivent et développent leurs activités. Pour cela, nous commencerons par analyser le développement de la discipline « aménagement » en France et ses retombées actuelles. Nous aborderons ensuite l'état des lieux de la transition écologique au travers d'une étude de cas menée à l'échelon d'un département. Puis, nous questionnerons les opportunités d'accélérer la mise en œuvre de la transition entrevues par beaucoup en plein cœur de la crise sanitaire traversée au moment de la rédaction de ce rapport.

Le geste central de notre réflexion consistera à étudier l'évolution contemporaine du rapport des hommes à leurs territoires, c'est-à-dire l'espace où ils vivent et développent leurs activités. Pour cela, nous commencerons par analyser le développement de la discipline « aménagement » en France et ses retombées actuelles. Nous aborderons ensuite la question de la perception du concept de transition écologique par les maires et les habitants d'un département français. À la suite de quoi, nous étudierons les opportunités d'accélérer la mise en œuvre de la transition entrevues par beaucoup en plein cœur de la crise sanitaire traversée au moment de la rédaction de ce rapport.

Tout cela nous amènera, dans la seconde partie, à montrer que la notion de territoire n'est pas figée et qu'une même fraction de pays peut appartenir à plusieurs territoires, définis selon des critères différents. Cette partie met de plus en lumière l'importance de l'échelle locale dans la transition du fait de sa proximité avec les citoyens et les problématiques écologiques tout en soulignant le fait que les communes, avec leur pouvoir actuel, ne peuvent agir suffisamment sans l'appui des échelons supérieurs.

Le dernier temps de notre réflexion portera sur un exemple de mouvement prônant un mode de vie sobre et plus proche du vivant, dont nous questionnerons notamment les apports sur le plan écologique : du ressort de l'utopie ou bien réellement efficace ? Nous analyserons ensuite les annonces politiques faites à l'occasion des campagnes pour les élections municipales de 2020 au Havre afin d'en extraire les principales préoccupations affichées par les politiciens et, par extension, par les citoyens. Enfin, nous verrons comment les monnaies locales complémentaires peuvent représenter un outil non négligeable en faveur de la transition sous réserve d'être mobilisées astucieusement, en jouant notamment sur les identités régionales.

## I<sup>ère</sup> PARTIE : DES TERRITOIRES ET DES HOMMES

### I. Une brève histoire de l'aménagement du territoire français

#### ***Comprendre le passé pour regarder l'avenir***

Incriminé en 2019 par le mouvement de contestation sociale des gilets jaunes puis remis en question au cours de la période de confinement généralisé du printemps 2020, l'aménagement du territoire (ADT) semble avoir été désigné comme le bouc-émissaire d'une société contemporaine en perte de repères.

Périurbanisation, artificialisation des sols, création de centres commerciaux et d'entrepôts logistiques, déclin des centre-bourgs, migrations pendulaires de plusieurs heures : tous ces phénomènes ont en commun de dépendre de mesures prises dans le cadre d'une politique d'ADT et non sans conséquences sur le mode de vie de millions de personnes par suite de leur mise en œuvre.

Présenté sous cet angle, l'aménagement renvoie ainsi à une action publique correspondant simultanément à une forme **d'appropriation d'un territoire et d'organisation sociale multisectorielle**.

N'étant pas historiens de formation, nous nous sommes en partie appuyés sur le cycle de conférences « *Histoire et cultures de l'aménagement – Du pré carré aux ronds-points<sup>2</sup>* » pour étayer la suite de ce chapitre.

Dérivé du latin *terra* – la « terre », le « sol » –, le terme **territoire** est polysémique. Ses diverses acceptions feront l'objet d'un questionnement approfondi dans la deuxième partie de ce rapport (cf. Partie II – « **Le ou les territoire(s) ?** »). D'ici là, nous entendrons sous cette appellation une étendue de terre, placée sous l'autorité d'une administration (État, collectivités territoriales, arrondissement, canton, *etc.*) et délimitée par des frontières. Notons que cette acception répandue renvoie à une **approche** particulièrement **gestionnaire** de l'espace terrestre.

Par ailleurs, une définition contemporaine couramment admise de l'aménagement du territoire est celle énoncée par Pierre Merlin dans son *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (1988). D'après cet ingénieur géographe, également fondateur de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de la Sorbonne en 1971, il s'agit de « l'action et la pratique – plutôt que la science, la technique ou l'art – de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et leurs activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire stratégiques<sup>1</sup> ».

À l'étude, l'aménagement du territoire se révèle être également une pratique devant composer avec une **réalité sociale complexe**, des **idéaux politiques** traduits dans d'ambitieux projets et professions de foi (cf. Partie III.2 – « **Mise en évidence des attentes des citoyens par les promesses de campagne des candidats aux élections municipales** ») ainsi que des **particularités locales** spécifiques à chaque territoire concerné.

---

<sup>2</sup> Cycle de cinq conférences (de novembre 2019 à avril 2020) proposé par l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, L'Institut Paris Région et le comité d'histoire du ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales et du ministère de la Transition écologique et solidaire. La plupart des supports des conférences ainsi que les quinze heures d'enregistrement sont disponibles en libre accès sur le [site de L'Institut](#).

L'organisation actuelle du territoire national français repose sur des évolutions profondes, amorcées dès le XVII<sup>e</sup> siècle. À cette époque, le renforcement des doctrines économiques (dont le mercantilisme prônant un enrichissement via le commerce et la vente par exportation) augmente considérablement l'appétence pour les voies de communication. C'est ainsi que différents **réseaux de transport** voient le jour (fluvial, routier puis ferroviaire au XIX<sup>e</sup> siècle) en même temps que les connaissances relatives au territoire s'affinent grâce au développement de la cartographie et des procédés d'ingénierie.

De plus, une dynamique d'ADT **impliquant différentes sphères de pouvoir complémentaires** se met progressivement en place : avec d'un côté l'autorité politique, représentée à l'époque par le corps des intendants, et de l'autre le génie technique, incarné par le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

En somme, l'ensemble de ces grands travaux participe de **l'assise d'un territoire unifié** en même temps que d'une **rationalisation globale de l'espace**, à l'instar des méthodes utilisées par les ingénieurs. À côté de cela, la vitesse accrue des déplacements modifie irrévocablement **la perception du territoire et de ses pratiques** ; une observation par surcroît justifiée avec l'arrivée ultérieure de la motorisation.

### ***Années d'après-guerre – Reconstruction et modernisation en ligne de mire***

La période d'après-guerre s'est avérée décisive quant à l'émergence du territoire en tant que **domaine de l'action publique**. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, un vent de renouveau souffle sur une France partiellement détruite. Des côtes bretonnes à la Mer Méditerranée, une volonté de reconstruction et de modernisation du pays, processus dans lequel l'État sera fortement engagé, est annoncée par les dirigeants.

Parmi les stratégies employées, la nationalisation jouera un rôle majeur. Mais c'est sans attendre que sera créé, le 3 janvier 1947, à l'initiative de Charles de Gaulle et de Jean Monnet, le **Commissariat général du Plan de modernisation et d'équipement**. Resté dans la mémoire collective comme ayant renversé la situation de retard économique et de pénurie en France dans l'immédiat après-guerre, le « plan Monnet » s'est déployé de 1947 à 1952, soit de manière concomitante au déploiement du plan Marshall en France. C'est d'ailleurs le programme américain de prêts aux pays européens qui financera les investissements dans les six secteurs de base définis par le premier Plan de modernisation et d'équipement français (charbon, électricité, ciment, machinisme agricole, transport et acier<sup>1</sup>).

Bien que l'idée d'un ADT et sa pratique remontent à plusieurs siècles, c'est seulement au lendemain de la Libération, dans une France sous la gouverne d'un État planificateur hégémonique, que le concept fait son apparition dans les discours officiels. Il faut bien avoir en tête la **logique top-down<sup>3</sup> et centralisée** qui guide la planification d'alors.

À travers la politique nationale d'ADT, ce sont avant tout les **disparités régionales** qui sont visées. Un ouvrage en particulier accélère la prise de conscience de la macrocéphalie parisienne<sup>4</sup>. Dans *Paris et le désert français* (1947), Jean-François Gravier décrit minutieusement « cette exception française qui fait que le centralisme politique hérité de l'Ancien Régime a gagné, de

---

<sup>3</sup> Anglicisme désignant des relations descendantes entre les acteurs de l'ADT, en opposition avec des relations montantes (*bottom-up*) ou participatives, impliquant largement la société civile.

<sup>4</sup> Notion employée par les géographes pour décrire le gonflement disproportionné de la Ville Lumière, centre de l'activité nationale (économique, politique, culturelle, etc.), au détriment d'une province lésée et donc logiquement « désertée ».

proche en proche, les sphères économique, culturelle, éducative, jusqu'à faire de la centralisation parisienne la règle générale<sup>III</sup>. » En avance sur son temps, le géographe français dénonce notamment les conséquences néfastes d'un laisser-faire urbanistique, prône un découpage nouveau (en 16 régions) susceptible de rééquilibrer le territoire national et déplore déjà que « Paris semble aménagé pour des automobiles et non pour des hommes<sup>IV</sup> ».

Cette **stigmatisation du gigantisme parisien** sera à l'origine du développement d'un ADT ayant pour idéal directeur le **principe d'égalité des chances pour tous**, applicable via une répartition des hommes et des activités aussi égale que possible sur l'ensemble du territoire national.

Second texte-phare de cette période, le rapport *Pour un plan national d'aménagement du territoire*<sup>V</sup>, présenté en février 1950 en Conseil des ministres par Eugène Claudius-Petit, personnalité éminente de la Résistance et ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme de 1948 à 1953. Publié subséquemment sous une forme synthétique et vulgarisée surnommée la « brochure verte », ce texte expose la politique que le ministre souhaite engager (basée sur la construction et l'aménagement du territoire) et ses « remèdes » parmi lesquels « la déconcentration, l'industrialisation sur un plan décentralisé, la rénovation de l'agriculture, l'équipement touristique, l'organisation culturelle<sup>VI</sup> ». L'auteur, de ce qui est considéré comme le manifeste fondateur de la politique menée en termes d'ADT durant le demi-siècle suivant, est également à l'origine du Fonds national d'aménagement du territoire (FNAT) concourant à cette « recherche, dans le cadre géographique de la France, d'une meilleure répartition des hommes, en fonction des ressources naturelles et des activités économiques<sup>VII</sup>. »

Poursuivant des objectifs sensiblement différents, les actions régionales du Plan Monnet (en faveur du renouveau économique) et la démarche globale du Ministère (à la recherche d'une cohérence territoriale) sont tout de même complémentaires puisqu'elles ont œuvré simultanément en vue d'une fin commune : la reconstruction et la modernisation de la France libérée.

### ***Années 1950 – De la mobilité à l'automobilité***

Le début des années 1950 coïncide avec un fait qui aura une influence majeure sur les décisions ultérieures prises en matière d'ADT : la **démocratisation de l'automobile**.

Décrite comme un « objet parfaitement magique » par Roland Barthes dans ses *Mythologies* (1957), icône du 7<sup>e</sup> art<sup>5</sup>, trait essentiel du capitalisme (avec l'essor, en 1908 aux États-Unis, de la Ford T), symbole de liberté de mouvement, de confort et d'évasion, l'automobile (« qui se déplace par elle-même ») possède un statut bien particulier dans la galerie des innovations humaines. En ce sens, la voiture constitue un **macro-système technique** (*large technical system*<sup>6</sup>), c'est-à-dire qui se développe simultanément à toute une série de changement techniques, économiques et sociétaux.

---

<sup>5</sup> Icône que l'on retrouve au cœur de réalisations célèbres telles que l'emblématique *Fureur de vivre* (1955) de N. Ray, les films de J. Tati dont *Trafic* (1971) et sa critique acerbe de la société de consommation, l'atemporel *Retour vers le futur* (1985) et la DeLorean conduite par Marty McFly, la série des *James Bond* et l'Aston Martin de l'agent 007 ou encore l'électrisant *Drive* (2011) réalisé par N. Winding Refn.

<sup>6</sup> Concept théorisé par l'historien Thomas Park Hughes dans son livre *Networks of Power* (1983), soulignant la taille et la complexité importante d'un système technique et dépassant ainsi l'appréhension trop simpliste de tels objets par la théorie des réseaux. En français, cette notion a été traduite par le sociologue Alain Gras qualifiant même ces MST de « dinosaures technologiques » sur lesquels s'est élaborée la société contemporaine et dont dépend désormais son fragile équilibre.



En outre, le rapport qu'entretient l'humanité à la voiture individuelle n'a cessé d'évoluer depuis son apparition au XIX<sup>e</sup> siècle. D'abord réservée à une élite, elle a rapidement acquis le statut d'**instrument émancipateur**. Il aura ensuite fallu plusieurs décennies avant que le **réel danger** que son utilisation implique soit notoirement reconnu (le port de la ceinture de sécurité à l'arrière n'ayant été rendu obligatoire en France qu'à la fin des années 1990), à l'origine d'un renversement de notre rapport à la voiture.

La fin de l'automobile pour autant ? En guise de réponse à la dénonciation de plus en plus marquée de ses nuisances dont le bruit et les particules fines, nous assistons aujourd'hui à la fuite en avant d'une industrie automobile en plein virage vers la propulsion électrique et les véhicules autonomes.

S'il n'est peut-être plus autant l'apanage des nouvelles générations, le véhicule individuel représente toutefois depuis longtemps un **marqueur social** de taille. Tandis qu'initialement c'était le fait de posséder ou non une voiture qui dénotait la classe sociale, la démarcation s'est ensuite progressivement faite au niveau de la marque, de la puissance du moteur et du prix.

L'historien des transports Mathieu Flonneau considère ainsi cette « culture de l'automobile », à laquelle restent attachés beaucoup de Français, comme un « facteur d'inclusion sociale et de cohésion territoriale<sup>VIII</sup> » ; l'auto contribuant justement à l'**autonomie des individus**. Cette dernière reste tout de même précaire si l'on analyse avec un peu de recul la structure complexe et le système énergétique qui sous-tendent le macro-système technique automobile.

En ce sens, le mouvement de contestation sociale des gilets jaunes (qui fera assurément date dans l'histoire de la V<sup>e</sup> République) a mis en avant la **dépendance** de tout un pan de la société à ce véhicule aujourd'hui essentiellement utilitaire. La voiture est devenue, pour une majorité de la population, l'instrument indispensable pour rallier le lieu de travail, les espaces dédiés au ravitaillement, le lieu de résidence, et parfois, s'il reste assez de temps, des endroits de loisir : autant de « géographies de l'intime » désormais dispersées aux quatre coins de **territoires dilatés à l'extrême**. Pour se faire une idée, chaque jour en France quelque 16,7 millions de « navetteurs » effectuent leur trajet domicile-travail en voiture, la moitié d'entre eux devant rouler plus de 15 km<sup>IX</sup>.

La philosophe française et chercheuse associée au Laboratoire d'Anthropologie Critique Interdisciplinaire au sein de l'Institut Interdisciplinaire d'Anthropologie du contemporain (CNRS/EHESS), Valérie Charolles, écrit au sujet de la voiture : « Son succès a conduit à transformer totalement la topographie du paysage : avec ses départementales goudronnées dans les campagnes et les générations d'ingénieurs des Ponts et Chaussées les ayant préparées et entretenues, avec ses nationales ensuite, et la plus fameuse d'entre elles, la 7, chemin vers le soleil et la lumière, puis, avec ses autoroutes et leurs aires de repos si caractéristiques des années 1970, et enfin, avec ses réseaux de périphériques et de roclades autour des villes dont les pavés ont depuis longtemps déserté le cœur<sup>X</sup>. »

Objectivement, nous observons donc qu'au fur et à mesure de sa démocratisation, des **espaces** et des **modes de vies organisés par et pour la voiture** se sont établis jalonnant ainsi un chemin socio-technique duquel il est aujourd'hui difficile de se départir.

