



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

#5

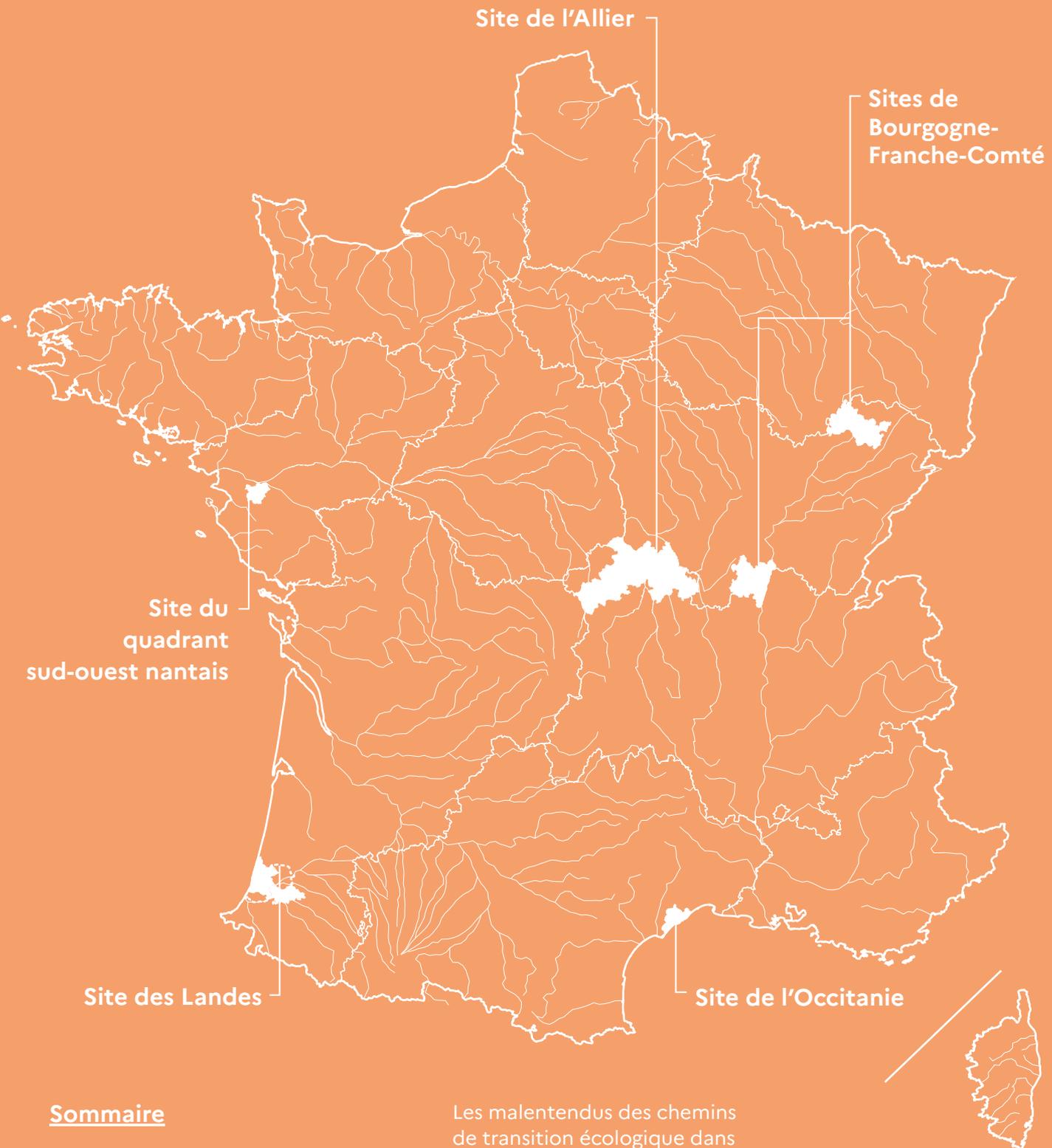


L'Atelier des territoires

SEPTEMBRE 2022



La transition écologique : controverses & clés d'analyse



Sommaire

Aéroport, autoroute et autres grandes infrastructures : un casse-tête pour amplifier la transition écologique dans les territoires ?

par **Laurent Terral**p.4

La résilience des territoires pour tenir le cap de la transition écologique.

par **Stéphanie Bidault**p.11

Les malentendus des chemins de transition écologique dans les territoires.

par **Jean-Baptiste Marie**p.16

Produire et consommer à l'heure de la transition écologique.

par **Anaïs Lefranc-Morin**p.22

La transition écologique en régime de controverses.

par **Eddie Soulier**p.28

Édito

La transition écologique : controverses et clés d'analyse

La nouvelle architecture gouvernementale mise en place avec la nomination d'une Première ministre en charge de la Planification écologique, d'un ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires épaulé par des ministres délégués et secrétaires d'Etat thématiques, fixe un palier d'ambition inédit pour amplifier la transition écologique au niveau national et avec les territoires.

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets et de manière plus générale, de l'ensemble des stratégies nationales en matière de climat, d'énergie, de biodiversité et d'économie circulaire nécessite que nous puissions nous appuyer sur des territoires qui ont acquis une expérience et un savoir-faire en matière de transition écologique. L'existence de ces territoires pionniers est la condition de mises en situation, d'une montée en compétence collective et d'une accélération de la transition à toutes les échelles de l'action publique.

Depuis 2019, les équipes actives sur les 6 sites de la session nationale de l'Atelier travaillent sur toute la palette thématique de la transition et ont finalisé des feuilles de route. À l'évidence, ces sites de projet font partie d'une communauté de territoires démonstrateurs. On rappellera qu'il s'agit des EPCI traversés par la future autoroute A79 et du Département de l'Allier ; du Pays Vesoul Val de Saône et du PETR Mâconnais Sud Bourgogne ; des communautés de communes Marennes Adour Côte Sud et du Pays d'Orthe et Arrigans dans les Landes ; de Sète Agglopol Méditerranée, et des EPCI à proximité du lac de Grand-Lieu et de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Les feuilles de route issues des ateliers proposent un nouveau référentiel territorial ainsi que des pistes de projet innovantes dans les domaines des mobilités durables, de la recomposition spatiale, des filières et techniques de renaturation, de la sobriété foncière, des circuits courts ou des éco-paysages productifs, dans des contextes territoriaux variés. Ces stratégies sont actuellement en cours de déclinaison dans des plans, programmes et contrats associant les collectivités avec l'État et d'autres partenaires (schéma de cohérence territoriale, contrat de relance et de transition écologique, projet partenarial d'aménagement, etc.).

Si la phase « terrain » de l'Atelier est maintenant achevée, celle de la capitalisation nationale se poursuit avec ce numéro #5 de la Lettre qui donne la parole aux membres du Comité de suivi national de l'Atelier des territoires. À la suite de Jean-Marc Gaulier, paysagiste-conseil à la DGALN et de Judith Ferrando, sociologue de la participation, qui se sont exprimés dans les numéros précédents, nous avons demandé à chacun des chercheurs et experts associés de nous faire part de ce qu'ils estiment être de premiers enseignements pour améliorer et rendre plus pertinentes les politiques transitionnelles et d'aménagement dans les territoires.

En approfondissant les controverses qui sont apparues au cours des ateliers et que la transition suscite, Laurent Terral, géographe en aménagement, Stéphanie Bidault, spécialiste des risques, Anaïs Lefranc-Morin, chargée de prospective et d'innovation, Jean-Baptiste Marie, architecte et directeur de programmes et Eddie Soulier, professeur à l'Université de Technologie de Troyes et chercheur au Laboratoire Informatique et Société Numérique, nous livrent dans les pages qui suivent leurs « clés d'analyse ». Des réflexions croisées sont également proposées à partir de démarches pilotes menées parallèlement à l'Atelier par le PUCA et l'ANCT dans le cadre de POPSU territoires et de la Fabrique prospective. Que toutes et tous soient ici remerciés.

Pour boucler le chantier inauguré par cet Atelier au long cours, et concomitamment à la sortie de cette Lettre, nous entamons un travail pour recueillir ce qu'a produit la capitalisation au fil de l'eau au sein d'un ouvrage de référence se concluant par des recommandations pour faire « bouger les lignes ».

D'ici sa sortie et la Rencontre nationale qui l'accompagnera début 2023, je vous souhaite une bonne lecture !