### ***Années 1960 - L'« âge d'or » de l'aménagement du territoire***

Au cours des années 1960, la Région devient le cadre commun des plans évoqués plus tôt via l'action de la **Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale** (DATAR), fondée en 1963 et devenue Agence nationale de la cohésion des territoires en 2020.

Par ailleurs, le discours politique de l'époque, à propos d'un essor économique certain, s'accompagne d'une forte croissance démographique. Dans ce contexte, les pouvoirs publics accordent une importance particulière aux **infrastructures**. Par leur effet qualifié de « structurant », il s'agit d'un instrument de l'ADT considéré comme nécessaire sinon suffisant (dans une approche prospectiviste) à la croissance locale.

Illustration du concept « d'industrialisation déconcentrée » de Claudius-Petit, de nombreuses zones industrielles vont être créées pour réorienter l'organisation de l'industrie. L'État se concentre en particulier sur les **zones industrialo-portuaires** (ZIP), à l'image de Dunkerque ou Marseille-Fos. Mais à l'analyse, ces projets à l'envergure considérable se révèlent menés, malgré les discours, de manière centralisée (depuis Paris) sans qu'une réelle attention ne soit portée au contexte local, autrement dit ni au réseau industriel d'entreprises existant ni à l'environnement et aux conditions écologiques du développement de ces projets.

En réaction à une forte vague d'urbanisation, de nouveaux instruments d'ADT voient le jour afin d'assurer une **plus grande maîtrise du territoire national** : métropoles d'équilibre, villes-nouvelles, zones de rénovation rurale, organismes régionaux d'étude et d'aménagement des aires métropolitaines<sup>7</sup> (OREAM), aménagement des littoraux et introduction de parcs nationaux, entre autres.

Les **métropoles d'équilibre** en particulier jouent un rôle-clé. Censées accueillir les grands équipements dont ceux culturels et concentrer la croissance urbaine, elles peuvent être appréciées de deux manières différentes : comme appui de la croissance urbaine projetée, d'une part, ou bien comme moyen de rééquilibrer l'armature urbaine, de l'autre.

### ***Fin xx<sup>e</sup> siècle / Début xx<sup>e</sup> siècle – Montée des enjeux environnementaux***

En définitive, l'approche de l'ADT n'a eu de cesse d'évoluer depuis sa naissance officielle. Après avoir longtemps valorisé les actions structurantes et sectorielles de grande envergure à pilotage centralisé, une réorientation progressive a eu lieu, sous l'impulsion des politiques de décentralisation notamment, en faveur d'une approche dite « de projet », à visée plus locale et systémique<sup>xl</sup>. En parallèle de cela, un glissement sémantique s'opère : **le territoire s'efface derrière des territoires pluriels**.

Les années 1970 marquent un tournant au niveau de la stabilité économique des pays industrialisés. Suite logique à une croissance démesurée durant les Trente Glorieuses, les gains de productivité s'essoufflent. Dans le même temps, c'est toute la structure du commerce mondial qui évolue. Or, le travail des historiens tend à montrer à quel point les **crises** justement ont influencé l'histoire de l'aménagement, illustrant par là une certaine **plasticité institutionnelle**.

Ce qui ressort globalement de cette période dans le cas de la France est la mise en œuvre d'une **politique de décentralisation**<sup>8</sup>, **l'influence grandissante de l'Europe** sur les prises de décisions (référence au niveau des infrastructures notamment) ainsi qu'une **montée des enjeux environnementaux**.

La décentralisation vise à partager le pouvoir, à rapprocher le processus de décision des réalités du terrain (ouvrant la voie à une « démocratie de proximité ») ainsi qu'à améliorer les

---

<sup>7</sup> Mis en place en 1967 puis dissous en 1983.

<sup>8</sup> La **décentralisation** est le transfert de compétences, distinctes de celles de l'État, à des collectivités territoriales ; à la différence de la **déconcentration**, qui désigne le transfert géographique du pouvoir central vers la périphérie (ie. l'État, rapproché physiquement, reste présent).

temps de traitement, de gestion et d'exécution. Le « coup d'envoi » de cette politique est donné avec les **lois Defferre** (1982-1983).

Plus tard, la **loi Pasqua** ou loi d'orientation pour l'aménagement du territoire (LOADT) confère en 1995 une dynamique neuve à un ADT sur le déclin depuis la fin des années 1960. Les nouvelles directives territoriales d'aménagement, regroupées au sein du **Schéma national d'aménagement et de développement du territoire** (SNADT), œuvrent en faveur d'une plus ample déclinaison des lois d'aménagement et d'urbanisme afin qu'elles soient adaptées aux spécificités locales. C'est également une période à partir de laquelle les notions de changement climatique et de dégradation de la biodiversité intègrent les réflexions politiques locales.

Puis, en réponse aux aspirations des populations et des territoires au **développement durable**, la **loi Voynet**, pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT), vient en 1999 adjoindre à cette notion de plus en plus mentionnée celle de **participation citoyenne**. Ces notions seront incorporées toutes deux à la politique d'ADT au travers du renforcement de la mise en place de conseils de développement à l'échelle intercommunale ainsi que de chartes de pays<sup>9</sup> qui formalisent le projet de développement durable des territoires, autrement dit un mode de développement équilibré alliant progrès social, efficacité économique et protection de l'environnement. La plus grande souplesse de ces nouvelles structures (en comparaison à un système central rigide) est censée être capable de mieux s'aligner sur les stratégies de développement local dans un système ouvert, c'est-à-dire au cadre économique flexible et aux données sans cesse changeantes.

Le modèle sectoriel de la loi Pasqua sera également abandonné au profit de « schémas de services collectifs ». Au nombre de neuf<sup>xii</sup>, ces schémas servent de guide pour accompagner les évolutions structurelles dans l'optique de limiter leurs impacts environnementaux, sociaux ou économiques négatifs tout en s'assurant de la cohérence entre les projets des collectivités territoriales et ceux de l'État.

Historiquement, on peut donc distinguer trois grandes phases qu'a suivies la politique d'ADT en France : une politique de modernisation et d'équipement (années 1950 – 1960), suivie d'une politique de développement local (années 1970 – 1980), évoluant enfin vers une politique de développement durable (depuis les années 1990).

Face à l'enchaînement, ces derniers mois, d'évènements qui en disent long sur l'influence des activités humaines sur la planète et son climat, nous pensons qu'il est essentiel qu'une audacieuse politique d'ADT, consciente de ces enjeux environnementaux et les plaçant comme priorité absolue dans ses prises de décisions, s'impose à présent.

Dans ce sens, les modèles urbanistiques humanistes et durables (à l'instar du concept de « ville à échelle humaine<sup>xiii</sup> » prôné par l'architecte-urbaniste danois Jan Gehl ou celui de « *life-sized city*<sup>xiv</sup> » popularisé par son compatriote l'urbaniste-designer Mickael Colville Andersen) sont à encourager. En effet, bien que l'urbanisme puisse désormais, d'un certain point de vue, être considéré comme un sous-composant de l'ADT (englobant à la fois les espaces urbains et ruraux), l'agencement des villes influe indirectement sur de nombreuses **autres dimensions du territoire dont les centres urbains dépendent néanmoins majoritairement pour subsister**.

---

<sup>9</sup> Ni échelon administratif, ni collectivités territoriales, le pays est conçu comme un « territoire de projets » présentant une cohérence géographique, culturelle, économique et sociale. Institué par la loi Pasqua, cet outil d'ADT a été renforcé par loi Voynet.

Les crises, au-delà des lourdes pertes en termes de ressources qu'elles engendrent, seraient donc plutôt à considérer comme des opportunités de mettre en lumière l'obsolescence d'un modèle pour en provoquer la transition vers un différent.

## II. Ulysse au XXI<sup>e</sup> siècle : une odyssée à vélo

### ***Une étude inédite sur la transition à un échelon local***

Ni roi d'Ithaque, ni tueur de cyclopes, **Ulysse Blau** est ingénieur en bio-ressources. Motivé par son désir de changer le monde et insatisfait de l'inertie au changement des grandes villes, ce Parisien trentenaire s'est lancé au printemps 2019 dans une odyssée à vélo (aventure dénommée « *La Route en communes*<sup>10</sup> ») pour dresser un état des lieux de la transition écologique.

Au fur et à mesure que le projet s'est concrétisé, il est apparu que sa réalisation précéderait de peu les élections municipales de 2020. L'enjeu du rapport final<sup>XV</sup> a alors pris une tournure inattendue : fournir un support-clé au moment des campagnes électorales, prétexte à **amener le sujet de la transition au cœur du débat public** (notamment au travers de « cafés-cohues<sup>XVI</sup> »).

En France, les **communes peu denses** (dont 90 % sont peuplées de moins de 3 000 habitants<sup>11</sup>) représentent **30 % de la population nationale** et recouvrent près des **deux tiers du territoire** (au 1<sup>er</sup> janvier 2020, la France comptait environ 67 millions d'habitants répartis au sein d'un peu plus de 35 000 communes). Ces communes peu denses, situées pour plus de la moitié dans les couronnes périurbaines des agglomérations importantes, contribuent à **41 % de la croissance démographique française**. Un phénomène que l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) caractérise de « témoin de l'intensification des liens entre les villes et leur périphérie, marquée par la dispersion des lieux d'habitation et le développement des mobilités vers les principaux pôles d'emploi et de services<sup>XVII</sup>. »

Ainsi, le but d'Ulysse à travers ce périple était de parvenir à reconstituer un panorama contemporain des actions **concrètes** en termes de transition menées au sein de territoires de différents types tout comme des obstacles rencontrés par les acteurs impliqués. Concernant la zone d'étude, le département du Calvados, situé en Normandie, a notamment été choisi pour sa **superficie restreinte**, réduisant les temps de déplacements, et sa **diversité de communes**. Le cyclo-chercheur a visité de grandes villes comme Caen, de petits bourgs où vivent moins d'une centaine d'habitants à l'image de Périgny, des communes en bord de mer ou bien plus reculées dans les terres, certaines au passé industriel, d'autres agricole.



*Itinéraire de « La route en communes » suivi par Ulysse Blau dans le Calvados*

Dans le cadre de cette étude, revendiquée **libre et indépendante** (comprendre auto-organisée et autofinancée), l'aventurier a donc sillonné, de mi-avril à mi-juillet 2019, les routes du Calvados. Chaque jour était programmé un entretien avec le maire d'une des 64 communes du département, préalablement tirées au sort. Le caractère de **neutralité** visé dans le cadre de cette

<sup>10</sup> Informations, documentation et contact disponibles sur le [site web](#) et la page Facebook du même nom.

<sup>11</sup> Source : Insee, données 2017.

étude a été renforcé par l'anonymisation de l'ensemble des données recueillies ; c'est ce qui a notamment incité les édiles à parler en toute honnêteté de leurs réussites comme de leurs échecs.

Par ailleurs, la diffusion *open source* de sa méthodologie garantit une **transparence** absolue et permet une **reproduction** de l'expérience, vivement encouragée par son initiateur.

Les questions posées lors des entretiens, en annexe du rapport de l'enquête, portent principalement sur deux dimensions : d'une part, la **gestion des ressources sur le territoire communal** (en particulier l'eau, l'énergie et l'agriculture) et d'autre part, l'**implication des citoyens** dans la vie de leur commune. Très « terre-à-terre », ces questions visent à concrétiser divers aspects de la transition écologique. Ce concept, assez vague, apparaît en effet souvent comme un **élément de communication abstrait** aux yeux des maires qui doivent composer chaque jour avec une réalité complexe. Pour Ulysse Blau, la transition écologique (et démocratique) est en revanche quelque chose de très concret que l'on peut traduire par une simple question : « Comment faire en sorte de mieux manger, de boire une eau plus saine, de respirer un air plus pur, de mieux vivre en somme, aujourd'hui et demain ? » Une interrogation globale qu'il a donc traduite en de multiples questions techniques et pratiques, davantage que politiques.

### ***Des conclusions optimistes***

D'après les conclusions du rapport, un long chemin reste à parcourir, aussi bien en ce qui concerne la **dépendance aux énergies fossiles à bas coût** que la prise en compte par les maires des **effets des évolutions climatiques sur la ressource en eau** des communes par exemple, ou encore au niveau du **renforcement des liens entre agriculture et consommation locales**. Si des initiatives engagées existent bel et bien, la marge de manœuvre reste considérable. Les collectivités locales, par leur patrimoine et leurs compétences, sont en effet responsables de **15 %** des émissions de gaz à effet de serre produites sur le sol français (une part qui s'élève à **50 %** si l'on comptabilise les émissions indirectement induites par les décisions qu'elles prennent). Toujours selon l'ADEME, **70 %** des actions concrètes en matière de transition écologique et énergétiques seraient ainsi à réaliser au niveau local<sup>xviii</sup>.

Pour faire le lien avec notre sujet, cette étude met en exergue le rôle des **communautés de communes** (CdC). Avant l'avènement de ces établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), ce sont les **syndicats spécialisés de communes** qui facilitaient, sur la volonté des représentants de plusieurs communes, la gestion de compétences spécifiques en les reliant (par exemple, la gestion partagée de l'eau d'un même bassin versant ou encore les regroupements pédagogiques intercommunaux).

Or, la politique de regroupement incarnée par la loi NOTRe<sup>12</sup> (2015), ayant rendu obligatoire la fusion des CdC de moins de 15 000 habitants, a eu un impact considérable sur la démocratie au niveau du territoire et a contribué à la **déconnexion entre les conseils municipaux et les instances de prise de décisions**, symptôme d'une **verticalisation** du pouvoir. Si l'intercommunalité est un échelon conçu à la base pour rassembler les communes et mutualiser leurs moyens afin de les rendre plus fortes, cette fusion forcée (fallacieusement justifiée par une « réduction des coûts » non avérée) a surtout alourdi la machine administrative française, renforçant son fonctionnement hiérarchique et retirant des mains des maires une partie de leurs compétences historiques.

---

<sup>12</sup> Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République. Infographie détaillée dans [cet article](#) paru dans *Le Monde*.

Malgré les critiques émises à leur encontre, les CdC sont perçues par de nombreux édiles comme une « alliée » pour la mise en œuvre de la transition écologique au sein des communes, grâce à leur puissance économique, politique et à leurs moyens humains. L'enjeu territorial identifié ici consisterait donc à utiliser les CdC pour **mutualiser** ces ressources et **éviter** une centralisation profitant uniquement aux grands centres aux dépens des périphéries.

Ne se voulant pas moralisateur vis-à-vis du fonctionnement existant dans les communes et souhaitant dépasser le débat manichéen autour de l'écologie, Ulysse Blau en est aussi venu à la conclusion qu'il n'existe ni bonnes ni mauvaises réponses. « Il n'y a pas forcément de maires parfaits qui font tout bien ou de maires horribles qui font tout mal », souligne ainsi l'ingénieur lors d'une prise de parole à la radio<sup>XIX</sup>. La **diversité des pratiques**, et surtout le **flou existant autour de la définition du « possible »** selon chaque maire<sup>13</sup>, confirme le fait que la concrétisation d'un changement à une échelle locale est tout à fait réaliste, en se basant sur des **solutions ayant fait leur preuve et déclinées selon les spécificités territoriales de chaque localité**.

Cette étude met en lumière le fait qu'**un maire a le pouvoir qu'il se donne**. Au sein d'une intercommunalité, chaque édile (même ceux des petites communes) possède une voix. Additionnées les unes aux autres, elles constituent un véritable pouvoir décisionnel. De plus, la clause générale de compétences (uniquement détenue par les communes depuis la loi NOTRe) dicte que l'échelon le plus adapté pour mener des mesures sur tel ou tel sujet est celui qui doit s'en emparer. Autrement dit, le maire est en capacité d'intervenir dans tous les domaines s'il déclare le sujet concerné comme relevant du caractère « d'intérêt général » pour sa commune.

Dans le même ordre d'idée, **les habitants aussi ont aussi le pouvoir qu'ils se donnent**. Mis à part dans les grandes villes, ils ont la possibilité d'être proches de leur maire. C'est justement cette accessibilité qui offre la possibilité de prendre contact, de partager ses projets auprès de l'élu, voire de faire pression sur lui.

En fin de compte, nous pouvons analyser la création spontanée ces dernières années de nombreux collectifs militants, lobbys citoyens et autres opérations de mobilisation, d'engagement et d'action, tous issus de la société civile<sup>14</sup>, à l'aune de ce qui vient d'être dit. Tous ces groupes et actions précédemment cités ont en commun de transformer une somme d'aspirations individuelles en actions politiques (terme pris dans son sens originel : qui concerne la *polis*, la communauté) collectives, concertées. Des actions cherchant tout particulièrement à influencer durablement le positionnement des collectivités par rapport aux diverses problématiques

---

<sup>13</sup> En comparant les réponses des édiles avec du recul, Ulysse Blau explique s'être rendu compte que tout ce qui avait été listé comme « impossible » avait été réalisé par au moins un des maires de l'échantillon.

<sup>14</sup> Pour ne citer que quelques exemples : [Ensemble pour le climat](#) (marches/manifestations pour une métamorphose écologique et sociale des territoires), [Bleu Blanc Zèbre](#) (mouvement fédérateur de solutions et d'individus, revendiquant la co-construction avec la société civile et les pouvoirs publics), [Le Pacte pour la Transition](#) (32 mesures concrètes dans le sens de la transition écologique à l'échelle communale), [La Bascule](#) (ensemble de collectifs ouverts, autonomes et coopératifs), [On est prêts](#) (la grande Fabrique des Récits et des Imaginaires inspirants et lucides, à l'origine de la campagne début 2020 « Les Maires du siècle – La transition se fera à l'échelle locale ! »), [Citoyens pour le Climat](#) (un regroupement citoyen – pacifique, responsable et non partisan – soudé par la volonté d'agir face aux enjeux environnementaux), [Pour un Réveil écologique](#) (collectif né suite au Manifeste Étudiant pour un Réveil Écologique (2019) et dont l'action vise une meilleure intégration des enjeux environnementaux dans les formations d'enseignement supérieur), [Nuit debout](#) (mouvement de manifestations débuté en mars 2016 contre la Loi Travail dont la revendication s'était élargie à une contestation plus large du système économique et des institutions politiques), sans oublier les ZAD (Zones à Défendre) et autres luttes contre les grands projets inutiles (dont voici une [carte](#)).

concernées afin d'accroître leur impact à échelle locale et de garantir la sauvegarde des éléments essentiels au bien commun de la société.

### III. Quel(s) territoire(s) pour le « monde d'après » ?

#### *Envisager la crise comme une opportunité au changement*

Nous évoquons à la fin de la première section de cette partie qu'une **crise** pouvait être un **indicateur** de l'état défectueux d'un système tout comme un **catalyseur** à l'évolution de ce dernier. Le contexte particulier dans lequel a été réalisé ce rapport, nous a en l'occurrence amenés à développer un pan de réflexion inattendu en rapport avec ce sujet : est-il raisonnable, ou non, d'établir un parallèle entre la crise sanitaire Covid-19 à laquelle le gouvernement a répondu par un premier confinement généralisé début 2020 et la problématique du changement climatique dont la transition se veut être une solution ?

Selon François Gemenne, chercheur en sciences politiques, spécialiste en géopolitique de l'environnement et membre du GIEC<sup>15</sup>, il s'agirait d'une erreur fondamentale de croire que cette crise sanitaire est une bonne nouvelle pour le climat et l'environnement<sup>xx</sup>. Cette rhétorique fallacieuse serait en particulier à l'origine de deux risques majeurs.

Premièrement, le changement climatique étant le résultat d'une accumulation de gaz à effet de serre (GES), ce ne sont quelques semaines de confinement et un ralentissement de l'économie temporaire qui peuvent venir à bout de ce problème. Au contraire, de véritables **mesures structurelles**, que l'on peut avant tout tenir sur le long terme, semblent plus à même d'aboutir à une « transition » d'ordre systémique. En cela, la politique publique d'ADT semble être un outil-clé des années à venir par sa capacité à mettre en œuvre de telles mesures à l'échelle de territoires de petite et de moyenne tailles, voire d'une nation tout entière.

À titre d'exemple, appliquons cet argument au secteur le plus émetteur de GES en France : les transports (qui totalisaient à eux seuls 30 % des émissions nationales en 2017<sup>16</sup>). Composante essentielle des territoires en ce qu'elle relie les activités humaines entre elles, la mobilité a besoin d'une refonte radicale de son organisation avant de pouvoir être qualifiée de « durable ». Grâce à une **redistribution raisonnée et équitable des services sur le territoire**, seuls des déplacements spécifiques resteraient incontournables (forces de l'ordre, secours médicaux, etc.). Plus que l'objet de la mobilité en substance, c'est donc **l'accès aux services** qu'il convient de revoir ainsi que l'application d'une **démarche de sobriété** à nos déplacements. En cela, l'obligation de détenir une attestation de déplacement dérogatoire pour se déplacer en période de confinement a le mérite d'avoir pointé du doigt le **caractère superflu** de nombreux déplacements utilitaires quotidiens, pour beaucoup motorisés.

Toujours en ce qui concerne les prétendus effets bénéfiques que la crise aurait eus vis-à-vis de l'environnement, nous devons nous méfier de l'**effet rebond** envisageable après. Ce concept, utilisé à l'origine en économie (aussi connu sous le nom de « paradoxe de Jevons »), désigne un processus rétroactif aboutissant à des pertes supérieures au gain obtenu initialement par utilisation d'une technologie. C'est parce que les limites (en termes de temps consacré, d'argent dépensé, de force déployée, de ressources consommées, etc.) de cette utilisation ont été réduites, voire dépassées, grâce à une ou plusieurs innovations technologiques que la consommation globale du processus a tendance à augmenter. De nombreux exemples historiques illustrent

---

<sup>15</sup> Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.

<sup>16</sup> D'après le *Rapport sur l'état de l'environnement*, disponible sur le site du [Ministère de la Transition écologique et solidaire](#).

comment dès lors les économies réalisées sont vite annulées, la situation finale pouvant parfois être pire que celle de départ. Dans notre cas, l'amélioration mesurée au niveau de la qualité de l'air et de l'eau grâce à la réduction du rythme générale des activités anthropiques peuvent n'être qu'illusoire et passagères. En effet, si lors de la reprise « normale » des activités le même fonctionnement reprend, les agents économiques consommeront ou produiront autant qu'avant si ce n'est plus au vu des économies réalisées pour certains pendant la période creuse ou encore des pertes accumulées sur la période qui seront à combler.

Le second danger à penser ce parallèle est que se répande l'idée selon laquelle pour lutter contre le changement climatique, il faille adopter le même genre de mesures drastiques mises en place pour lutter contre le coronavirus, à savoir mettre l'économie à l'arrêt et se barricader chez soi. Or, estime le chercheur français, la distanciation physique induite par l'épidémie est exactement l'inverse de ce que l'enrayement du changement climatique requiert. Le défi climatique invite plutôt à une résolution commune grâce à une solidarité déployée au-delà des frontières et à des « ponts » jetés entre les territoires.

En fin de compte, n'y aurait-il donc rien à retenir de cette comparaison ? La réaction des gouvernements mondiaux face à la crise sanitaire a certes prouvé qu'**il est possible de prendre des mesures radicales et très coûteuses pour l'économie face à un danger immédiat**. Le fait que le changement climatique nous paraisse être un phénomène lointain (en partie à cause d'objectifs politiques fixés aux alentours de 2100 !) explique certainement l'inaction généralisée face à ce péril pourtant bien plus grand.

Cette crise sanitaire n'est d'ailleurs pas sans lien avec l'extinction massive de la biodiversité qui a cours. Le coronavirus étant une zoonose<sup>17</sup>, son irruption dans des régions très urbanisées et industrialisées illustre l'importance des conséquences sanitaires de la destruction de l'environnement, y compris sur notre santé : suite à la réduction des habitats de la faune sauvage, menacés entre autres par la déforestation, l'expansion des terres agricoles et l'élevage intensif, les contacts entre espèces sauvages et domestiques, voire avec l'humain, sont favorisés.

Au niveau national, des **élans spontanés de solidarité** sont nés dans la nécessité et face à l'impératif de **revaloriser tant de métiers essentiels au service public**. De même, l'urgence de retrouver le sens de **ce que nous avons en commun**, en particulier ces biens qui appartiennent à tous mais qui se retrouvent le plus souvent invisibilisés et exploités au profit d'intérêts privés et marchands<sup>18</sup>, a été relayée dans les médias.

La tentation de relancer l'économie de manière à ce qu'elle retrouve un fonctionnement identique à l'avant-crise est forcément grande. Revenir à la normale, au « jour d'avant » est sans aucun doute la voie la plus facile à suivre. Mais, après tout, qui a dit que la transition serait chose facile ?

### ***Penser non plus en termes de « territoires » mais de « terrains de vie »***

Marches pour le climat, siège de ronds-points contre l'augmentation des prix du carburant, manifestations contre la réforme des retraites : chaque mois ou presque, les médias rendent visible, audible ou lisible la forte contestation par la société civile des figures politiques et de leur action (ou inaction). Dans le même temps, il demeure difficile de mettre en mots et de décrire « le » monde souhaitable, à même de remplacer l'actuel. Cet embarras, voire dénégation,

---

<sup>17</sup> Maladie infectieuse qui se transmet de l'animal à l'homme.

<sup>18</sup> Lire à ce sujet [cet article](#) issu de *Reporterre* proposant une introduction riche et synthétique à la notion de « biens communs » et leur gestion communautaire.



cachant une certaine souffrance de la question écologique, est en réalité commune à l'ensemble des sociétés et de leurs individus.

Début 2020 nombre de chercheurs, penseurs et artistes ont joué de leur notoriété pour appeler publiquement à envisager la crise traversée comme un vecteur pour une forme de démondialisation.

En conclusion de son article « Imaginer les gestes-barrières contre le retour à la production d'avant-crise », l'anthropologue et philosophe des sciences Bruno Latour propose à ses lecteurs à un outil « d'aide au discernement », sous la forme d'un exercice de pensée inspiré des cahiers de doléances de la Révolution française. Au travers d'un inventaire et d'une description fine des activités du système d'avant-crise (suspendues pendant le confinement et jugées superflues et néfastes pour l'environnement ou bien, au contraire, comme devant absolument être conservées voire développées dans le « monde d'après »), cette démarche dite « d'auto-description » vise, suite à une mise en commun d'un nombre suffisant de réponses, à esquisser un monde où « atterrir ». En d'autres termes, l'objectif est de décrire un **modèle souhaitable de société**, anticipant les diverses **classes « géo-sociales »** le composant, soit les alliances entre divers groupes sociaux (humains, animaux, arbres, semences, *etc.*) ayant choisi de cohabiter sur un même territoire.

Dans le langage courant, le terme « territoire » renvoie généralement à un « espace ». Ce dernier, délimité par des frontières administratives, est sous la gouvernance d'une hiérarchie d'institutions au sommet de laquelle se trouve bien souvent un État, qui entretient, le plus souvent à notre époque, des rapports de soumission aux marchés. À différentes échelles et en fonction de leurs attributions et compétences, ces administrations sont responsables de l'agencement des composants d'un territoire précis ainsi que de la gestion des flux y transitant.

Maintenant, si l'on compare une carte politique du monde (soit l'ensemble des territoires définis légalement appartenant aux États de la planète) à la surface du globe, on remarque que des pans entiers de l'existence terrestre, dont dépendent pourtant des nations entières pour leur **subsistance**, n'entrent pas dans ces frontières arbitrairement définies. À l'image des océans et des pôles, apatrides, l'atmosphère, le charbon, les animaux sauvages ou encore les forêts manquent également de représentants officiels défendant leurs intérêts. Une omission écologique dangereuse aux yeux du philosophe selon lequel « si l'on définit le territoire par **ce dont on dépend pour subsister**, ce que l'on est prêt par conséquent à défendre, [...] on s'aperçoit que le système des Nations unies n'a rassemblé jusqu'ici que les États. Or les États, on l'a compris avec la lenteur des décisions sur le climat, poursuivent les intérêts des populations humaines mais nullement des territoires dont ceux-ci dépendent<sup>XXI</sup>. »

Cette dernière analyse prouve, d'après le penseur, la « schizophrénie » du système de sécurité mondial dans lequel les États-membres sont pensés **hors sol**. Déconnectées de la réalité et de leurs **sources de subsistance**, les populations de ces nations sont en fait privées de leurs conditions d'existence, les rendant incapables de définir leurs propres intérêts et *in fine* d'être protégées.

Cette réflexion décalée sur les territoires à laquelle B. Latour nous invite, se retrouve approfondie dans son essai *Où atterrir ? Comment s'orienter en politique*<sup>XXII</sup> et synthétisée dans sa formule : « Défendre la nature : on baille. Défendre les territoires : on se bouge », titre d'un article éponyme<sup>XXIII</sup>.

L'impérieuse nécessité de fabriquer une nouvelle épistémè<sup>19</sup> dans le cadre d'un changement de paradigme, nous pousse ainsi à adopter une nouvelle acception de la notion de territoire. La seconde partie de ce rapport prolongera bientôt le fil de cette réflexion. Pour l'instant, nous observerons simplement la variation de portée entre un discours évoquant la « nature » et un autre mentionnant les « territoires », les deux notions désignant, toutes choses égales par ailleurs, une même et seule réalité en danger.

La notion cartésienne de « nature » instaure un rapport de domination entre l'homme et les objets à utiliser comme ressources, dépolitisant par là-même ce même rapport. Nous ne nous posons dès lors plus la question, évoquée plus tôt, de savoir si les intérêts des territoires et de l'ensemble de leurs actants sont entendus et respectés. En ce sens, les zones à défendre (ZAD) peuvent être considérées comme des expressions politiques et territoriales éclairées vis-à-vis de ces droits bafoués. Les défenseurs de ces « zones critiques » comme aime à les désigner B. Latour, tentent au final, en soulevant des problématiques territoriales, de définir des **intérêts** et des **mondes**, de véritables « cosmologies » en somme, pour reprendre la notion prisée des anthropologues.

Pour conclure et faire suite à tout ce que nous venons de voir, disons que l'échelon local, le plus proche de la terre et donc de nos moyens de subsistance, est certainement l'espace (aussi bien concret que conceptuel) au sein duquel il est le plus adéquat de travailler à faire émerger les nouvelles définitions du nécessaire et du contingent. À ce titre, parler d'une **transition territoriale radicale** (qui renvoie aux racines, et par extension ici, à ce qui émerge de la terre) prend alors tout son sens.