Atelier du quadrant sud-ouest nantais : à l'observation de la modernité dans les années 60 (La jetée d'Orly) succède l'observation de l'environnement (terrasse de l'ancienne maison Guerlain). Deux objets d'attention présentés en vis à vis dans l'offre technique de l'équipe pluridisciplinaire © DR, Particules

Aéroport, autoroute et autres grandes infrastructures : un casse-tête pour amplifier la transition écologique dans les territoires ?

par Laurent Terral

Il faut d'emblée admettre que vouloir amplifier la transition écologique avec les territoires en prenant comme entrée l'insertion des grandes infrastructures de transport donne de quoi alimenter la controverse, pour ne pas dire la contradiction. En même temps, ne pas se poser la question serait passer à côté d'une problématique bien réelle, à laquelle nombre de territoires sont aujourd'hui confrontés. Elle consiste à coordonner simultanément des actions en faveur du développement et de l'attractivité des territoires sans compromettre l'objectif d'aller vers une plus grande sobriété énergétique et foncière.

Croissance des flux et amplification de la transition écologique, un paradoxe ?

Les premiers mots qui viennent à l'esprit pour qualifier l'arrivée d'un nouveau linéaire d'autoroute dans un territoire ou bien la présence d'un aéroport dans l'aire d'une métropole n'appartiennent généralement pas au champ lexical de la transition écologique. En effet, qui dit nouvelle autoroute, dit en conséquence, artificialisation, imperméabilisation des sols ainsi qu'impact sur les continuités écologiques d'une part et amélioration des vitesses de déplacement, hausse des trafics et allongement des distances parcourues d'autre part. De la même façon, qui pense « aéroport », va instantanément penser à l'augmentation du trafic aérien, à des déplacements de longue distance et des difficultés de circulation et de stationnement parfois rencontrées aux abords des grandes plateformes. Autrement dit, ce type d'infrastructure présente bien le profil d'équipement destiné à accroître les flux. Rien donc, *a priori*, qui puisse faire penser à un quelconque pas en avant

pour atteindre l'objectif de neutralité carbone (à horizon 2050), quand on sait ce que les transports pèsent dans la consommation d'énergie finale en France (33%) et qu'on connaît leur dépendance aux énergies fossiles (> 91%)¹. Les derniers chiffres disponibles montrent d'ailleurs que le secteur des transports a pris un sérieux retard sur les objectifs fixés par les politiques nationales.

Parmi les lauréats de la session 2019-2021 de l'Atelier des territoires, deux sites en particulier étaient très directement confrontés au défi d'intégrer dans leur projet territorial une infrastructure dont le potentiel transformant, par nature, laisse à penser qu'il n'agira pas en faveur d'une plus grande sobriété énergétique et foncière. Dans le cas de l'Allier, la stratégie déployée par l'Atelier est tournée vers l'arrivée de la future A79, un barreau d'autoroute long de 89 kilomètres, traversant le département d'Est en Ouest et se substituant à un segment de la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA), déjà réputée pour son trafic poids lourds important. Dans le cas du sud-ouest nantais, l'objectif est d'inventer un nouveau futur à des territoires gravitant autour d'une infrastructure déjà présente – un aéroport traitant 7,2 millions de passagers avant la crise sanitaire – et d'un espace naturel protégé, le lac de Grand-Lieu. Il est toujours difficile de dissocier l'infrastructure du trafic qu'elle génère. Posé ainsi, le débat pourrait tourner court. En effet, comment ne pas tomber dans le piège du dialogue stérile qui conduirait à vouloir systématiquement opposer l'infrastructure et son trafic à l'objectif d'amplification de la transition écologique ?

¹ Almosni J., 2021, Décarboner les mobilités par temps de crise, Urbanisme, n°419.

Dépasser la controverse : un équilibre complexe à trouver entre « développer les territoires » et « préserver leur environnement »

Dans ce contexte, dépasser la controverse tient alors à une question d'équilibre, complexe à trouver pour les territoires, entre deux engagements : « se développer » et « préserver l'environnement ». L'idée de développement est, et sera toujours, dans l'ADN des politiques publiques territoriales et la présence d'un grand équipement de transport, peu importe qu'il soit une autoroute, une gare TGV ou bien un aéroport, ne fait généralement qu'accentuer les attentes en la matière. L'infrastructure est perçue comme une ressource additionnelle pour le territoire, malgré l'invitation à la prudence des études sur le sujet². Si « développer » est un réflexe des politiques publiques locales, « préserver l'environnement et penser la transition écologique » aspire encore à le devenir, entre obligations juridiques et convictions individuelles.

Pour cela, il serait utile de faire évoluer la vision parfois orthogonale que les acteurs peuvent avoir de ces deux niveaux d'engagement. La réussite de l'un n'est pas censée compromettre nécessairement celle de l'autre. Plus puissant encore serait de montrer que l'un et l'autre se soutiennent mutuellement désormais ; en d'autres termes, que penser le développement sans penser la transition écologique ou bien l'inverse conduirait forcément à priver le territoire de précieuses ressources dans un futur rapproché comme plus lointain.

Développer et préserver, préserver et développer : quelle capacité de coordination de ces deux objectifs pour les territoires ?

L'arrivée de l'A79 dans l'Allier et le maintien de l'aéroport de Nantes Atlantique dans le sud-ouest nantais sont intéressants à observer car ils ont proposé deux terrains d'expérimentation exposés à des enjeux diamétralement opposés. Dans le cas du premier, il s'agissait d'intégrer dans le territoire une infrastructure attendue depuis longtemps ; dans le cas du second, il fallait se remettre de la déception liée au faux départ de l'activité aéroportuaire. Quels enseignements peut-on tirer de ces deux expériences, en matière de dialogue et de coordination possibles entre l'objectif de développement et celui de préservation du territoire ?

Le premier, qui s'applique probablement à tous les cas, est que le dialogue est possible à condition de

respecter une certaine hiérarchie dans les sujets à aborder. Cette hiérarchie dépend, pour partie, du niveau d'adhésion des territoires au projet d'infrastructure. Dans l'Allier, il est manifestement élevé car l'infrastructure fait figure de ressource additionnelle dans un territoire jugé peu dynamique et faiblement attractif. Ainsi, le réflexe des acteurs est d'abord d'activer des leviers en faveur d'un développement accru du territoire grâce à l'autoroute : attirer de nouvelles populations, promouvoir le tourisme local, accueillir entreprises et emplois supplémentaires, etc. Cela étant dit, ce n'est pas parce que les préoccupations environnementales ne viennent que dans un second temps qu'elles sont forcément reléguées au second plan dans la démarche et la feuille de route. Dans le cas du sud-ouest nantais, on a assisté au cheminement inverse. Le niveau d'adhésion du territoire au maintien de l'aéroport était faible voire nul, les réflexions et les actions pour préserver les écosystèmes et les ressources sont venues en premier, augmentées, il faut le dire, par la présence d'une réserve naturelle à proximité. Pour autant, ce n'est pas parce qu'on se situe dans un territoire en forte croissance, bien portant au plan économique, que le sujet de son développement à venir peut être mis de côté dans une feuille de route stratégique. Ainsi, le dialogue est possible à condition de respecter une forme d'équilibre entre les actions tournées vers l'amplification de la transition écologique du territoire et celles participant à son développement.

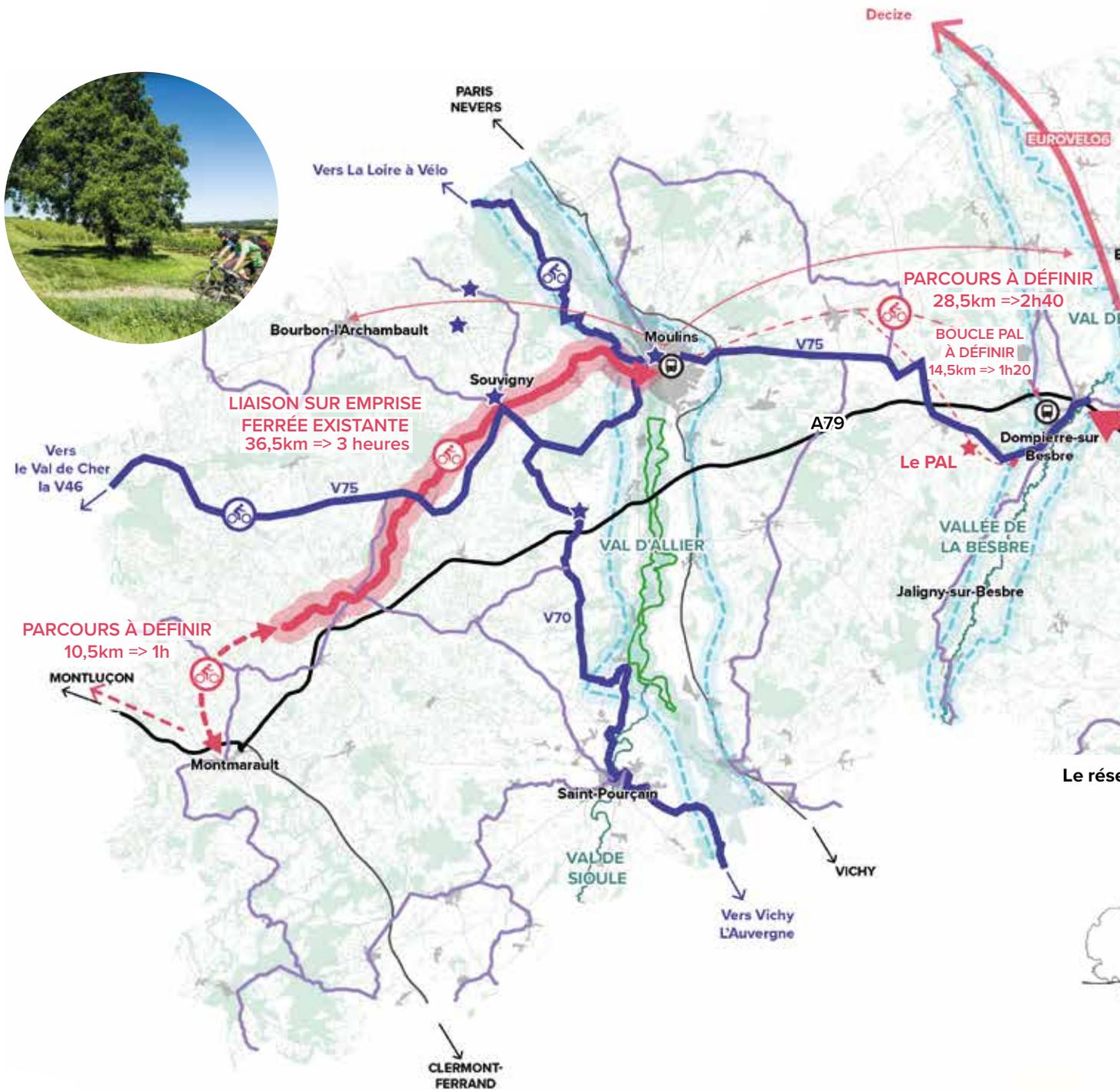
Tout le monde s'entendra sur le fait que la dynamique de transition d'un territoire peut être mise en doute avec l'arrivée d'une autoroute ou bien avec la proximité d'un aéroport, ne serait-ce que par ses effets probables sur la demande de transport. Les deux cas d'étude nous montrent pourtant que les territoires concernés ne sont pas totalement démunis et qu'ils peuvent jouer sur d'autres registres d'actions pouvant modérer les conclusions trop hâtives qu'on pourrait tirer. Le premier axe d'intervention, présent dans les deux feuilles de route issues des ateliers, vise les mobilités locales et propose des actions pour les rendre plus sobres en consommation d'énergie : déploiement de réseaux cyclables, mise en cohérence des schémas vélos avec les réseaux TC, voies vertes, etc. sont parmi elles. Aménager le territoire de façon à intensifier les proximités constitue un autre axe d'amélioration de la vie locale en réduisant les distances de déplacement, entre résidents et emplois, entre consommateurs et producteurs. Enfin, la préservation du cadre de vie passe également par la mise en œuvre d'actions attentives aux paysages et plus économes en foncier : c'est là une autre forme de sobriété à développer, renforcée par le fait qu'il existe désormais des dispositifs qui l'encadrent. Toutes ces propositions ne se contentent pas d'être des pistes pour amplifier une transition écologique hors-sol, elles se pré-

² Dans l'univers académique, le sujet renvoie assez systématiquement à la notion « d'effets structurants » des grandes infrastructures de transport et à sa contestation. Une certaine unanimité se dégage pour dire qu'il existe autour de ces grands projets un décalage entre les attentes politiques pour le territoire et les bénéfices réellement observés sur le terrain (Voir le dossier consacré à cette controverse dans la revue *l'Espace Géographique*, 2014-1, p. 51-67). Comme l'indique un des auteurs, « les autoroutes comme les TGV peuvent se prendre dans les deux sens ».

sentent fondamentalement comme des richesses et des ressources nouvelles pour le développement équilibré des territoires dans l'avenir.

Toutes bien pesées, ces initiatives locales peuvent malgré tout donner l'impression de (trop) petits pas en avant. Aller plus loin dans la démarche commencerait certainement par un meilleur dialogue entre les acteurs territoriaux et les autres parties prenantes, à commencer par les grands gestionnaires d'infrastructures, le concessionnaire dans le cas des autoroutes ou bien l'exploitant dans le cas des aéroports. Alors que leur infrastructure est au cœur de la réflexion engagée, ils sont quasi-absents

des débats : or nul doute pourtant qu'en interne, ces sociétés sont elles-mêmes engagées dans la réduction de leur empreinte carbone (voir encadré ci-contre). On peut alors regretter que les idées en faveur de la transition écologique des uns ne viennent pas à la rencontre de celles des autres et ne soient pas mieux coordonnées. Pour cela, l'État, à la manœuvre sur ces grands projets d'infrastructure, aurait peut-être un rôle plus actif à jouer, en relevant son niveau d'exigence des mesures de transition écologique accompagnant le déploiement de ces objets puis en invitant à un dialogue plus poussé avec le territoire (ce que l'Atelier initie déjà mais ne peut réaliser à lui tout seul).



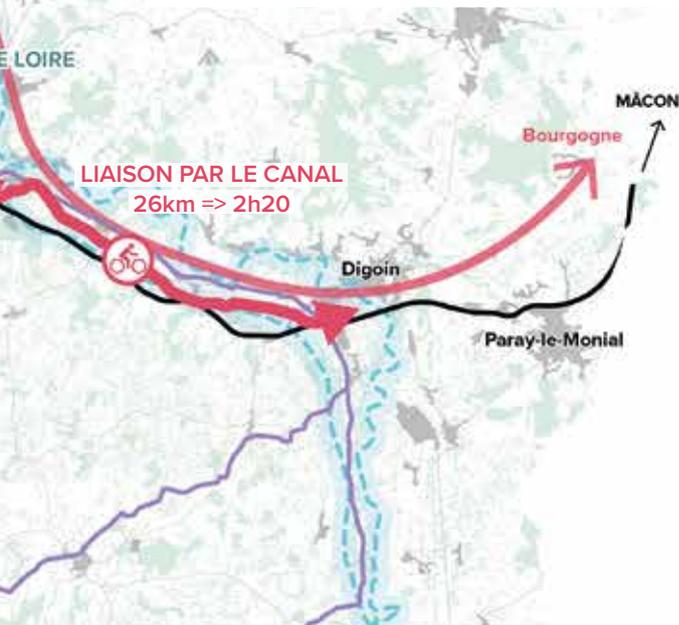
La réduction de l’empreinte carbone des infrastructures en question

Les grandes infrastructures de transport sont-elles désormais condamnées à être présentées comme des projets « d’un autre temps » et allant à rebours des objectifs affichés de neutralité carbone ? Ou bien peut-on espérer les voir jouer un rôle dans l’amplification de la transition écologique ? Si on s’en tient à l’exemple de l’autoroute ou bien de l’aéroport, ces deux infrastructures n’encouragent ni la modération de la demande de transport ni le report vers des modes moins émetteurs, tant et aussi longtemps que nos déplacements seront dépendants à ce point du pétrole¹. Même s’ils sont parfois difficiles à faire entendre, les efforts pour améliorer l’efficacité énergétique et la décarbonation de ce type d’objet existent pourtant. Ainsi, dans un domaine comme le transport aérien, particulièrement pointé du doigt, les aéroports européens (et désormais mondiaux) sont fortement encouragés à se lancer dans le programme Airport Carbon Accreditation, qui attribue six niveaux de certification en fonction des objectifs atteints : installation de panneaux photovoltaïques pour l’alimentation électrique des aérogares, déploiement de flottes de tracteurs électriques pour la manutention des bagages, etc. Les aménagements se multiplient pour faire s’approcher l’infrastructure de la neutralité carbone, et ceci dans l’attente que les industriels apportent des solutions à l’amélioration de l’efficacité énergétique des déplacements aériens.