*Panneau pris en photo sur la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, au slogan inspiré par l'activiste australien John Seed*

---

<sup>19</sup> « Ensemble des connaissances scientifiques, du savoir d'une époque et ses présupposés. » (Source : Wiktionnaire)

## II<sup>e</sup> PARTIE : LE OU LES TERRITOIRE(S) ?

### I. Vers une autre vision du territoire

La tendance d'aménagement du territoire actuellement dominante est basée, comme nous l'avons analysé précédemment, sur l'idée **d'étalement urbain** (faire des villes de plus en plus grandes) répondant à l'explosion démographique existante. Cette « dilatation du territoire de vie<sup>XXIV</sup> » a eu tendance à favoriser ce que l'on a appelé l'**hypermobilité** : chacun prend sa propre voiture pour aller travailler, faire ses courses, voire pratiquer ses loisirs. Et bien que les transports en commun se développent, que les collectivités cherchent à augmenter leur fréquentation afin de réduire les nuisances provoquées par les véhicules individuels, un constat reste sans appel : une large part de la population mondiale, en particulier dans les pays développés, ne peut subvenir à tous ses besoins (essentiels ou non) sans être contrainte à ce phénomène.

Partant de là, notre seconde partie consiste à repenser le territoire, en se détachant de son acceptation administrative communément répandue, pour privilégier une approche contraire ou tout du moins différente de celle proposée actuellement.

Si l'on se concentre sur le cas de la France, nous remarquons avec quelle importance est traité le « millefeuille territorial » qui scinde le territoire national en de multiples sous-unités administratives. De plus, nous pouvons nous rendre compte au travers des participations aux diverses élections que l'échelle priorisée et qui semble la plus importante aux yeux des citoyens est l'échelle globale du pays, l'élection présidentielle étant celle comportant le moins d'abstention par rapport aux autres élections (50 % d'abstention aux dernières élections européennes, 51,3 % au second tour des dernières législatives, 36-37 % pour les deux tours des élections municipales de 2014, celles de 2020 ayant un taux d'abstention bien plus élevé à cause d'un contexte sanitaire particulier, contre seulement 22-25 % aux présidentielles de 2017<sup>XXV</sup>).

Cependant, dans le cadre de la transition, qu'elle soit écologique, économique ou sociale, l'échelle d'un pays voire celle d'un rassemblement de pays ne semble pas, à ce jour, avoir remporté un franc succès. Comme l'évoquait lors du séminaire GE90 Dominique Pestre à propos de la question de l'environnement, « omniprésente dans l'espace public », beaucoup d'engagements sont pris et des plans environnementaux proclamés. Pourtant au vu de l'ampleur de cette mobilisation, les résultats sont loin d'être ceux escomptés. D.Pestre, soulignait ainsi très bien le paradoxe de la situation avec cet « **écart entre la densité des actions entreprises et le manque de résultats substantiels** ».

Nous avons ainsi choisi d'étudier la question d'une approche territoriale de la transition, thème central de notre rapport, à l'aune de la polysémie du terme « territoire », qui recèle de nombreuses acceptions selon l'échelle et le point de vue choisis.

L'expression « approche territoriale » va de pair avec la notion de **territoire de transition socio-écologique**. Il s'agit en particulier de définir quel « type » de territoire serait le plus adapté pour apercevoir des résultats efficaces concernant ce changement.

Pour ce faire, il est tout d'abord essentiel de se rendre compte qu'il n'existe pas une seule échelle, un seul territoire, dans lequel faire évoluer cette transition. Mais aussi de démontrer que les frontières territoriales ne sont sûrement pas celles dont nous avons l'habitude, c'est-à-dire les frontières officielles de chaque pays, définies par l'Histoire et par les guerres. Nous verrons dans le cadre de notre étude, que ces frontières ont vocation à être dépassées lorsque l'on parle de transition territoriale.

Dans un second temps, nous analyserons à quel point la collaboration entre différentes échelles et différents territoires peut être bénéfique à l'efficacité des actions de chacun.

## II. Quelles sont les frontières d'un territoire ?

Afin d'introduire cette idée d'échelles multiples et de désacraliser les frontières politiques actuelles (département, région, pays, continent, monde, *etc.*) nous allons exposer d'autres manières de penser les choses. Dans la continuité de notre première partie, nous nous appuyerons en particulier sur le cas du territoire français.

Voici, entre autres, trois visions complémentaires du territoire auxquelles nous avons réfléchi :

- Le territoire peut correspondre au **rassemblement sous une même ensemble socio-culturel**.

Le Pays basque, dans le sud de la France, par exemple, possède sa propre langue locale, ses propres traditions, aussi des similarités avec la culture nord-espagnole et même une monnaie locale : l'Eusko (cf. Partie III.3 – « [Monnaie locale : relocaliser l'économie pour relocaliser les échanges](#) »).

- Le territoire peut aussi être constitué selon la **répartition de ressources naturelles** ou en fonction des limites d'un même contexte géographique/climatique.

Dans le cas du massif alpin, la gestion du territoire reste relativement similaire en Suisse, en Italie ou en France, avec **un espace à la fois valorisé et vulnérable**. L'ensemble des pays concernés par la présence de cette chaîne de montagnes sur leur territoire ont pris des mesures de protection contre la surpopulation et la pollution liées au tourisme montagnard mais aussi au trafic routier. Le développement des lignes de train afin de favoriser le ferroutage – action qui consiste à placer les camions de marchandises sur des trains afin d'effectuer la traversée d'une montagne – et limiter la pollution liée au transport de marchandises ou encore la création de réserves et parcs naturels dans l'optique de protéger la biodiversité – que ce soit en France (ex : parc national des Écrins), en Italie (ex : parc national de Stelvio) ou encore en Slovénie (ex : parc national de Triglav). Cela montre bien, qu'au travers d'une biodiversité similaire et de ressources semblables, les hommes finissent par mettre en œuvre des solutions équivalentes pour répondre à la nécessité d'une transition écologique visant la protection d'un milieu naturel.

En lien avec les deux premières acceptions, nous pourrions aussi évoquer la notion de **biorégionalisme** apparue dans les 1960<sup>20</sup> et définie comme une « approche politique, économique et culturelle basée sur les spécificités écologiques d'une région<sup>xxvi</sup> ». C'est un concept qui vient donc repenser le territoire en lien avec la nature et l'écosystème qui l'entoure. Les frontières administratives disparaissent au profit du patrimoine naturel. « Ce sont les habitants qui sont les mieux placés pour délimiter leur biorégion en tenant compte à la fois de la diversité biologique et des conditions environnementales. Aucune biorégion ne ressemble à une autre. [...] Nous pouvons dire qu'une biorégion résulte à la fois des écosystèmes entremêlés les uns aux autres et des imaginaires des habitants. En cela, la biorégion est le produit des "sciences naturelles" et de la culture des humains<sup>xxvii</sup>. »

---

<sup>20</sup> Si le mot est apparu dans les années 1960, il n'a été conceptualisé qu'au cours des années 1970, porté par *la Planet Drum Foundation* co-fondée par les penseurs de l'écologie Judy Goldhaft et Peter Berg. La notion a ensuite été reprise en 1985 par le journaliste Kirkpatrick Sale dans son ouvrage *Dwellers in the Land*, traduit en français cette année (2020).

- Un territoire peut enfin se former **autour d'une ville ou d'une communauté de communes** comme la Biovallée, située dans la Vallée de la Drôme. Ces communautés s'organisent autour d'une ressource commune – en l'occurrence la rivière qui traverse le territoire – tout en réunissant plusieurs acteurs qui poursuivent un but commun – ici, celui d'améliorer les démarches de développement durable dans les villes et villages membres ainsi que protéger les rives de la Drôme.  
Dans la même idée, le réseau international d'écovillages ([Global Ecovillage Network](#)), qui fait l'objet du documentaire *Ein neues Wir* de Steffan Wolff<sup>xxviii</sup>, est représentatif d'une volonté de regroupement volontaire d'acteurs locaux sur un territoire de plus ou moins grande taille, basé sur une logique de régénération en conscience à travers quatre domaines : social, culturel, écologique et économique.

En définitive, nous remarquons que ces territoires, dont la taille est généralement inférieure à celle d'un état tout en pouvant être à cheval sur plusieurs d'entre eux, se regroupent autour d'une envie ou de valeurs partagées et vont donc faire intervenir un réseau d'acteurs à différentes échelles.

Nous notons également qu'il est possible de retrouver plusieurs de ces approches complémentaires au sein d'un même territoire. Le bassin minier du Nord de la France par exemple intègre à la fois une ressource naturelle avec les terrils (inscrits, au titre du bassin minier, au Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2012), une communauté de communes ainsi qu'un riche passé historique et économique commun à l'ensemble des habitants avec les anciennes mines de charbons, aujourd'hui incarné dans la « manne », monnaie locale avec laquelle payer, entre autres, sa consommation dans les baraques à frites locales.

À travers cette section, nous venons ainsi de voir comment repenser le territoire à une échelle plus locale et plus ciblée. De plus, nous savons désormais que **plusieurs types de territoires peuvent s'entraider ou exister mutuellement au sein d'un même territoire administratif**.

### III. La commune : l'échelle la plus locale et mobilisatrice

À présent, étudions les avantages de revenir à une échelle plus locale. Le propos qui suit se base en partie sur l'étude menée par Unadel<sup>21</sup> et Mairie-conseils<sup>22</sup>, accompagnés par l'association 4D. Leur démarche d'« **écoute territoriale** » s'inscrit dans une volonté d'apporter des conseils à des territoires en transition – deux en transition vers le tourisme durable et sept en transition énergétique. Des conclusions de l'étude ressortent plusieurs enseignements quant aux diverses stratégies à adopter afin d'amorcer une transition locale plus efficace que les démarches globales actuelles.

Cette étude s'est focalisée sur « la gouvernance du processus, ses implications sur la coopération avec les acteurs économiques et sociaux, la mobilisation des habitants<sup>xxix</sup> » ; une position qui résume assez bien les points que nous allons aborder par la suite pour montrer le rôle du local dans la transition.

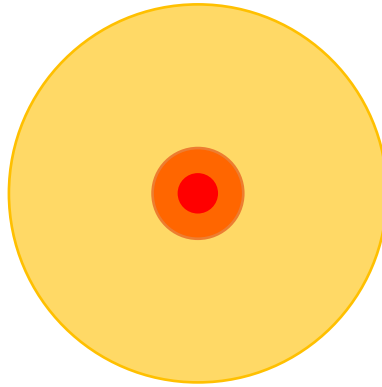
En premier lieu, on s'aperçoit que l'échelle d'une commune est propice à mobiliser les habitants (cf. Partie I.2 « [Ulysse au XXI<sup>e</sup> siècle : une odyssée à vélo](#) »), qui vont se sentir plus concernés car les actions en faveur de la transition vont les affecter directement.

<sup>21</sup> Réseau national et association d'éducation populaire.

<sup>22</sup> Cabinet d'experts dans l'accompagnement territorial, renommé « Territoires Conseils ».

Comme expliqué dans l'étude de cas sur la ville de Loos-en-Gohelle et de sa communauté de communes, le **niveau d'implication citoyenne** peut être représentée par **trois cercles concentriques**, imbriqués les uns dans les autres (cf. schéma ci-après). L'**idéal** visé, dans le cadre d'une transition socio-écologique réussie, est la **réduction des trois zones à un unique cercle** impliquant tout le monde.

*Les 3 niveaux d'implication citoyenne*



Dans le schéma ci-dessus, le cercle **jaune** représente la quasi-totalité des habitants d'une commune – ou communauté de communes. Ces personnes participent à la vie de la commune uniquement lors de grands événements dont le but est de mobiliser un maximum de monde – festivals de musique, activités culturelles et/ou en lien avec l'histoire de la commune, activités ludiques, etc.).

Le cercle **rouge** correspond aux habitants de cette même commune qui participent à des actions afin de développer leur ville et de mettre en œuvre sa transition. Pour la plupart, il s'agit d'élus locaux et de citoyens engagés. Nous remarquons au passage qu'ils ne représentent qu'une petite partie de la population totale. Dans l'idéal, les cercles orange et bleu auraient le même diamètre. Cela signifierait en effet que 100 % de la population de la commune – ou communauté de communes – est engagée et fait les efforts et actions nécessaires pour faire avancer la transition.

Entre les cercles orange et bleu enfin, le cercle **orange** regroupe les habitants qui participent ponctuellement à l'effort commun pour une transition, autrement dit seulement quand cela représente un avantage direct pour eux ou leurs proches. Il faut qu'ils se sentent concernés et gagnants dans la cause sinon ils ne participent pas ; c'est ce qui distingue principalement le cercle gris de l'orange.

Le but ici est de prouver à chaque citoyen que les petites actions du quotidien peuvent être bénéfiques pour eux, les incitant ainsi à participer à plus d'actions concernant la transition mise en place dans leur ville. Ainsi, cela agrandirait la proportion de personnes dans le cercle gris. Il sera donc plus aisé de faire passer un message à la population pour la mobiliser face aux problèmes écologiques et sociaux de notre temps. Et ainsi, même si cela n'est pas avantageux pour eux à court terme, leur participation permettra d'agrandir le cercle orange et ainsi d'instaurer un mouvement de transition populaire. C'est un rôle important que possède la commune et donc les élus locaux.

Pour autant, nous pensons que ce changement des mentalités et cette implication grandissante ne sont possibles que si l'on propose aux citoyens de s'engager individuellement dans des activités et si on leur fait des propositions concrètes en ce qui concerne leur propre ville ou village ; d'où l'importance de la **structure locale et mobilisatrice** qu'est la commune.

À la veille des élections municipales de 2020, une publication sur le site [Open ressources](#)<sup>xxx</sup> souligne de même l'importance du rôle des élus locaux dans la transition notamment écologique, appelée à être mise « au cœur de la politique municipale » et portée par une « mobilisation active de l'ensemble des habitants de chaque commune ». Une mobilisation qui, si elle en venait à être appliquée à l'échelle mondiale, permettrait indiscutablement une transition en profondeur des territoires.

Penchons-nous à présent sur l'exemple de Loos-en-Gohelle, ville en transition située dans l'ancien bassin minier du Nord, appartenant à la région Hauts de France et à la communauté de communes de Lens-Liévin. Cette ville, au passé encore très visible (avec des terrils que l'on peut apercevoir et un taux de chômage qui reste élevé suite notamment à la fermeture des mines de charbon qui représentaient l'activité économique principale de la région) est en pleine transition écologique et sociale.

Au début des années 2000, la jeune population a eu tendance à fuir la région en proie au déclin économique et à une certaine misère sociale. Pour contrebalancer le phénomène, les autorités régionales tentent désormais de relancer une dynamique marquée du sceau de la transition dans le but d'attirer de nouveau ces populations.

Si la relance de l'économie est évidemment un objectif important, il est loin d'être le principal. Le maire Jean-François Caron, élu depuis 2001, souhaite avant tout redonner à ses concitoyens la **fierté d'appartenir à cette terre** aux richesses multiples ainsi qu'amorcer une **renaissance de la dynamique collective** qui existait au travers de l'activité minière. En somme, retrouver la mobilisation et la cohésion d'autrefois, caractérisant l'âge d'or de la ville au temps de l'industrie minière, afin de les mettre au service de la transition territoriale présente.

En particulier, la « **démocratie impliquante**<sup>xxxI</sup> » est la stratégie préconisée par l'édile Vert. Préférée à la notion de « démocratie participative » pour son caractère responsabilisant, son but est de faire de la participation citoyenne le cœur de la transition amorcée, en amenant l'ensemble des habitants à se mobiliser. C'est notamment de cet exemple qu'est tiré la représentation schématique du niveau d'implication citoyenne détaillée précédemment.