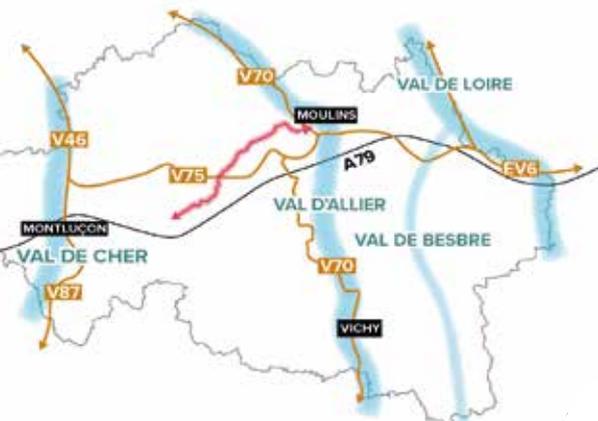
¹ Voir les travaux d’Aurélien Bigo à propos des leviers de décarbonation des transports, notamment : Bigo A., 2021, Transports et neutralité carbone : cinq leviers pour réussir la transition, Transports Infrastructures & Mobilité, n°525, 42-46.

Légende :

-  Préfiguration de la piste cyclable
-  Hypothèse de tracé sur tracé existant
-  Tracé à définir
-  Points d’intérêt à révéler par la liaison douce
-  Véloroutes 70 et 75
-  Points d’intérêt Véloroute 70
-  Boucle cyclable existante
-  Gare



seau cyclable structurant à l’échelle départementale



Atelier de l’Allier : une voie verte entre Montmarault et Digoin nécessairement articulée avec les réseaux existants © Acadie, Coloco



Atelier de Sète Agglopolé Méditerranée : vue de l'agglomération de Sète et de son port depuis le mont Saint-Clair © INTERland

La résilience des territoires pour tenir le cap de la transition écologique

par Stéphanie Bidault

La résilience peut se traduire par la capacité de résistance au choc d'un territoire, son aptitude à absorber les perturbations. Pour chacune des zones concernées par la session nationale « Amplifier la transition écologique » de l'Atelier des territoires, un des objectifs reste de s'adapter pour prendre en compte des changements sur une longue période.

La résilience sous-entend la transformation des territoires, même si cette évolution peut effrayer par un côté un peu radical et ainsi constituer un prétexte pour finalement ne pas agir. Quant au terme de « transition », même si son potentiel de transformation des territoires est tout sauf neutre, il peut contribuer à rassurer, perçu comme une trajectoire de divers changements à opérer, à mener sur un temps plus ou moins long.

Ces deux notions s'entremêlent. Même si elles ne sont pas issues des mêmes sphères, elles méritent une attention particulière de la part des acteurs du territoire.

La nécessité d'une étape de diagnostic

Cette étape demande de prendre en considération tous les éléments du territoire. Même s'il ne peut être reproché aux équipes de l'Atelier des territoires de ne pas se lancer dans un diagnostic exhaustif puisque ce n'est pas la philosophie de la démarche et qu'elles n'en ont concrètement ni les moyens ni le temps, cela ne doit pas les empêcher d'ériger en chantier prioritaire la constitution d'un socle de connaissances quantitatives et qualitatives partagées.

Il semble nécessaire d'avoir une étape d'audit de la résilience du territoire, basée sur des indicateurs. À l'issue de cette évaluation, la résilience du

territoire sera plus ou moins connue et pourra alors faire l'objet de contre-mesures censées les mitiger. Tous les éléments du territoire ne seront pas nécessairement à identifier mais leur contenu pourra être actualisé progressivement au fil du temps et des connaissances. Dans tous les cas, les échanges lancés en atelier présentent toutes les conditions de déclenchement d'une prise de conscience collective, facilitant ensuite la conduite d'actions pilotes utiles à cette acculturation commune.

Cette démarche d'analyse passe inévitablement par une connaissance et une compréhension globale du territoire. Malgré la part d'incertitude que recèle la connaissance des phénomènes naturels dans leur projection à long terme, il est important de concevoir différents scénarios pour ne pas retarder le passage à l'action. Les Ateliers recourent à la prospective en s'appuyant sur des scénarios de référence (GIEC) ou en menant leurs propres exercices plus qualitatifs à partir de différentes hypothèses contrastées. À ce titre, plusieurs grands types de vulnérabilités du territoire sont imaginables (démographiques, sociales, économiques, environnementales, etc.) et les critères de choix des indicateurs, de leur criticité et de la priorisation, peuvent faire l'objet de controverses, en fonction des connaissances et des intérêts des parties prenantes.

De même, cette étape réclame de passer outre certains *a priori*, en se méfiant de la sémantique séduisante mais potentiellement trompeuse de certaines idées couramment répandues et parfois préconçues sur les territoires ; on a par exemple entendu lors de l'Atelier de Sète Agglopolé Méditerranée : « Le port protège la ville et la ville chérit son port... ». Rappelons que les *a priori* peuvent aussi receler ensuite des voies de collaboration, des pistes de solutions : dans

le cas de Sète, le port aujourd'hui ne protège qu'imparfaitement la ville. Il n'empêche que demain, dans le cadre d'une stratégie partagée, il pourrait peut-être concrètement contribuer à la résilience du territoire.

Cela demande également aux acteurs du territoire un élargissement non négligeable de leur sphère de compétences. Aller au-delà des risques naturels connus est une nécessité : la plupart des territoires littoraux, par exemple, pour envisager des secteurs de relocalisation, seront tenus de connaître leur exposition aux autres risques naturels (incendies de forêt, ruissellement, submersion, salinisation...) pour prétendre s'adapter durablement. Les questions liées à la qualité des sols, à la localisation des sites de captages d'eau potable, aux zones de mobilité..., sont autant de problématiques qui doivent être intégrées à la réflexion globale. Toutes les caractéristiques d'un territoire exigent un passage au crible pour fixer par la suite des objectifs faisables et adaptés. Une prise en compte systémique des enjeux environnementaux, sociaux et économiques est attendue (cf. Appel de Pornic-ANEL octobre 2021).

Particulièrement sur la question des risques naturels, cet exercice demande de connaître l'ensemble des outils à disposition pour construire une vision précise du territoire à plusieurs échelles

de temps : une compilation des connaissances intégrées dans les plans de prévention des risques naturels (PPRN) et dans les programmes d'actions de prévention contre les inondations (PAPI), une bonne compréhension de la compétence GEMAPI¹, semblent nécessaires pour en actionner tous les leviers et donner du sens aux politiques publiques... Lourde tâche pour la plupart des décideurs politiques réclamant une collaboration étroite entre nombre de structures « expertes » pour faciliter la synthèse de données et la réalisation de diagnostics précis et d'une base de projection fine. Bien qu'il s'agisse d'une étape de diagnostic, il faut en profiter pour recenser d'une part les divers plans en cours ou à lancer sur le territoire, et d'autre part, les enjeux et priorités (liés au projet territorial et politique), lesquels pourront se voir modifiés, en fonction des résultats de l'étape de diagnostic. Une analyse de vulnérabilité n'arrive jamais sans raison. Si la recherche d'objectivation est nécessaire, elle n'est pas suffisante et demande la construction de consensus stratégiques dans les étapes ultérieures de la démarche pour permettre une mise en action efficiente.

Tout cela reste complexe et suscite de nombreux questionnements mais constitue un passage obligé pour tenir le cap de la transition écologique.

¹ Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI).