L'idée que recouvre la démocratie impliquante est, en somme, assez simple. Les habitants proposent des idées et la commune aide à les mettre en œuvre à condition que celles-ci s'inscrivent dans la dynamique de transition globale (écologique et sociale) recherchée. Il existe de nombreux exemples au travers de projets s'étant concrétisés au cours de ces dernières années, impliquant notamment des jeunes que l'on souhaite responsabiliser et sensibiliser à cette cause.

D'après l'étude Unadel, la municipalité a de cette manière pu concrétiser certains projets en collaborations avec ces citoyens : « C'est ainsi que des squares et jardins sont dessinés avec les habitants qui contribuent aux travaux et à l'entretien, ou c'est ainsi que les jeunes ont conçu leur skate-park, se sont associés à la concertation avec les riverains ; la participation se prolonge jusque dans la gestion avec l'expérience d'ALM (Association Loos Musique). Initialement de nombreux jeunes musiciens répétaient sans pour autant qu'il existe un lieu pour cela. Ils ont été associés à un projet de bâtiment, et aujourd'hui ils gèrent bâtiment et matériel. La commune part de la réalité des pratiques habitantes pour responsabiliser ensuite<sup>xxxII</sup>... » Cet extrait renvoie au cercle gris, dans lequel les citoyens s'engagent quand ils y trouvent un intérêt personnel.

D'autres évènements, comme le fait de réaliser une « écharpe » humaine autour des terrils (chaîne humaine qui entoure le terril afin de leur rendre hommage le temps d'une photographie/d'un évènement), démontrent qu'il est possible de mobiliser une majorité de la population, le temps d'un évènement collectif ludique ; c'est le cercle bleu. Ces actions permettent

avant tout d'engager un débat public quant à la transition souhaitée par les habitants. Leur implication forme finalement le socle de cette transition et c'est ce dont les transitions territoriales ont besoin aujourd'hui pour aboutir à des résultats sérieux.

Par ailleurs, un énorme chantier de rénovation des habitats en écoconstruction est en cours dans cette commune où beaucoup ne sont pas correctement isolés thermiquement. Ces logements sociaux contemporains sont d'anciennes maisons de carrons du temps de l'exploitation minière. L'investissement consenti pour les réhabiliter, en plus de présenter un fort potentiel pour l'activité économique dans le secteur local du BTP, permet de réduire leur facture énergétique et en fin de compte leur loyer.

Ainsi, l'exemple de la transition en cours à Loos-en-Gohelle est d'autant plus éloquent que cette mutation se veut globale en même temps qu'elle s'inscrit dans une « histoire locale aussi riche que cabossée<sup>xxxiii</sup> ». En résumé, nous observons à travers cet exemple une transition partant d'« une impulsion politique forte » et allant de pair avec « un pilotage collaboratif avec un groupe projet ouvert<sup>xxxiv</sup> ». C'est ce dernier qui permet à la fois aux élus et aux citoyens de s'impliquer dans la réalisation des grands projets les faisant se sentir concernés par la démarche ainsi mise en place.

La commune, en tant que la plus petite des échelles de rassemblement sur le plan administratif et politique, est donc une échelle très importante par sa pertinence à **rassembler et à mobiliser** les populations. Elle montre à tous ses citoyens l'importance d'avoir une **démarche collaborative** afin d'assurer une transition commune et dans laquelle toute personne se sent impliquée. Tout le monde doit donner son point de vue, amener ses idées afin que l'on ne soit plus dans « un malheur collectif pour un bonheur individuel » mais dans un « bonheur collectif et individuel<sup>xxxv</sup> ». Autrement dit, il est important que tout le monde s'engage dans un **effort collectif à long terme** et non pas dans un bref effort individuel.

#### IV. L'union fait la force

Jusqu'à présent nous avons beaucoup insisté sur le rôle de l'échelon communal. Cependant, il n'existe pas qu'une seule échelle à considérer pour mettre en œuvre la transition. Nous avons parlé de régions, de départements, de communautés de communes. Ces échelles ne sont pas à exclure et sont, au contraire, tout autant d'acteurs à mobiliser dans le cadre de ce changement volontaire.

Ainsi, chaque échelle territoriale a sa propre stratégie. Si les moyens de mettre en œuvre la transition diffèrent selon la démarche adoptée, la finalité et l'efficacité restent comparables.

L'intercommunalité se veut être l'échelon le plus adapté pour certaines manœuvres et actions mêlant plusieurs communes comme les risques et préventions. Les risques climatiques par exemple – tels que les incendies ou les inondations – ne vont pas subitement s'arrêter à la frontière d'une commune. Il faut donc **coordonner les actions pour gagner en efficacité** lorsque ce genre de phénomène se produit. En outre, l'intercommunalité reste un échelon **assez local de manière à mobiliser les habitants de façon efficace**. Par ailleurs, face à l'ampleur et à la fréquence accélérée des événements climatiques extrêmes à venir, une coordination à plus grande échelle telle que la région ou le département se révèlent indispensables.

Comme le résume bien la publication *Open Ressources* citée précédemment, au cours de cette transition « il n'y a peut-être pas un échelon à privilégier, mais plutôt plusieurs à articuler ». On imagine bien cela au travers de l'exemple de la vallée de la Drôme présent parmi les neuf territoires en transition de l'écoute territoriale réalisée par Unadel et Mairie-conseils.



Le projet de Biovallée de la Drôme a été lancé au début des années 2000. Il rassemble de nombreuses communes et intercommunalités autour d'un même constat et même objectif : « en 1990, la Drôme est fortement polluée et impropre à la baignade sur 90 % de son linéaire. [...] En moins de vingt ans, la Drôme redevient baignable à plus de 90 % ce qui vaudra au territoire de recevoir le 1<sup>er</sup> prix mondial pour la gestion de l'eau en 2005 » souligne ainsi le rapport Unadel au sujet de ce territoire en transition. En l'occurrence, c'est la rivière et donc le patrimoine naturel qui est au cœur des préoccupations et à l'origine de ce regroupement d'acteurs. L'intercommunalité et les communautés de communes ont permis de dépolluer et de valoriser cette ressource naturelle de tout son long ; chose qui n'aurait pas forcément été efficace – voire possible – si une seule commune s'en était occupée. En effet, la pollution en amont serait venue contrecarrer les mesures de dépollution prises dans cette même commune. Nous voyons ici qu'un engagement mutuel est la clé pour parvenir à l'instauration de mesures durablement efficaces.

En règle générale, il existe un potentiel de transition important à toutes les échelles territoriales, parfois encore inexploité. Et chaque échelle a un potentiel différent. L'idéal réside à nos yeux dans l'engagement mutuel et simultané de chacune de ces échelles pour aboutir à un **chemin de transition** élaboré à partir d'une coopération entre tous les niveaux, œuvrant à la fois dans leur intérêt propre et pour la préservation du bien commun. En ce sens, la transition gagnera certainement à être pensée, non pas au prisme d'un mais de **plusieurs** territoires, à échelons et contextes différents, parfois divisés de façon originale pour une approche encore plus fine mais qui, dans tous les cas, collaboreraient dans la poursuite d'une même finalité : assurer une transition globale... efficace.

Après avoir déconstruit la notion classique de territoire et proposé de nouvelles façons d'appréhender le concept de territoire, nous allons maintenant nous intéresser de plus près à quelques-uns des leviers à même d'accélérer la transition.

### III<sup>e</sup> PARTIE : LEVIERS POUR UNE TRANSITION SOCIALEMENT ACCEPTABLE

#### I. Néo-ruraux, hippies et retour à la nature

##### ***Les néo-ruraux et l'exode urbain actuel***

Dans un contexte de remise en question globale, notre mode de vie est de plus en plus critiqué pour ses retombées délétères. Surconsommation, destruction de la biodiversité, étalement urbain, habitudes sédentaires renforcées par une addiction pernicieuse aux écrans, dégradation de la solidarité, perte de communication réelle troquée avec la nébuleuse sociale des réseaux sociaux, travail stressant et dénué de sens, dépression chronique : les exemples ne manquent pas, frappent et interrogent. Avons-nous perdu notre humanité ?

Il n'est dans ce cas pas étonnant de voir fleurir une volonté de retourner à la nature, à une plus grande simplicité. En somme, de renouer avec un **mode de vie plus sain** pour nous et notre environnement. Mais cette idée de retourner vers la nature n'est-elle pas finalement utopique ? Les effets d'un retour global à de tels modes de vie seraient-ils vraiment profitables sur le plan humain et surtout, dans le cadre de notre étude, soutenable écologiquement parlant ?

Ces problématiques, bien que dans l'air du temps, ne sont pas nouvelles : au XIX<sup>e</sup> siècle déjà, H. D. Thoreau, dans son ouvrage *Walden (1854)*, rejette le mode de vie occidental qu'il trouve déconnecté de la réalité. Il décide donc de vivre pendant deux ans et deux mois à l'écart de cette société et s'installe au bord de l'étang de Walden dans le Massachusetts, non loin de son village natal. Pendant cette période, il découvre comment vivre de sa propre production et mène une profonde introspection. Il en sort rempli d'une admiration pour le vivant qui l'entoure et pour une vie simple, sans artifice.

De même, durant la vague libertaire et antisystème de la fin des années 1960, de nombreux groupes issus de la société civile rêvent d'une vie plus simple, axée sur les choses essentielles et éloignées de la société de consommation. De ce constat naissent les premières communautés néo-rurales qui décident de tout lâcher pour retrouver la campagne.

Ces hommes et ces femmes sont essentiellement motivés par leur attrait esthétique du « bout du monde », de la nature, des animaux, des plantes, de la vie en règle générale, le tout malgré une vie difficile, surtout au début. Pour certains, l'agriculture n'est en effet pas toujours simple car les terres choisies sont difficiles à cultiver. Cette contradiction s'explique par le fait que les endroits où la biodiversité est conservée coïncident majoritairement à ceux où l'homme ne s'est pas installé, c'est-à-dire là où l'agriculture et la construction ne sont pas faciles. À la place, d'autres se lancent plutôt dans l'artisanat (fabricants d'outils ou d'instruments, poterie/céramique, peinture, sculpture, etc.) ou les arts.

La plupart de ces communautés ne sont pas parvenues à perdurer jusqu'à nos jours. Les principales causes en ont été les **difficultés à mener la vie d'agriculteur** dans les endroits d'implantation ainsi que des **motifs de discordes**, particulièrement au sein des communautés les plus isolées

La défiance des locaux n'arrange pas non plus leur motivation : les habitants originels n'accordent pas leur confiance aux nouveaux venus, les surveillent, les dénoncent pour des motifs inventés. « Nudistes » et « drogués » sont ainsi des termes souvent employés à l'égard des néo-ruraux, dès lors désillusionnés quant au caractère idyllique du village<sup>xxxvi</sup>. « Ce qui est terrible, c'est que dès qu'il y a quelque chose dans le coin, un vol, n'importe quoi, ils débarquent chez nous » en témoigne un extrait du livre *Retourner à la terre. L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960* écrit par Catherine Rouvière.

Malgré tout cela, **le mouvement ne s'est jamais arrêté**, et un nombre continuellement croissant de citoyens partent chaque année à la recherche d'une vie plus simple.

Il est intéressant de noter que les communautés ayant réussi à fonctionner sont celles qui se sont constituées une **identité résistante** face à l'économie globale ainsi que des réseaux entre marginaux mais aussi avec les locaux. L'exemple des Cévennes, où tout un réseau de néo-ruraux

s'est constitué, est représentatif d'une telle réussite. De même, la ZAD de Notre-Dame-des-Landes et la lutte contre l'implantation d'un aéroport, a su fédérer les participants et s'établir durablement en s'organisant autour d'un réseau de subsistance autonome.

Actuellement, le mouvement poursuit son **extension du sud de la France vers les autres régions**, où la terre est peu chère. Si beaucoup des néo-ruraux du XXI<sup>e</sup> siècle sont des jeunes non préparés, certains, plus âgés, partent à la campagne avec un projet de vie déjà bien défini.

La situation actuelle de catastrophe écologique remet de plus cette tendance au goût du jour. Survivalistes, adeptes de la collapsologie et autres écologistes se mettent à chercher la vie à la campagne afin d'être autosuffisant ou d'avoir un impact écologique moindre.

Qu'en est-il vraiment ? Nous allons étudier dans ce qui suit divers arguments (uniquement d'aspect écologique) pour et contre ce retour à la campagne, ou à la nature.

### ***Retour à la nature : l'utopie contemporaine ?***

Une des dépenses énergétiques les plus importantes pour un ménage est le chauffage. Sur ce point, campagne comme ville semblent avoir les mêmes possibilités concernant le type de chauffe : pompe à chaleur, électricité, gaz, charbon, bois, fioul. La principale différence réside dans le fait que les chauffages urbains sont souvent partagés entre les différents locataires, résidant principalement en appartement. Ceci a un avantage notable : il est plus facile d'investir dans des systèmes de chauffage centraux, plus efficaces, et les murs communs des appartements permettent d'économiser des quantités non-négligeables d'énergie. On chauffe donc plus avec moins d'énergie.

Un argument que l'on a tendance à oublier en France, et particulièrement dans les grandes villes, est l'**accroissement impressionnant de la population** mondiale ces dernières décennies. Avec quasiment 7,80 milliards d'êtres humains sur Terre (mai 2020) et probablement plus de 10 milliards d'ici 2100<sup>23</sup>, il semble impossible d'avoir suffisamment d'espace pour faire vivre toute la population à la campagne tout en garantissant des espaces naturels et des espaces de culture, sous peine finalement de faire disparaître cette même campagne. La planification urbaine a l'intérêt, grâce à des formats condensés d'habitations, de pouvoir réduire drastiquement la surface au sol nécessaire pour loger la même quantité de personnes.

À la campagne, pour la plupart des ruraux actuels, le **transport** prend une place importante dans leur vie. Mis à part de rares personnes vivant exclusivement dans leur village, les actifs travaillent et se rendent en ville, augmentant drastiquement la distance de leurs trajets. La ville et ses services de proximité assurent à ses habitants un cadre de vie correct sans trop augmenter la portée de leurs déplacements (tout du moins dans le cas où de réelles politiques d'implantation de transports en commun et de réduction de la place des grandes surfaces à l'extérieur des villes existent).

D'un point de vue écologique, la vie à la campagne est cependant intéressante sur plusieurs aspects. Par exemple, la plus grande **proximité avec le vivant** (en particulier les non-humains) permet une plus grande sensibilité à l'égard de ces derniers. Comment voulons-nous que la population aspire à protéger la vie si elle n'y est jamais confrontée ? Cette éducation peut se faire pour des citoyens, si les écoles par exemple opéraient systématiquement des sorties en forêt dès le plus jeune âge. La vie à la campagne permet dans tous les cas une imprégnation plus profonde de ces valeurs.

Ce mode de vie permet aussi de **produire soi-même** une partie de sa nourriture, de réduire, voire éviter, drastiquement les emballages, les produits phytosanitaires, sans compter le transport de tous ces biens.

---

<sup>23</sup> D'après Wikipédia.

La philosophie du retour à la nature est aussi souvent accompagnée d'une **déconnexion au numérique**. Une moindre utilisation d'appareils électroniques induit des économies d'énergie et de ressources.

Mais au final, cette idée de retour à la nature, ne serait-elle pas plutôt la traduction d'une **volonté de sobriété** ? D'une sobriété énergétique, mais aussi sociale et relative au travail ? Nous avons vu plus tôt que les principaux avantages de la vie à la campagne résident en fait sur des **manières de vivre**, tandis que l'organisation des villes induit par essence des économies d'échelle. Ne serait-il pas possible et souhaitable, à défaut d'amener les citoyens à la campagne, d'amener la campagne chez les citoyens ? Entendons par là que si les schémas urbains actuels, hérités des siècles précédents, ne permettent pas la transition, il est sûrement possible d'allier les avantages de la vie proche de la nature à ceux des villes.