Atelier de Sète Agglopolôle Méditerranée : images prospectives de nouveaux modes d'occupation réversibles sur le littoral (éco-camping, eco-lodge, tiny houses mobiles ou démontables) © INterland

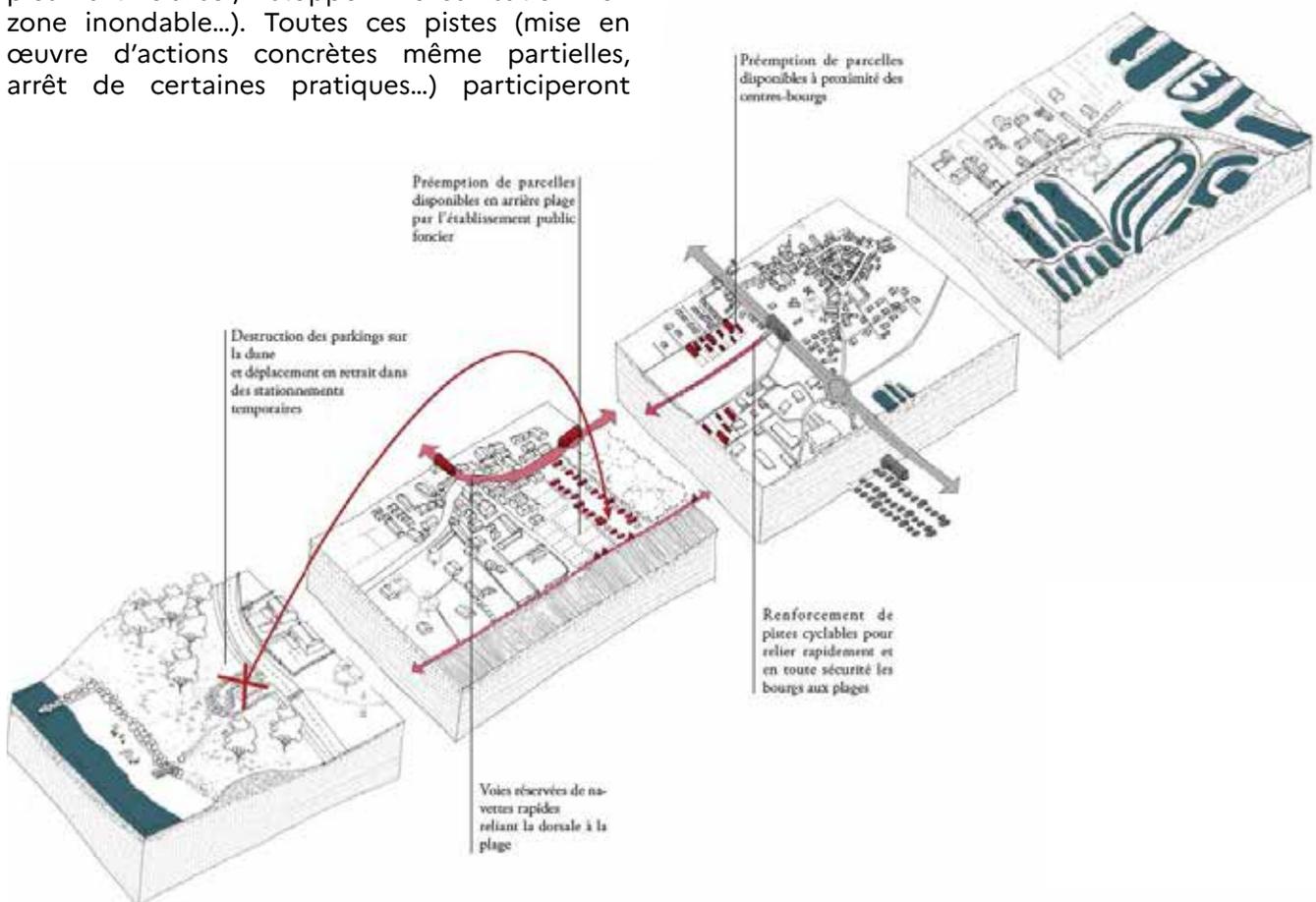
Une indispensable priorisation des objectifs à atteindre

Dans leur phase finale, tous les exemples d'ateliers (comme d'autres démarches collaboratives orientées vers le projet de territoire), font face à la difficulté d'engager des démarches concrètes. Pour autant, le passage de la réflexion collective à l'action collective est la condition sine qua non pour que la feuille de route constitue autre chose qu'une simple incantation. Une des solutions pour l'éviter réside dans le fait de se lancer dans la réalisation d'une action autour d'un domaine ou d'une thématique transverse, pertinente avant d'élargir progressivement la réflexion et l'action à l'ensemble des axes de la stratégie. Donner à voir et faire démonstration sur un objet ou un secteur d'intervention significatif semble bien une voie à privilégier. Cela n'est pas inutile pour convaincre les réfractaires de se lancer dans cette transition écologique tant la tâche peut sembler vaste et parfois démotivante. Ainsi, face à la question de la recomposition spatiale des territoires littoraux soumis aux risques de submersion marine et/ou d'érosion côtière, une des options pourrait être de se focaliser sur certaines actions, comme le suggèrent les projets partenariaux d'aménagement (PPA) lancés à Lacanau, Saint-Jean-de-Luz et Coutances Mer et Bocage (Gouville-sur-mer).

Une autre piste à court terme, à ne pas négliger, consiste à lister des actions à ne plus faire (ne plus artificialiser, stopper l'urbanisation en zone inondable...). Toutes ces pistes (mise en œuvre d'actions concrètes même partielles, arrêt de certaines pratiques...) participeront

progressivement à une certaine acceptabilité sociale, nécessaire au mouvement de transition écologique. Mais ce sujet mériterait un développement à part entière.

Tous les territoires en témoignent, la transition écologique passera nécessairement par la construction de stratégies différenciées dans leurs objectifs et dans leur temporalité : se protéger, s'adapter et se déplacer, semblent être les lignes directrices des territoires fortement exposés aux risques naturels ou confrontés à des aléas. Cette transformation des territoires demande la mise en œuvre de processus de long terme. Mais cette construction sur le long terme n'empêche bien évidemment aucunement des actions visibles, concrètes et réalistes sur le court terme, permettant aux territoires de gagner en résilience. Une chose est sûre, si la question de l'aléa et du risque n'est pas vue dans sa globalité et en amont, cela fragilisera toutes les autres prises de décision. Accepter la réalité des risques et des aléas permet d'agir par anticipation pour réduire ses vulnérabilités, d'en faire des opportunités de transformation plutôt que des motifs de paralysie. Un des défis pour les ateliers reste d'accepter d'aborder tous les sujets, même techniques et complexes, et de parvenir à les inscrire dans les agendas politiques des élus. Certains commencent à le faire, il faut s'inscrire dans ce nouvel élan de politique favorisant la résilience.



LES CHAMPS D'EXPLORATION TRANSITIONNELS

LES CONNAISSANCES PARTAGÉES

- LES RISQUES
- LES MODALITÉS D'AMÉNAGEMENT ET DE RECOMPOSITION
- LES SOLS ET SOUS-SOLS

LA GESTION COMMUNE DES RESSOURCES

- L'EAU
- LES SÉDIMENTS
- LE FONCIER
- LE PAYSAGE / LE PATRIMOINE
- LES MILIEUX NATURELS

LES MUTATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- L'AGRICULTURE
- LA VITICULTURE
- LA CONCHYLICULTURE
- LE THERMALISME
- LE TOURISME

LES MUTATIONS SOCIO-SPATIALES

- L'HABITAT
- L'HÉBERGEMENT TOURISTIQUES
- LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES
- L'ESPACE PUBLIC
- LES MOBILITÉS

LES CONSTATS ET LES ENJEUX
SPATIALISATION / VOCATIONS / RÉSEAUX / USAGES

LES CHANTIERS ET LES PISTES D' ACTIONS
AMBITIONS / PROGRAMME / PROJET / SENSIBILISATION

LES CADRES DE GOUVERNANCE ET DE CO-CONSTRUCTION
PARTIES PRENANTES / DÉMARCHES / OUTILS

Atelier de Sète Agglopolé Méditerranée : schéma des champs d'exploration thématiques issus de l'atelier 2 et leurs liens en termes de diagnostic, de stratégie et de gouvernance. L'ambition d'une approche systémique au service de la résilience © INterland

L'exemple de Lacanau

Sous l'action des vagues et des tempêtes, la dune sur laquelle sont implantés les activités et les biens recule inexorablement. Au cours de l'hiver 2013-2014, une succession de tempêtes a entraîné un recul du trait de côte de 10 à 20 mètres à Lacanau, ruinant les anciens ouvrages de protection, révélant ainsi l'ampleur du risque et la situation critique de nombreux enjeux sur la commune. Les études menées depuis 2013, d'une part au titre de la stratégie régionale de gestion du trait de côte (SRGTC), d'autre part pour l'appel à projet national de relocalisation des biens et des activités, ont permis d'envisager plusieurs scénarios de gestion de l'érosion à long terme (horizon 2100).