### ***Mêler la nature à la ville***

Il est tout à fait imaginable d'amener la nature dans la ville, d'augmenter les espaces de friches ainsi que les parcs, d'autoriser l'implantation de potagers collectifs au bord des habitations, *etc.* Pour ce faire, il est impératif que soient fixés des **objectifs ambitieux** en termes de surface d'espaces verts par habitant.

Il est aussi possible d'implémenter cette **prise en compte de la biodiversité en ville** en favorisant le maintien des grands arbres, en acceptant de cohabiter avec les diverses espèces animales ou végétale, en intégrant les cycles naturels que suivent ces dernières aux plans d'urbanisme (périodes de nidification par exemple) et en supprimant l'usage des pesticides. Nous devrions aussi utiliser des végétaux adaptés au climat de chaque localité afin de réduire la dépense en eau et éviter un acheminement annuel, le plus souvent motorisé, d'espèces non locales.

Le transport est déjà une grande préoccupation concernant l'écologie. Il est cependant urgent de réduire drastiquement l'utilisation de transports polluants (émetteurs de CO<sub>2</sub> mais aussi d'autres particules, d'un stress lié aux émissions acoustiques ainsi qu'au temps perdu par leurs utilisateurs dans les embouteillages ou même dans les trajets pendulaires). Place aux piétons, aux vélos et aux transports en commun ! Il serait possible de mettre en place de réelles politiques d'aide à l'achat de vélos et surtout en matière d'urbanisme pour faciliter et sécuriser l'utilisation de vélos ainsi que pour implémenter davantage de lignes de tramway, métro ou bus accessibles à tous. Afin de réussir ce dernier objectif, il faudrait sûrement rapprocher les supermarchés et les entreprises des villes et leur imposer d'offrir des aides au transport à leurs employés.

En bref les idées ne manquent pas pour amener nos villes à être plus respectueuses de l'environnement et de notre santé aussi bien physique que mentale. Les idées sont là, il manque maintenant un **réel engagement politique** qui puisse amener la société dans cette direction.

## **II. Évaluation de la conscience écologique citoyenne – Élections de 2020 au Havre**

Nous avons analysé les discours et programmes politiques de différents partis afin de connaître les tendances des attentes des citoyens. Afin d'être élus, les acteurs politiques mènent en général un important travail de fond pour faire correspondre leurs programmes avec le débat public.

Pour mieux coller à notre sujet, nous nous sommes uniquement intéressés à des propositions relevant de l'écologie et de l'aménagement du territoire. Nous nous sommes en particulier basés sur la campagne des élections municipales de 2020 au Havre afin d'étudier plus en détails des programmes de candidats. La ville du Havre est intéressante d'une part parce que l'un des candidats Édouard Philippe a été Premier ministre au sein du gouvernement Macron (en place au moment de la rédaction de ce mémoire), et d'autre part car un des rédacteurs de ce mémoire en est originaire.

Avant toute chose, rappelons brièvement les contextes historique et politique de cette ville.

- Le Havre est une ville portuaire, premier port français pour les conteneurs, et fort d'une industrie florissante.

- La ville, place stratégique durant la Seconde guerre mondiale, a été complètement détruite par l'armée anglaise durant l'occupation allemande. De ce fait, le Havre a été reconstruite dans les années 1940 et 1950 jusqu'à devenir la place forte de l'industrie et du trafic portuaire que l'on connaît aujourd'hui.

- Concernant les différents régimes municipaux au pouvoir depuis la reconstruction, le Havre a longtemps été une ville communiste : Robert Monguillon (Section Française de l'Internationale Ouvrière), 1959-1965 ; René Cance (Parti Communiste Français), 1965-1971 ; André Duroméa (Parti Communiste Français), 1971-1994. En 1995, l'arrivée à la mairie d'Antoine Rufenacht marque l'arrivée de la droite conservatrice (Rassemblement Pour la République-Union pour un Mouvement Populaire-Les Républicains). En 2010, il laisse la place à Édouard Philippe qui continue dans sa lignée avant d'être appelé en 2017 par le président Emmanuel Macron au poste de Premier ministre.

- Durant les années suivantes, deux maires se succèdent : Luc Lemonnier qui a démissionné suite à une polémique, et enfin le maire sortant Jean-Baptiste Gastinne, toujours dans la lignée de E. Philippe.

Listes présentées aux élections municipales de 2020<sup>xxxvii</sup> :

- *Le Havre!* avec Édouard Philippe et Jean-Baptiste Gastinne (La République En Marche, LR, Agir)

- *Un Havre Citoyen* avec Jean-Paul Lecoq (PCF, La France Insoumise, Génération.s, Ensemble!, Décroissance)

- *Le Havre Écologie* avec Alexis Deck (Europe Écologie Les Verts, Parti Socialiste, Parti Radical de Gauche, Parti Pirate)

- *Rassemblement National Le Havre* avec Frédéric Groussard (Rassemblement National)

- *Vivons Le Havre* avec Guillaume Milert (sans étiquette)

- *Le Havre Animaliste* avec Béatrice Canel Depitre (Parti Animaliste)

- *Lutte Ouvrière - Faire Entendre La Voix Des Travailleurs* avec Magali Cauchois (Lutte Ouvrière)

Analyse des listes :

**- *Le Havre!* avec Édouard Philippe et Jean-Baptiste Gastinne (LREM, LR, Agir)**

La liste *Le Havre!* portée par Édouard Philippe se trouve dans une position particulière : E. Philippe et J. Gastinne ont tous deux été maires du Havre.

Parmi ses promesses, nous avons relevé les suivantes liées à l'écologie :

**- Implantation d'une usine d'éoliennes sur la zone industrielle havraise ainsi que d'un champ d'éoliennes marines au large du Havre.**

Il est intéressant de voir ici l'attrait pour l'énergie renouvelable, même si ces chantiers étaient déjà actés avant les élections et ne rentrent donc pas dans le cadre d'une réelle "promesse électorale". De plus, la fabrique d'éoliennes au cœur du territoire se place dans une démarche de relocalisation de l'économie.

**- Électrification des quais croisière : Projet Escale Zéro Fumée.**

La filière « croisière » du Havre représente un marché grossissant. Les diverses pollutions (atmosphériques, locales et globales) générées par la consommation des navires de croisière à quai n'étant pas négligeables, il paraît intéressant d'électrifier leur alimentation à quai.

**- Tri sélectif : appel à la responsabilisation de chacun.**

Cette promesse n'en est pas vraiment une : elle ne représente pas directement une future action du potentiel maire. Un éventuel budget pour la sensibilisation n'est pas non plus explicitement exprimé.

**- Maintenir les parcs naturels de Montgeon et Rouelles.**

Le même raisonnement que pour la proposition précédente peut être fait.

**- Le problème de la décharge de Dollemard réglé en 2023.**

La décharge de Dollemard est une ancienne décharge utilisée jusqu'en 1999 située à l'origine non loin de la falaise proche du Havre. L'érosion de la falaise au fil des ans a amené cette décharge à se déverser directement dans la mer depuis déjà plusieurs années. Le sujet de la décharge de Dollemard est un sujet récurrent chez les écologistes havrais, leurs demandes n'ayant pas trouvé de réponses concrètes. Un traitement réel par le futur maire serait fortement souhaitable<sup>xxxviii</sup>.

**- Construction d'un nouveau pôle sportif paysager au quartier de Graville et limitation de l'utilisation de pesticides dans le paysage urbain.**

L'implantation de plus d'espaces verts permettent le développement de divers écosystèmes urbains.

**- 10 000 arbres plantés durant le mandat.**

Cette proposition rejoint la précédente. Elle est cependant à nuancer du fait que sont comptabilisés les nouveaux arbres jeunes remplaçant d'anciens grands arbres, réduisant au final les effets bénéfiques des arbres en ville. En effet, les plus jeunes arbres n'ont pas immédiatement les mêmes capacités d'absorption de CO<sub>2</sub>, ni de rafraîchissement de la ville, d'isolation acoustique et visuelle ou encore d'hébergement d'une biodiversité importante.

**- Construction d'une 3<sup>e</sup> ligne de tramway.**

Les modes de transports en commun, notamment ceux ferroviaires électriques, semblent être un atout non négligeable pour la transition écologique. Il semble donc pertinent de (re)développer ce secteur.

**- Plus de vélos électriques dans LiA-Vélo (service de vélos en libre-service havrais).**

**- Plus d'aménagement de pistes cyclables, notamment pour la jonction ville haute - ville basse et plus de parcs de stationnement vélo.**

**- Construction de nouvelles bornes de recharge pour voitures électriques.**

L'utilité de la voiture électrique face au réchauffement climatique est fortement débattue de nos jours. Il est cependant logique que les politiciens et urbanistes « surfent » sur cette tendance.

**- Refaire les places de parking devant les petits commerces afin de développer le commerce de proximité.**

Cette mesure, avant tout économique, a l'avantage de favoriser les circuits courts.

**- Augmenter la part du bio et des circuits courts dans l'approvisionnement des cantines.**

Circuits courts favorisés, biodiversité et sols moins érodés.

**- 15 M€ pour une aide à la rénovation énergétique des foyers.**

Des foyers moins énergivores seront directement moins émetteurs de CO<sub>2</sub>.

**- Chauffage urbain : déchets brûlés pour chauffer un réseau d'habitations.**

Proposition dans la lignée de la précédente mais dans une logique collectiviste.

En définitive, le programme de la liste Le Havre! en termes d'écologie repose essentiellement sur la continuité des projets déjà amorcés durant les mandats précédents et les ressources

actuelles de la ville, ainsi que sur une politique « constructionniste », produisant d'importantes dépenses économiques mais aussi en termes de flux de matières (cf. conférence de Nelo Magalhaes, séminaire GE90 - P20).

Nous pouvons cependant faire ressortir les points suivants qui semblent les plus emblématiques de la politique écologique de la liste : la gestion de la décharge de Dollemard et la 3<sup>e</sup> ligne de tramway.

### **- Un Havre Citoyen avec Jean-Paul Lecoq (PCF, LFI, G.s, Ensemble!, PPLDécroissance)**

Jean-Paul Lecoq est un ex-maire communiste de Gonfreville-l'Orcher (ville appartenant à l'agglomération havraise) et le député PCF actuel de la 8<sup>e</sup> circonscription de Seine-Maritime - circonscription dont font partie plusieurs quartiers du Havre.

Dans cette liste, nous avons relevé les principales propositions suivantes :

#### **- Gratuité des transports publics.**

Jean-Paul Lecoq s'oppose ici de front à la politique d'Édouard Philippe. En effet, si le second privilégie un développement des services de transports afin de promouvoir ces derniers, au risque d'en augmenter le tarif (déjà vu plusieurs fois durant son dernier mandat, où le ticket horaire est monté jusque 1,80 €), le premier lui préfère la gratuité des transports quitte à ne pas créer une troisième ligne dans un premier temps.

La gratuité des transports a bien des effets sur l'utilisation de ces derniers, par exemple à Aubagne, la fréquentation a augmenté de 30 % après l'instauration des transports en commun gratuits. Cependant cela s'applique-t-il à une ville de taille moyenne comme Le Havre<sup>XXXIX</sup> ?

Une chose est sûre, la gratuité des transports est un argument récurrent dans le débat public, la multiplication d'initiatives de ce genre sur des collectivités de tailles différentes (à Dunkerque ou à Compiègne par exemple) pourra attester de son efficacité.

#### **- Suppression de la décharge de Dollemard.**

Cf. commentaire fait à propos du programme précédent.

#### **- Mettre en place un comité de vigilance environnementale.**

La proposition est intéressante. Cependant quel pouvoir aurait ce comité ?

#### **- Réduire la consommation d'énergie, promouvoir les énergies renouvelables via le programme « Territoire énergie positive »**

##### **- Abandonner la centrale à charbon et la reconvertir aux énergies vertes.**

Il va maintenant de soi que remplacer les centrales à charbon par des centrales moins émettrices en CO<sub>2</sub> est une mesure indispensable dans la transition. Le Havre a une responsabilité sur ce point car elle possède l'une des dernières centrales à charbon en France.

##### **- Électrifier les postes à quai.**

##### **- Développer les pistes cyclables.**

##### **- Encourager les circuits courts en cantines scolaires.**

##### **- Potentielle 3<sup>e</sup> ligne de tramway.**

L'argument semble cependant être uniquement une façon de répondre de façon plus ouverte à Édouard Philippe concernant le tramway plutôt qu'une réelle promesse : une façon de dire que le débat reste ouvert.

##### **- Inciter la végétalisation en ville.**

Mis à part le problème des transports mis en lumière plus tôt, la politique écologique de la liste *Un Havre Citoyen* semble être relativement proche dans le fond de la liste précédente. Cependant, cette liste donne une dimension plus sociale et démocratique à la lutte écologique, chose selon nous indispensable pour impliquer les citoyens.

### **- Le Havre Écologie avec Alexis Deck (EELV, PS, PRG, PP)**

Après un score intéressant aux élections européennes, le parti EELV s'attaque à l'échelon local avec les élections municipales. Une alliance avec, entre autres, le PS peut s'avérer cependant à double tranchant, suite à la perte de vitesse de ce dernier.

Voici les principales propositions que nous avons trouvées :

- **Introduire le local dans les cantines.**
- **Offrir une draisienne à chaque enfant de 3 ans de la ville.**

Promouvoir les modes de déplacement actifs, comme le vélo, semble être une mesure efficace auprès des jeunes. Cela dit, un système de prêt aux enfants pourrait être imaginé afin de réduire l'empreinte carbone de la fabrication de ces draisennes.

- **Piétonner les abords des écoles pour développer la marche à pied.**
- **Soutien à l'économie circulaire via une régie intercommunale agricole.**
- **Rénovation de l'habitat.**
- **Mettre un terme aux extensions de la grande distribution.**

Proposition tout à fait dans une démarche de relocalisation de l'économie et de développement des circuits de production. Sa portée dans les faits reste à prouver.

- **Promouvoir le vélo.**
- **Créer une nouvelle remontée mécanique entre la ville haute et la ville basse.**

La proposition est intéressante ; un des freins à l'utilisation du vélo étant la difficulté pour monter en ville haute. Le funiculaire et le tramway, tous deux situés en centre-ville, ne permettent pas de couvrir la remontée pour tous les Havrais. Il est important de noter qu'il existait dans les quartiers est du Havre un escalier roulant permettant de passer de ville-basse à ville-haute. Cet escalier roulant n'est plus en service depuis plusieurs années mais il serait intéressant de le remplacer ou de le réhabiliter.

Cette liste semble mettre un point d'honneur à la mobilité à vélo.

De façon surprenante, il n'est pas fait mention de la décharge Dollemard dans le programme malgré des interventions d'Alexis Deck favorables à sa suppression dans certains reportages<sup>24</sup>.

Nous voyons de plus ici apparaître pour la première fois la question de la grande distribution. Vouloir « stopper les extensions de la grande distribution » revient à vouloir relocaliser l'économie au cœur de la ville : encourager les commerces de proximité et les producteurs locaux. La formulation même de cette proposition relève cependant l'une des difficultés propres aux municipalités : il est bien plus aisé d'empêcher l'implantation de nouvelles initiatives nocives d'un point de vue écologique que de lutter contre des initiatives déjà en place.