Face à l'érosion du trait de côte, la ville de Lacanau a fait le choix de distinguer plusieurs horizons de gestion :

- Un horizon de court terme pour lequel l'inaction est inacceptable, reposant sur l'acquisition de données, la sécurité des biens et des personnes et la préparation de l'avenir,
- Un horizon de moyen terme (2050), dont la stratégie repose sur l'édification d'un ouvrage de protection, et de premières expérimentations de relocalisation d'activités et de biens dans le cadre du projet urbain « Ville océane »,
- Un horizon de long terme (2100), dont la stratégie n'est pas encore définie. Un choix politique sera à faire dans les prochaines années entre un scénario de lutte active contre l'érosion et un scénario de relocalisation.

Devant l'importance de ce choix qui engage de manière forte l'avenir de la commune, et compte tenu des incertitudes quant à la maturité des outils réglementaires, techniques, et financiers destinés à soutenir la relocalisation, il a été choisi de ne pas précipiter la décision, sans pour autant renoncer à agir. C'est ainsi que Lacanau a élaboré son plan de gestion de l'érosion, la première stratégie locale de gestion de la bande côtière (SLGBC) de France, validée le 22 juin 2016 et depuis 2018 articulée avec la communauté de communes Médoc Atlantique au titre de sa compétence GEMAPI. Elle a aussi, dans la continuité des travaux de son plan local d'urbanisme (PLU), engagé une réflexion pour l'Aménagement Durable de sa Station (ADS) pour une transformation en ville océane, vivante toute l'année, accueillante et résiliente. La commune est ainsi engagée dans une requalification ambitieuse de ses espaces publics du front de mer, dans un projet-processus apte à engager les transformations pour une ville océane vivante toute l'année, accueillante et résiliente et à vivre avec l'érosion côtière. L'objectif poursuivi par le présent PPA est triple :

- concrétiser le projet d'aménagement urbain visant à faire de Lacanau une ville océane ;
- expérimenter de premières actions ponctuelles de relocalisation d'activités et de biens ;
- réunir les éléments techniques et les conditions nécessaires à une prise de décision politique quant au scénario de gestion de l'érosion du trait de côte à l'horizon 2100.

Le PPA permet aujourd'hui d'envisager la gestion du risque à plus long terme, via la mise en œuvre d'études complémentaires et d'actions pionnières qui aideront à légitimer une stratégie. Il est attendu du PPA qu'il contribue à une réflexion sur le long terme en donnant encore plus de cohérence aux actions de court et moyen termes permettant à la commune de Lacanau de poursuivre son développement durable dans le cadre de sa transformation en ville océane.

Le PPA, dont la convention financière a été signé pour la période 2021-2024, s'articule autour de 3 axes pour un coût total de 9,08 millions d'euros HT :

- la réunion des éléments nécessaires à une prise de décision quant au scénario à l'horizon 2100 avec l'actualisation de l'étude de relocalisation à l'horizon 2100 et l'étude du déplacement des commerces du passage Lacaze.
- l'accompagnement de la transformation de la ville océane vivante, accueillante, résiliente avec la conception du projet de ré-aménagement du front de mer, la réalisation des travaux de ré-aménagement des espaces publics sur les Allées Ortal et le passage Lacaze, ainsi que sur la promenade Sud (les travaux sur la promenade Nord sont programmés à partir de 2025)
- l'expérimentation des premières actions de relocalisation d'activités et de biens publics avec les études pour la relocalisation de la maison de la glisse et du poste de secours central, ainsi que les travaux de réalisation du pôle d'échange multimodal.

développons le coworking et les tiers-lieux!



Temps d'attente moyen: 6 min



Les malentendus des chemins de transition écologique dans les territoires

par Jean-Baptiste Marie

La mise en place d'initiatives ou de projets liés à la transition écologique (dans ses dimensions environnementale, énergétique, alimentaire...) dans les territoires se heurte souvent à des incompréhensions liées à la difficulté de trouver le « bon » périmètre, la « bonne » échelle ou encore de mettre les acteurs concernés autour de la table au-delà des cultures professionnelles souvent très éloignées. Deux facteurs principaux permettent d'expliquer pourquoi la transition écologique peut mener à des controverses : des conflits d'usage inhérents aux différentes injonctions à la transition écologique d'une part, et une difficulté d'appropriation concrète des nouveaux modèles de développement et d'aménagement durables à mettre en œuvre par les acteurs et élus d'autre part.

Transition écologique et enjeux d'équité environnementale

Regarder les espaces habités à l'aune de la résilience révèle les inégales capacités d'adaptation des populations, des activités et des usages, mais aussi l'enjeu prégnant qu'il y a à trouver des compromis « gagnant-gagnant » entre des stratégies concourant à la protection environnementale et au développement territorial. En la matière, l'Atelier des territoires sur les sites de Sète Agglopol Méditerranée (SAM), du Pays de Vesoul et du Val de Saône et du quadrant sud-ouest nantais montre de quelle manière les enjeux d'adaptation au changement climatique touchent des objets très divers (le trait de côte, les espaces agricoles, la ressource en eau, etc.) en avivant les tensions entre usages, notamment productifs et résidentiels.

Le cas de l'Atelier des territoires de SAM illustre particulièrement ces transitions en régime de controverses à travers les injonctions apparemment contradictoires à préserver le littoral en redonnant leur place aux cycles naturels et aux fonctionnalités écologiques tout en assurant l'attractivité résiden-

tielle et touristique de cet espace, ce qui implique d'accueillir et de loger des populations toujours plus nombreuses. De façon plus large, la question du littoral souhaité ou souhaitable pour demain et des chemins de transition qui y conduisent reste ouverte.

Les recherches-actions menées dans le département de l'Hérault sur Marseillan dans le cadre de POPSU Territoires et sur Montpellier dans le cadre de POPSU Métropoles¹ mettent ce constat en perspective.

À Marseillan, les variations démographiques saisonnières (de 8 000 habitants, l'hiver, à 60 000, l'été) induites par l'activité touristique, créent une tension sur les ressources en eau potable, dont le prix au m³ est beaucoup plus élevé en haute saison du fait des besoins supplémentaires à satisfaire et qu'elle provient d'une lointaine source d'appoint, de surcroît extérieure au périmètre du syndicat intercommunal qui assure le service de production et d'adduction. De même, au fur et à mesure que l'offre touristique monte en gamme, le secteur de la conchyliculture est exposé à des pressions croissantes menaçant son activité : si la fréquentation touristique du Bassin de Thau permet des débouchés supplémentaires pour la vente au mas, elle engendre également une pollution du bassin qui nuit à la production (bateaux de plaisance qui ne respectent pas les règles en déversant dans la nature leurs eaux usées ou des peintures antifouling qui polluent l'étang).

¹ POPSU Métropoles et POPSU Territoires : Les programmes « Métropoles » et « Territoires » de la Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU) visent à ausculter les transitions auxquelles métropoles et villes petites et moyennes sont confrontées dans divers domaines de politiques publiques locales (mobilités, alimentation, numérique...). Les résultats des recherches-action s sont édités sous la forme de Cahiers POPSU et de Carnets de Territoires. Sur les enjeux de transition écologique, le Cahier « Métropole et risques littoraux. Vers une gouvernance interterritoriale à Montpellier ? » par Sylvain Barone et Laura Michel est disponible dans la collection à partir de juin 2022.

À Montpellier, la recherche interroge la vulnérabilité des sociétés littorales, et en particulier des métropoles, qui concentrent des enjeux humains et économiques de premier plan. Dans ce contexte, dans quelle mesure un risque commun de submersion marine encourage-t-il la construction de solidarités métropolitaines et de coopérations entre Montpellier Méditerranée Métropole et les EPCI voisins ? La nouvelle mandature de la Métropole a mis la question littorale à l'agenda des politiques publiques pour inscrire Montpellier dans une trajectoire de résilience qui relie terre et mer ; en atteste la création dans une des communes membres de la métropole d'une délégation portée par la maire de Villeneuve-lès-Maguelone, intitulée « Littoral, prévention des risques majeurs, gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations ». La nouvelle majorité fait ainsi le pari d'une gestion terre-mer plus intégrée, ce qui constitue aujourd'hui un véritable point aveugle en matière de risques dits naturels (mais aussi de qualité des milieux).

Faire « atterrir » la transition écologique

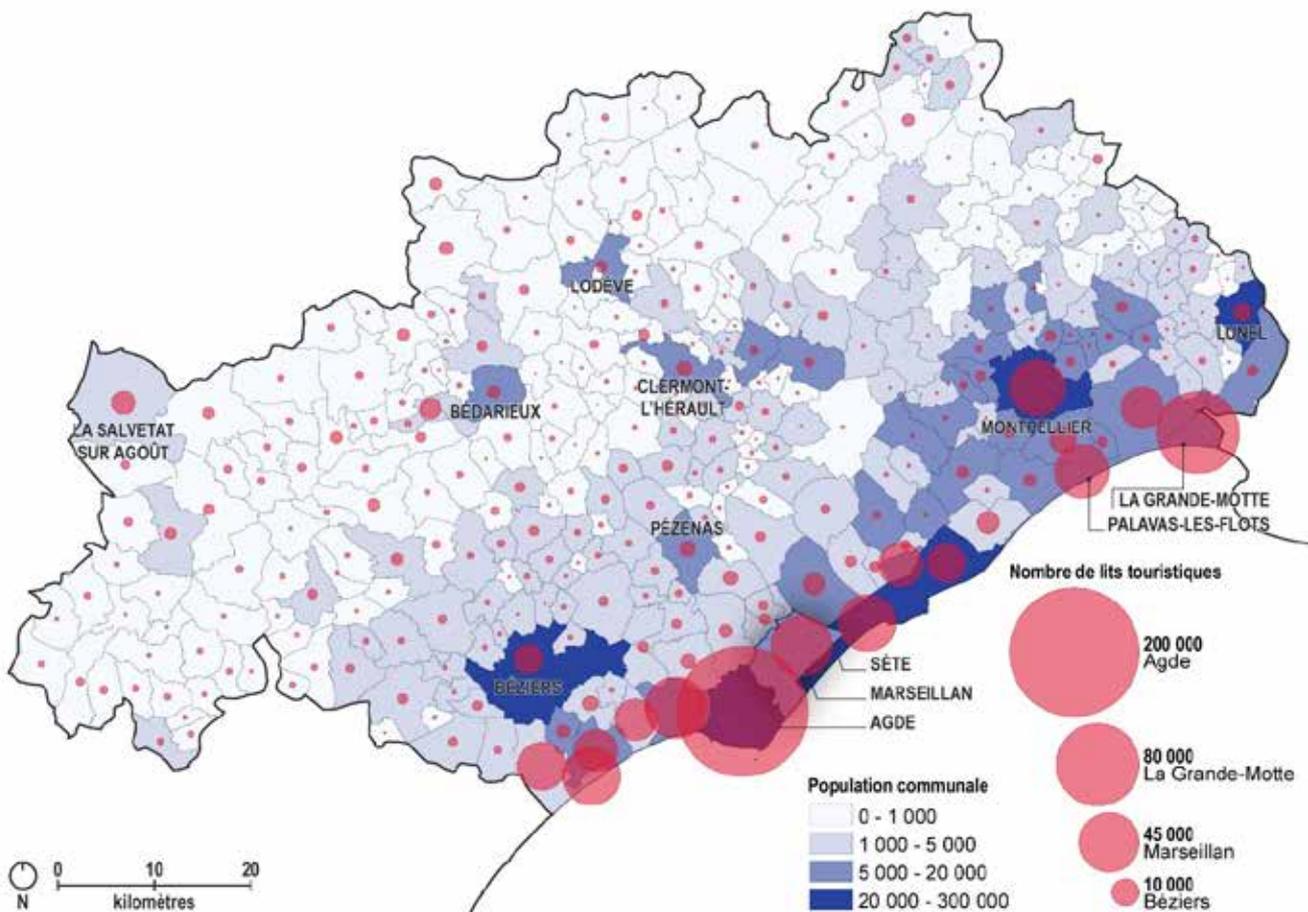
Sans revenir sur l'inadéquation structurelle des périmètres administratifs dans le contexte de la transition environnementale, dont les objets nécessiteraient une approche bio-régionale ou de type réticulaire/métabolique, l'atterrissage des grandes

politiques énergie/climat internationales et nationales pose question par le déploiement d'outils ou de démarches qui se doivent de répondre aussi aux spécificités des territoires.

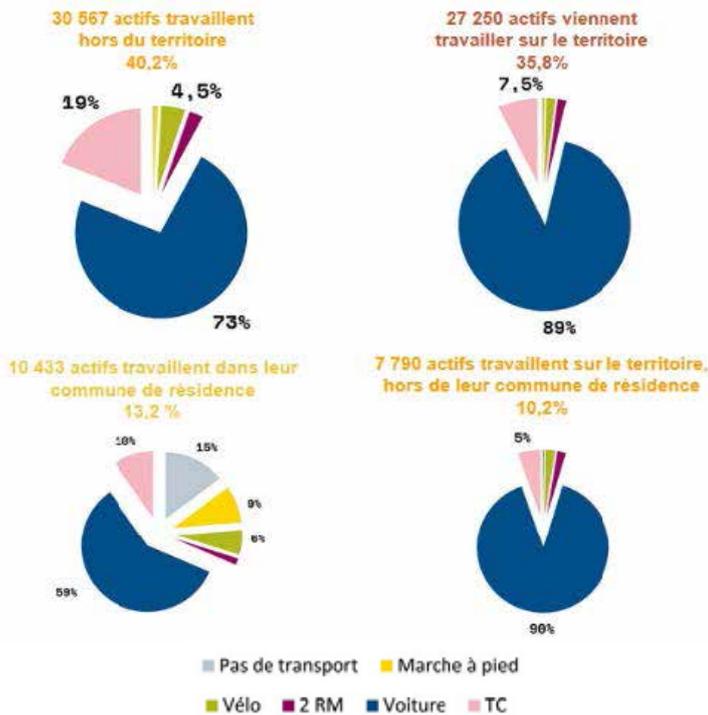
À partir de l'entrée des mobilités, les ateliers du sud des Landes, de l'Allier et de celui autour de l'aéroport de Nantes-Atlantique et du Lac de Grand-Lieu à nouveau, soulignent l'enjeu de mesure concrète, d'adaptation et de contextualisation de la transition écologique, qu'il s'agisse des usages ou des infrastructures. La controverse autour de la transition écologique peut en effet naître d'un déficit d'accompagnement d'actions peu ancrées ou considérées *a priori* comme des bonnes pratiques à la suite d'études de parangonnages par exemple et qui peuvent ne pas atteindre leur public.

La recherche-action POPSU Territoires menée à Villers-Semeuse² (Ardennes), petite commune périurbaine de Charleville-Mézières, interroge la transition écologique, comme horizon et impératif, au défi des contraintes du quotidien. Elle reflète le décalage entre la mise en place d'actions en faveur des mobilités décarbonées qui visent à supprimer la deuxième voiture de ménages de cette commune périurbaine, et un contexte local où les populations peinent à se saisir des nouveaux modes de mobilités douces telles que les voitures électriques

² Voir également le film « Villers-Semeuse – vers des mobilités décarbonées » sur <https://www.youtube.com/watch?v=ljipdrct-S8>



Variations touristiques à Marseille. Carte issue de « Gérer la petite ville touristique. Marseille (Hérault) face aux fluctuations démographiques saisonnières » © Joël Idt, Jules-Mathieu Meunier et Lucie Renou, POPSU territoires



Atelier du quadrant sud-ouest nantais : répartition des actifs en fonction de leur lieu de travail dans ou hors du territoire de Grand-Lieu © Zefco et Mobhilis

en autopartage, en raison d'un manque d'acceptation sociale (frein technique) et de la complexité d'utilisation de la borne par exemple. La recherche a alors montré l'intérêt de valoriser d'autres modes tels que la marche ou le vélo, qui rencontrent davantage les besoins des habitants, leurs usages de la mobilité, en lien avec une pratique qui s'est popularisée dans le contexte de la crise sanitaire, en tant que réel mode de déplacement.