### **- Le Havre Animaliste avec Béatrice Canel Depitre (PA)**

- **Prendre en compte les périodes sensibles animales (nidification...) dans les travaux/élagages.**
- **« Reclasser en zones naturelles les zones à urbaniser non employées lors de la révision des documents locaux d'urbanisme ».**

---

<sup>24</sup> Par exemple : Bastien BOCQUEL - Publié le 27/02/2020 <https://www.ouest-france.fr/elections/municipales/municipales-au-havre-ce-qu-il-faut-retenir-du-debat-entre-candidats-6755224>



- **Interdire la coupe des vieux arbres, végétaliser, et sans produits phytosanitaires.**
- **Limiter les produits toxiques dans les plans d'urbanisme.**
- **Favoriser l'implantation de ruches en ville.**
- **Promouvoir l'éco-paturage.**
- **Gestion plus écologique de l'éclairage public (durée, intensité...).**
- **Donner des noms d'animaux à des rues/places.**

Semble intéressant pour rapprocher l'homme de son environnement, démarche de sensibilisation.

- **Promouvoir la cuisine végétale, notamment dans les cantines, et par des campagnes de promotion.**

Beaucoup de propositions originales comparativement aux autres listes. La plupart paraissent largement réalisables et il est intéressant de les trouver dans un projet de campagne.

Nous avons aussi examiné les listes de Lutte Ouvrière, Vivons Le Havre et Rassemblement National. Le peu de propositions écologiques qu'elles comportaient n'apportant rien de nouveau à notre réflexion, nous avons fait le choix de ne pas les traiter en détail.

## **Synthèse**

L'écologie a vraisemblablement pris une **place importante dans le débat public** puisque la majorité des programmes comportent une partie écologiste et dans des proportions importantes. Pour les listes Le Havre! et Un Havre Citoyen l'écologie occupe un bon tiers du programme ; les listes Le Havre Écologie et Le Havre Animaliste en font même leur fer de lance.

La plupart des propositions évoquées relèvent cependant de la simple adaptation, **aucune solution radicale n'y a été retrouvée**. Nous aurions pu imaginer une liste voulant par exemple interdire l'utilisation de la voiture en centre-ville ou bien encourageant le rapprochement des lieux de vie avec les lieux de travail.

Nous retrouvons essentiellement des propositions d'**aménagement urbain** en termes de transport (tramway, vélos, quais électrifiés, remontée mécanique) ainsi que l'encouragement d'une économie circulaire, ou tout du moins l'encouragement des commerces de proximité. Cependant, la liste Le Havre Animaliste apporte des problématiques inédites sur le plan municipal : la **prise en compte de la vie autour de l'Homme**. Cette prise en compte pourrait permettre à la fois une réflexion plus approfondie sur l'utilité des projets à venir, mais peut aussi permettre une sensibilisation du public aux problématiques écologiques.

Finalement, la population semble avoir un attrait certain pour l'écologie, mais les mesures qui nécessiteraient des changements radicaux de nos modes de vie semblent encore absentes, ou timides, dans les programmes politiques. On peut cependant relativiser cela dans le cadre de la crise du Covid19. En effet, un ralentissement soudain de l'économie et de la consommation s'est fait ressentir et, face à une telle urgence sanitaire, la population n'a pas hésité à coopérer et à changer radicalement son mode de vie, même pour une durée relativement courte et surtout car la menace était plus directe à l'égard des citoyens. Il semble donc tout à fait réaliste de faire prendre conscience de l'ampleur du danger de la crise écologique afin de prendre des mesures au final bien moins restrictives pour la population qu'un confinement et l'arrêt de la majorité des activités.

Toutes les initiatives relevées plus tôt étant par ailleurs utiles à la lutte écologiste, nous amènent cependant à nous demander : la municipalité, tout du moins au vu de la situation actuelle, a-t-elle le **pouvoir nécessaire** pour engranger des changements radicaux dans nos vies ? Il paraît difficile de l'affirmer. Les villes peuvent encourager les initiatives citoyennes et réorganiser les quartiers mais ne contrôlent pas directement le fonctionnement des entreprises les entourant. La force des municipalités est d'être **proches des problèmes du territoire** : le parfait exemple est la décharge de Dollemard ou la régulation de l'implantation de nouveaux supermarchés, ce genre

de travaux ne pourraient être complètement gérés de façon nationale. Cependant, la faiblesse des municipalités est directement liée à leur force. En effet, elles **ne disposent pas d'outils assez puissants** pour permettre systématiquement un changement radical dans la consommation, la production ou l'organisation du territoire. Le maire de Langouët s'est ainsi vu suspendu de ses fonctions pour avoir interdit l'usage de produits phytosanitaires à moins de 150 mètres des habitations de son village. Un exemple marquant de la façon dont les maires se voient dicter la démarche à suivre par le gouvernement.

En définitive, si les mairies ont besoin de plus de pouvoir pour mettre en œuvre des politiques efficaces, elles doivent également être motrices pour lancer le processus.

### III. Monnaie locale : relocaliser l'économie pour relocaliser les échanges – Exemple de l'Eusko au Pays basque

Nous avons vu dans les parties précédentes que repenser l'organisation du territoire et des échanges au sein de celui-ci pour une intégration plus locale paraît être une solution viable aux divers problèmes écologiques de notre époque. Dans notre société basée sur l'économie, il nous est naturellement venu à l'esprit de réfléchir à un moyen économique pour relocaliser les échanges. Et il se trouve qu'un de ces moyens existe déjà : **les monnaies locales complémentaires** (MLC).

Pour les généralités à ce sujet, nous nous sommes essentiellement documentés à partir de la conférence d'Hervé Pillard, donnée le 4 décembre 2018 au Pôle de recherches en sciences humaines et sociales (PRSH) de l'université du Havre, ainsi que sur les travaux de Bernard Lietaer, économiste belge.

En guise d'introduction aux MLC, reprenons la définition qu'en donne H. Pillard, avocat au barreau de Paris, spécialiste de droit bancaire et financier, comme étant « une unité de compte spécifique, développée à l'initiative d'un groupe d'acteurs – citoyens, associations, collectivités locales, entreprises, organisations privées sans but lucratif – réunies au sein d'un réseau et sur un territoire délimité, permettant de comptabiliser et de régler des échanges de biens et de services<sup>25</sup> ».

Les MLC permettraient de relocaliser l'économie, donc les échanges, et ainsi de diminuer les émissions dues au transport de matière. De plus, elles rendent possible un contrôle plus précis sur les émissions liées à notre consommation : si les émissions sont proches, elles sont plus visibles.

L'association d'acteurs gérant la MLC statue régulièrement sur les intérêts humains de cette dernière. De cette façon, l'association procède à des dons à des associations locales, sur la base d'un vote d'utilité publique : un réel **catalyseur d'initiatives citoyennes**. Ce principe correspond tout à fait aux besoins d'une transition écologique et solidaire. De la même façon, l'association peut prêter le fond de garantie de la monnaie à d'autres associations jugées d'utilité publique.

Par ailleurs, faire partie du réseau de la MLC implique l'acceptation et l'adhésion aux valeurs de cette dernière, ce qui forge et renforce un réseau d'acteurs (entreprises, citoyens, associations, collectivités territoriales) actifs et militants.

#### ***Dans les faits***

Dans un premier temps, ces monnaies locales ne parviennent souvent pas à durer plus de quelques années et donc à remplir l'objectif de relocaliser l'économie (si tant est qu'il s'agisse de l'objectif visé).

D'une part, les usagers doivent **trouver un intérêt** à utiliser cette monnaie : pourquoi utiliser deux monnaies quand on pourrait n'en avoir qu'une seule ? Pourquoi se fatiguer à aller en bureau de change ? Pourquoi même utiliser une monnaie physique alors qu'il est facile d'utiliser sa carte bleue ? Il faut des avantages forts pour pouvoir espérer faire circuler la monnaie dans un cercle

---

<sup>25</sup> Fare – 2016 – Issu de la conférence de Hervé Pillard.

plus large que les militants ayant compris l'objectif de la monnaie et qui la soutiennent. Un des problèmes majeurs dans cet ordre d'idée est le fait que les acteurs publics **n'acceptent pas le paiement de l'impôt** par monnaie locale. Il est donc tout à fait impossible de payer des employés avec une part trop importante de cette monnaie locale.

De plus, les associations ont souvent du mal à convaincre les commerçants d'accepter leur monnaie... souvent parce qu'il n'y a pas assez d'autres commerçants et partenaires commerciaux qui acceptent cette même monnaie ! Ceci s'explique en partie du fait d'un **manque de sensibilisation** des marchands sur les bénéfices que pourraient apporter la monnaie. Cette réaction est cependant compréhensible car la monnaie se retrouve souvent à stagner chez ceux n'ayant pas de partenaires commerciaux dans les environs. Les associations des MLC créent structurellement un déséquilibre : elles injectent en quantité de la monnaie qui s'accumule donc chez les commerçants pour les pousser à changer leurs habitudes, au risque de les perdre dans le cas où les marchands ne parviennent pas à dépenser leur monnaie, faute de fournisseurs et autres commerçants dans le réseau. Ce principe peut fonctionner mais il est dangereux et peut mener ces derniers à quitter le réseau comme vu précédemment.

On se retrouve donc toujours dans la situation où pour que la monnaie fonctionne, circule et remplisse son objectif de relocaliser l'économie, il faut **atteindre une masse critique de commerçants et fournisseurs**.

### ***Le cas de l'Eusko***

La MLC Eusko a été lancée en janvier 2013 par l'association Euskal Moneta (EM) au Pays basque. Elle est devenue en 2018 la première monnaie locale européenne avec plus d'un million d'euskos en circulation. L'Eusko « est parvenu à toucher 1,8 % de la population et 1,3 % des entreprises<sup>XL</sup> ». Son principal objectif est de **promouvoir la langue basque** tout en relocalisant l'économie, en respectant l'environnement et en encourageant la vie associative et les initiatives solidaires au Pays basque.

La monnaie de ce fait agit comme un **label** auprès des commerçants, les classant auprès des consommateurs comme un commerce respectant l'environnement, et surtout qui accepte de servir en langue basque. La monnaie n'a donc pas besoin de circuler beaucoup dans un premier temps ; elle **représente** simplement **une idéologie forte** basée sur l'importante identité régionale du Pays basque. Ce dernier élément a donc permis de convaincre de nombreux commerçants à accepter l'Eusko.

La monnaie atteint de plus les collectivités locales : « 11 % des communes de la communauté d'agglomération du Pays basque (CAPB) ainsi que la CAPB elle-même adhéraient à EM ». De même que « la ville de Bayonne a mené une action en justice afin d'obtenir le droit de régler certaines dépenses en eusko ».

En tant que MLC, l'Eusko remplit donc bien son objectif de solidification de la langue basque. Elle est de plus suffisamment développée pour que la solidarité basque soit renforcée, en permettant de facto de relocaliser l'économie.

### ***La monnaie locale complémentaire : un levier efficace ?***

L'exemple de l'Eusko nous montre qu'utiliser l'**identité locale** d'une région permet de propager une MLC jusqu'à atteindre le fameux **seuil critique**. Cette solution semble fonctionner au Pays basque mais dans d'autres régions avec une identité moins marquée, il semble cependant difficile d'avoir des résultats analogues. Il faudrait dans ce cas trouver un autre argument à même de fédérer les habitants d'une région entière.

Nous pouvons aussi nous demander quelle est l'utilité de la MLC si elle doit agir en tant que label. Nous pourrions imaginer mettre en place des **labels idéologiques** qui permettraient de fédérer la population autour des commerces locaux, et donc d'encourager ces derniers, voire même un système de label par produit (chaque produit vendu pourrait être potentiellement labellisé « local ») : beaucoup plus facile à mettre en place car les commerçants pourraient

intégrer progressivement ce changement. La MLC va toutefois plus loin et permet dans un second temps de **circulariser les échanges** entre fournisseurs, commerçants et citoyens.

Les **moyens légaux** peuvent de plus être utilisés pour imposer la monnaie (avantages fiscaux pour l'utilisation de cette dernière), à cela près qu'ils requièrent une compréhension profonde du fonctionnement des monnaies locales par les gouvernements.

Nous pouvons aussi voir la monnaie locale comme un **outil d'analyse de la situation des régions en matière de commerce circulaire**. Les accumulations de valeur révélant les manques de fournisseurs dans une région, la MLC permet de répartir plus équitablement les activités et les ressources au sein des régions.

Dans le même ordre d'idée, en Normandie par exemple avec le « rolon », la monnaie est numérique et accompagnée d'un réseau social rassemblant les acteurs locaux. Ce réseau accentue la collaboration à l'intérieur de la région et la monnaie numérique permet d'analyser précisément la circulation de la monnaie afin de parer à ses faiblesses plus facilement. Si ce dernier point peut poser des questions éthiques, il est cependant révélateur du fait que des solutions existent bel et bien.

Le mouvement des MLC est jeune. Ces monnaies semblent aider à la relocalisation de l'économie mais il faudra attendre encore quelques années afin de mesurer précisément leur réel impact.

En faisant un pas de côté, nous pouvons de plus émettre l'hypothèse que la **réduction du temps alloué au travail** conjugué à une **refonte radicale du système économique** contemporain (empruntant un autre chemin que celui dicté par le dogme monétaire) constitueraient *in fine* des moyens plus efficaces pour diminuer les investissements globaux.

En guise de conclusion, la MLC peut donc être considérée comme un outil efficace de la transition socio-écologique, période-tampon entre un passé connu mais que nous voulons quitter et un futur désiré mais qui reste à construire.

## CONCLUSION

Au terme de cette étude, nous sommes désormais en mesure de prendre du recul par rapport à nos intuitions initiales. L'histoire montre que l'aménagement est complexe par essence. Les acteurs de l'ADT doivent composer avec les besoins sans cesse changeants des populations, les contraintes ou opportunités naturelles de l'espace, les flux économiques structurant un territoire ainsi que les ambitions politiques projetées dessus.

Cela étant dit, l'un des facteurs qui, à notre époque, démultiplie cette complexité inhérente au réel est la taille du système de production en général étant passé, en à peine quelques décennies, de l'échelle des États-nations à celui de la planète entière. Combiné à d'autres facteurs comme la dépendance aux énergies fossiles ou l'urbanisation massive, éloignant toujours plus les hommes des savoir-faire de leurs ancêtres et du sol terrestre, ce système connaît aujourd'hui une période aussi instable qu'incertaine.

*Durera-t-il ? Ne durera-t-il pas ?* La réponse à cette interrogation paraît évidente à qui comprend le sens du mot « limite ». La question qui devrait désormais primer sur les autres est plutôt : *Qu'est-ce qui nuit au territoire où je vis, et in fine à moi-même, voudrais-je voir disparaître ?* Et comme la nature a horreur du vide, de continuer : *Par quoi cela pourrait-il être remplacé ?*

À nos yeux, l'expression de « transition territoriale » ne désigne pas tant qu'une échelle unique de territoire serait appropriée pour mener la transition socio-écologique que le fait que cette dernière nous concerne toutes et tous. Nous sommes des territoires en même temps que nous dépendons d'eux pour survivre. En ce sens, la transition – qui s'impose aujourd'hui à nous pour la survie de notre espèce – est bel et bien « territoriale ». C'est l'adjectif « radical » qui peut, à la rigueur, souligner que l'importance d'une échelle la plus petite qui soit, autrement dit au plus proche de la terre dans laquelle s'ancre les racines. Plus celle envisagée sera petite, mieux les acteurs du territoire en question pourront se connaître et plus efficaces et résilients seront les réseaux mis en place.

Dans le cadre de cette transition, nos habitudes de vie les plus évidentes et confortables devront nécessairement être chamboulées, de même que nos façons d'habiter les territoires et de nous déplacer. L'analyse de l'économiste français Daniel Cohen à ce sujet est porteuse d'espoir :

*« L'automobile a permis la périurbanisation du monde, qui est un désastre environnemental et social. Ce qu'il faudrait, ce sont des villes vertes et compactes. La ville était revenue à la mode ces dernières années, je crains que le télétravail rompe le mouvement. Il existe deux alternatives à l'auto-mobilité : on reste chez soi avec son ordinateur, ou on habite tous ensemble, on se déplace à pied et à vélo, et on crée un environnement urbain vivable. Depuis quarante ans, le capitalisme "déterritorialise" les personnes, aurait dit Gilles Deleuze. Le combat d'urgence à mener est de sortir du productivisme, et d'annuler la pression carbone, car l'écologie est devenue l'équivalent de la question sociale du XX<sup>e</sup> siècle. Il faut repenser la manière dont on construit des espaces de vie commune. Réenchanter la vie collective. "On ne peut pas vivre comme ça", entendait-on en Mai 68. Même quand le virus aura disparu, tout comme les jeunes d'alors refusaient le travail à la chaîne, je crois que nombreux seront ceux qui refuseront de s'entasser dans les transports en commun pour se retrouver dans des open spaces où ils travailleront en ligne. Une crise est toujours un laboratoire...<sup>XL1</sup> »*

De ce laboratoire, il est donc temps plus que jamais – après tant d'opportunités loupées – de faire éclore un modèle alternatif dans lequel le rythme du monde ne serait plus orchestré par le cours des marchés financiers, des légumes frais pousseraient directement sur le toit des supermarchés, les débats politiques porteraient sur les termes de notre cohabitation avec les écosystèmes au sein d'un même territoire plutôt que sur la meilleure manière de faire croître le PIB et, enfin, dans lequel les séminaires sur la transition n'aient plus lieu d'être car celle-ci aurait été réalisée...

## SOURCES

---

I MERLIN, Pierre et CHOAY, Françoise. *Dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme*. Paris : Presses universitaires de France, 2000.

II Le premier Plan de modernisation et d'équipement. *France stratégie* [en ligne]. 19 janvier 2016 [consulté le 12 mai 2020]. Disponible sur : <https://www.strategie.gouv.fr/actualites/premier-plan-de-modernisation-dequipement>

III ADREANI, Jean-Louis. « Paris et le désert français », le livre devenu une bible de la décentralisation. *Le Monde* [en ligne]. 15 juillet 2008 [consulté le 12 mai 2020]. Disponible sur : [https://www.lemonde.fr/idees/article/2008/07/15/paris-et-le-desert-francais-par-jean-louis-andreani\\_1073531\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2008/07/15/paris-et-le-desert-francais-par-jean-louis-andreani_1073531_3232.html)

IV GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris : Le Portulan, 1947.

V CLAUDIUS-PETIT, Eugène (dir.). *Pour un plan national d'aménagement du territoire*. Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, février 1950.

VI CLAUDIUS-PETIT, Eugène. *Ibid.*

VII POUVREAU, Benoît. La politique d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius-Petit. *Vingtième Siècle. Revue d'histoire* [en ligne]. 2003, n° 79, pp. 43-52 [consulté le 11 avril 2020]. Disponible sur : <https://www.cairn.info/revue-vingtieme-siecle-revue-d-histoire-2003-3-page-43.htm>

VIII FLONNEAU, Mathieu. Il est urgent de retrouver la voie d'un « automobilisme républicain » [série d'articles « En voiture » (5/6)]. *Le Monde*. 10 août 2019.

IX PINEAU, Jean-Yves. Organiser le territoire pour moins se déplacer [dossier « Se déplacer sans carbone... ou moins se déplacer ! »]. *Dard Dard*. 2019, n°1, pp. 38-49.

X CHAROLLES, Valérie. *Ibid.*

XI Projet (de territoire). In : *Géoconfluences* [en ligne]. Juillet 2005 [consulté le 20 mai 2020]. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/projet-territoire-de>

XII Schéma de services collectifs. In : *Wikipédia : The Free Encyclopaedia* [en ligne]. 7 mai 2020, 17 :17 [consulté le 20 mai 2020]. Disponible sur : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Schéma\\_de\\_services\\_collectifs](https://fr.wikipedia.org/wiki/Schéma_de_services_collectifs)  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Schéma\\_de\\_services\\_collectifs](https://fr.wikipedia.org/wiki/Schéma_de_services_collectifs)

XIII GEHL, Jan. *Pour des villes à échelle humaine*. Traduit par Nicolas CALVE. Montréal : Écosociété, 2012. Guides pratiques.

XIV LAM, Michel, BERTHELET, Myriam et BOUCHER Nicolas. *The Life Sized-City* [série documentaire]. Montreal, DBCom Media, 2017 [2 saisons].

XV BLAU, Ulysse. Les maires et la transition écologique. État des lieux dans un département français – Printemps 2019. Autoédition, automne 2019.

XVI LE CHATELIER, Luc. C'est quoi ce remue-village ! [série d'articles « Penser autrement »]. *Télérama*. 18 mars 2020, n°3662, pp. 35-37.

XVII INSEE. Tableaux de l'économie française. Édition 2020. *Insee Références* [en ligne]. 27 février 2020 [consulté le 19 mai 2020]. Disponible sur : <https://insee.fr/fr/statistiques/4277602?sommaire=4318291>

XVIII ADEME. Transition énergétique : 3 questions à Nicolas Vallée sur le rôle majeur des collectivités. *ADEME presse* [en ligne] 11 janvier 2017 [consulté le 17 mai 2020]. Disponible sur : <https://presse.ademe.fr/2017/01/transition-energetique-3-questions-a-nicolas-vallee-sur-le-role-majeur-des-collectivites.html>

XIX Le WARN ! (*We Are Ready Now !*). Chronique #6 « Municipales 2020 ». Émission radio diffusée le 23 février 2020. Disponible sur : <http://wearereadynow.net/la-radio-now/?fbclid=IwAR0YloctZAqh7wpcfXsV0yRbWqVszqoX2Tb9Vkghog8xF8dZUC-iZknbCtWM>

XX ARTE. Le Covid-19 « bon pour le climat » ? *28 minutes*. Émission présentée par Élisabeth Quin, diffusée le 23 mars 2020. Disponible sur : <https://www.arte.tv/fr/videos/096901-002-A/le-covid-19-bon-pour-le-climat-28-minutes/>

XXI LATOUR, Bruno. Comment représenter les forêts, les pôles et les océans. *Le Monde* [en ligne]. 25 mars 2020 [consulté le 20 mars 2020]. Disponible sur : [https://www.lemonde.fr/international/article/2016/01/18/bruno-latour-comment-representer-les-forets-les-poles-et-les-océans\\_4848969\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2016/01/18/bruno-latour-comment-representer-les-forets-les-poles-et-les-océans_4848969_3210.html)

- 
- XXII LATOUR, Bruno. *Où atterrir ? Comment s'orienter en politique*. Paris : La Découverte, 2017.
- XXIII KEMPF, Hervé. Bruno Latour : Défendre la nature : on baille. Défendre les territoires : on se bouge. *Reporterre* [en ligne]. 23 novembre 2017 [consulté le 20 mars 2020]. Disponible sur : <https://reporterre.net/Bruno-Latour-Defendre-la-nature-on-baille-Defendre-les-territoires-on-se-bouge>
- XXIV PINEAU, Jean-Yves. *Ibid.*
- XXV Abstention électorale en France. In : *Wikipédia : The Free Encyclopaedia* [en ligne]. 25 mars 2020, 01 :33 [consulté le 17 mai 2020]. Disponible sur : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Abstention\\_%C3%A9lectorale\\_en\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Abstention_%C3%A9lectorale_en_France)
- XXVI Biorégionalisme. In : *Wikipédia : The Free Encyclopaedia* [en ligne]. 18 avril 2020, 20 :59 [consulté le 17 mai 2020]. Disponible sur : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Bior%C3%A9gionalisme>
- XXVII PAQUOT, Thierry. « L'art d'habiter la Terre. La vision biorégionale » de Kirkpatrick Sale. *Topophile* [en ligne]. 26 mars 2020 [consulté le 20 mai 2020]. Disponible sur : <https://topophile.net/savoir/lart-dhabiter-la-terre-la-vision-bioregionale-de-kirkpatrick-sale/>
- XXVIII WOLFF, Stefan. *Ein neues Wir* [documentaire]. L.O.V.E. Productions, 2010.
- XXIX UNADEL et MAIRIE-CONSEILS. Énergie, tourisme durable. 9 territoires en transition. Expériences et enseignements [rapport]. Juin 2016. Disponible sur : <https://unadel.org/wp-content/uploads/2016/07/LIVRET-ET-FINAL-WEB.pdf>
- XXX Une transition sur plusieurs échelles (territoriales). In : *Open Ressources* [en ligne], février 2020, résumé de divers études réalisé à l'aube des élections municipales de 2020 sur le rôle des communes. Disponible sur : [Une transition sur plusieurs échelles \(territoriales\) – Open Ressources \(open-ressources.fr\)](https://open-ressources.fr/transition-sur-plusieurs-echelles-territoriales)
- XXXI FOURREAU, Éric. Loos-en-Gohelle. Résilience et « démocratie impliquante » [série d'articles « Territoire en transition»]. *Dard Dard*. 2019, n°1, pp. 18-27.
- XXXII UNADEL et MAIRIE-CONSEILS. *Ibid.*
- XXXIII FOURREAU, Éric. *Ibid.*
- XXXIV UNADEL et MAIRIE-CONSEILS. *Ibid.*
- XXXV UNADEL et MAIRIE-CONSEILS. *Ibid.*
- XXXVI Livre de **Catherine Rouvière**, *Retourner à la terre. L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960*, publié en 2015 - <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4811752f/f9.image.texteImage>
- XXXVII Wikipédia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89lections\\_municipales\\_de\\_2020\\_au\\_Havre](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89lections_municipales_de_2020_au_Havre) – Wikipédia – Élections municipales 2020 au Havre
- XXXVIII La décharge de Dollemard - Danilo Comodi publié le 17/01/2018, mäj le 02/07/2019 - <https://france3-regions.francetvinfo.fr/normandie/seine-maritime/havre/havre-ancienne-decharge-sauvage-falaises-dollemard-rejette-toujours-dechets-1403475.html>
- XXXIX Feu vert Emmanuelle Cosse dans *Vacarme* 2010/1 (N° 50), pages 42 à 43 - <https://www-cairn-info.ezproxy.utc.fr/revue-vacarme-2010-1-page-42.htm>
- XL Pinos Fabienne. *Ibid.*
- XLI REMY Vincent. « L'invité : Daniel Cohen ». *Télérama*, 27/05/2020, n°3672.

### **Autres sources non référencées**

- <http://blogs.univ-poitiers.fr/budl/2016/10/24/non-a-la-vie-hors-sol/#more-5907> (Non à la vie hors sol, 24 octobre 2016 par Olivier Pouvreau)
- <https://www.youtube.com/watch?v=NcOiHbvsoA0> (Le retour à la Terre, documentaire du Centre d'Histoire Sociale - Jeanne Menjoulet )
- <https://journals.openedition.org/lectures/20098#text> (**Constance Rimlinger 2016 résumé du livre de Catherine Rouvière, Retourner à la terre. L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960**)
- <https://www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine-2016-4-page-254.htm#> (Jean-Pierre Jessenne 2016 résumé du livre de **Catherine Rouvière, Retourner à la terre. L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960**)
- <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4811752f/f9.image.texteImage> (Livre de **Catherine Rouvière, Retourner à la terre. L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960, publié en 2015**)

---

<https://www.cairn.info/le-retour-a-la-nature--9782020051798.htm> (Le retour à la nature « Au fond de la forêt... l'État » par Danièle Léger et Bertrand Hervieu, 1979)

<https://www.ipsos.com/fr-fr/neo-ruraux-portrait-des-citadins-venus-sinstaller-la-campagne> (Néo-ruraux : portrait des citadins venus s'installer à la campagne, 4 juin 2003, Ipsos)

<https://www.neonmag.fr/neo-ruraux-guerilla-verte-permaculture-vivons-nous-une-ruée-vers-la-nature-530210.html> (Néo ruraux, guérilla verte, permaculture... Vivons-nous une ruée vers la nature ? - par Pauline Grand d'Esnon - 3 juillet 2019)

<https://www-cairn-info.ezproxy.utc.fr/revue-futuribles-2018-4-page-21.htm?contenu=article> (Transition écologique en France : et la géothermie ? - Jacques Varet - Dans Futuribles 2018/4 (N° 425), pages 21 à 33 )

[https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89lections\\_municipales\\_de\\_2020\\_au\\_Havre](https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89lections_municipales_de_2020_au_Havre) - Wikipédia - Élections municipales Le Havre 2020

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand\\_port\\_maritime\\_du\\_Havre](https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_port_maritime_du_Havre) - Wikipédia - Port du Havre

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Le\\_Havre#cite\\_note-97](https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Havre#cite_note-97) - Wikipédia - Le Havre

<https://edouardphilippe2020.fr/wp-content/uploads/2020/02/programme.pdf> (programme Édouard Philippe)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Jean-Paul\\_Lecoq](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jean-Paul_Lecoq) - Wikipédia - Jean-Paul Lecoq

[http://www.ensemble-jplecoq2020.fr/IMG/pdf/2020\\_01\\_14\\_-\\_depliant\\_bat\\_a4.pdf](http://www.ensemble-jplecoq2020.fr/IMG/pdf/2020_01_14_-_depliant_bat_a4.pdf) (programme J.P. Lecoq)

<https://www.paris-normandie.fr/actualites/politique/municipales-2020-au-havre-l-ecologiste-alexis-deck-presente-son-programme-EK16494808> (programme Alexis Deck)

Page Facebook de Frédéric Groussard (programme Groussard, nous n'avons pas trouvé son programme autre part sur internet)

<https://www.vivonslehavre.fr/> (programme Milert)

<https://parti-animaliste.fr/programme/programme-municipal/cadre-vie-environnement> (programme Depitre)

<https://www.lutte-ouvriere.org/qui-sommes-nous/ecologie> (Lutte Ouvrière)

<http://monnaie-locale-complementaire-citoyenne.net/france/> - Réseau des monnaies locales complémentaires françaises

<http://monnaie-locale-complementaire-citoyenne.net/eusko/> - Page de l'Eusko sur le précédent site

<http://le-grain.net/?l=fonctionnement> - Site du grain, MLC du Havre

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_monnaies\\_locales\\_compl%C3%A9mentaires\\_en\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_monnaies_locales_compl%C3%A9mentaires_en_France) - Wikipédia - Liste des MLC

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Monnaie\\_locale#France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Monnaie_locale#France) - Wikipédia - Monnaie Locale

[https://fr.wikisource.org/wiki/W%C3%B6rgl\\_ou\\_l%E2%80%99%C2%AB\\_argent\\_fondant\\_%C2%BB](https://fr.wikisource.org/wiki/W%C3%B6rgl_ou_l%E2%80%99%C2%AB_argent_fondant_%C2%BB) - Une nouvelle Mecque économique : Wörgl ou l'« argent fondant » par Claude Bourdet - Article publié en 1933 dans l'Illustration n° 4723, pages 56 et 57

[https://books.google.fr/books?id=2c3FWUw76R0C&printsec=frontcover&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.fr/books?id=2c3FWUw76R0C&printsec=frontcover&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false) - Une Europe des régions ; pour faire face à une catastrophe, les humains doivent être soudés à l'inverse d'actuellement, les monnaies locales rapprochent. - Bernard Lietaer - 2008