Enfin, la transition écologique, par ses implications directes et manifestes sur le cadre de vie, peut amener à des controverses ou des convergences. Une approche de la transition par le paysage, objet non technique aisément appropriable par les experts comme les profanes sur lequel tout un chacun peut s'exprimer, et dont la portée globalisante (autrement dit holistique) permet de traiter d'enjeux variés (artificialisation, aménagement, espaces productifs, mobilités, alimentation, connexion urbain/rural...), est à même de faire émerger des projets plus qualitatifs. Ainsi, chercheurs et acteurs d'Aix-Marseille Provence (POPSU Métropoles) auscultent les dynamiques de l'étang de Berre, territoire fragmenté par la trace de décennies d'aménagement, où les implantations industrielles, portuaires et aéroportuaires portées par l'État se sont négociées sur le terrain de chaque commune, sans projet partagé. Si les contraintes d'usage du plan d'eau liées aux rejets polluants ont fédéré une solidarité intercommunale, la création du GIPREB³ a permis une coopération entre l'État, les collectivités territoriales, l'agence de l'eau, les acteurs économiques, les associations et les usagers. Ce syndicat

³ <https://etangdeberre.org/>

mixte de gestion intégrée pour la réhabilitation de l'étang illustre la manière dont une solidarité face à la dégradation écologique et de la qualité d'usage du plan d'eau, implique des réciprocitys d'actions avec des enjeux de qualité environnementale qui sont également des enjeux d'aménagement locaux. La création de la métropole déplace aujourd'hui l'accent mis sur la lagune, à travers les compétences de GEMAPI et de valorisation du patrimoine naturel et paysager qui agissent comme des relais pour un projet associant les cinq conseils de territoires de la Métropole Aix Marseille Provence. La restauration de la lagune fait converger, autour de la régulation des rejets d'eau douce d'EDF et de la réouverture du tunnel du Rove, décision d'État, vision métropolitaine et gestion intégrée. Le contrat d'étang les traduit en actions visant l'amélioration écologique des milieux aquatiques, la cohabitation des usages de l'eau, la gestion des milieux naturels et des rives, ainsi que l'image du territoire. Cet outil de gestion du plan d'eau à l'échelle du bassin versant est un levier de complémentarités territoriales qui reste à articuler aux enjeux métropolitains de planification. Le plan de paysage engage ici une reconnaissance de valeurs communes dont les paysages sont les témoins.

Atelier des territoires « Amplifier la transition écologique avec les territoires : la future A79 »

Webinaire

Développement territorial et infrastructure

Une rencontre-débat en ligne animée par Laurent Terral, le 15 décembre de 17h00 à 18h30

Les infrastructures de transport sont encore considérées par beaucoup d'élus et de responsables économiques, comme une des conditions sine qua non du développement territorial. Or, sans forcément renier leur apport, bon nombre de travaux proposent aujourd'hui de remettre en perspective leur rôle spécifique au regard d'autres facteurs. Une chose semble acquise : les ressorts actuels du développement des territoires jouent sur plusieurs registres et la contribution exacte des équipements de transport n'est pas toujours évidente à appréhender.

Laurent TERRAL est géographe, chercheur à l'école des Ponts Paris Tech - Université Gustave Eiffel.

Il est notamment co-auteur avec M. Palèse et R. Shearmur de « La France avantagée. Paris et la nouvelle économie des régions », Paris: Odile Jacob, 2014.

Pour vous inscrire à ce webinaire qui est ouvert à toutes et à tous, merci d'envoyer un mail à l'adresse suivante : atelierdesterritoiresrcea@allier.gouv.fr
Un lien Zoom vous sera communiqué ultérieurement.

En conclusion, pour s'orienter vis-à-vis de ces controverses soulevées par la territorialisation de la transition, le dialogue entre chercheurs et acteurs territoriaux et finalement l'ensemble des parties prenantes pouvant être concernées (citoyens, experts, acteurs privés...), autrement dit entre savoirs académiques et expertise territoriale, est certainement un levier à davantage mobiliser ainsi que l'illustrent les questions adressées et les actions déployées dans le cadre des programmes POPSU pour éclairer l'action publique locale et assurer l'infusion de la recherche dans les documents de planification.

↓ Atelier de Bourgogne-Franche-Comté : les strates de données territoriales (ici sur les espaces naturels et patrimoniaux ou les problématiques liées à la ressource en eau) et le besoin d'éclairage de la décision publique © Caudex

Espaces naturels protégés réglementairement

-  Réserve naturelle nationale
-  Arrêtés préfectoraux de protection du biotope

Espaces naturels sous gestion contractuelle

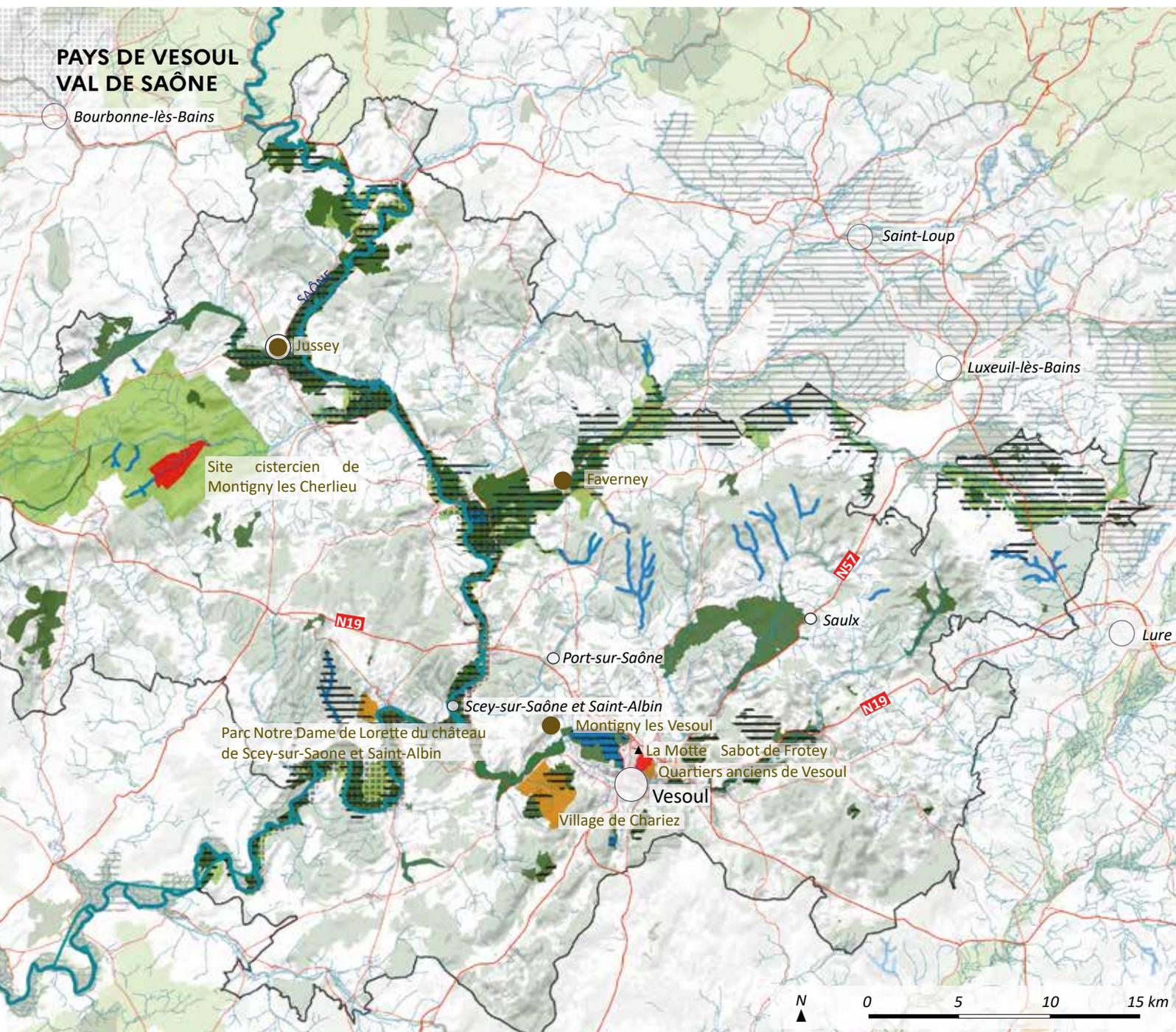
-  Site Natura 2000 oiseaux ZPS (Zones de Protection Spéciale) et SIC (site d'importance communautaire)

Espace naturels inventoriés sans portée réglementaire

-  ZNIEFF 1 (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique 1)
-  ZNIEFF 2 (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique 2)
-  ZICO (Zone importante pour la conservation des oiseaux)

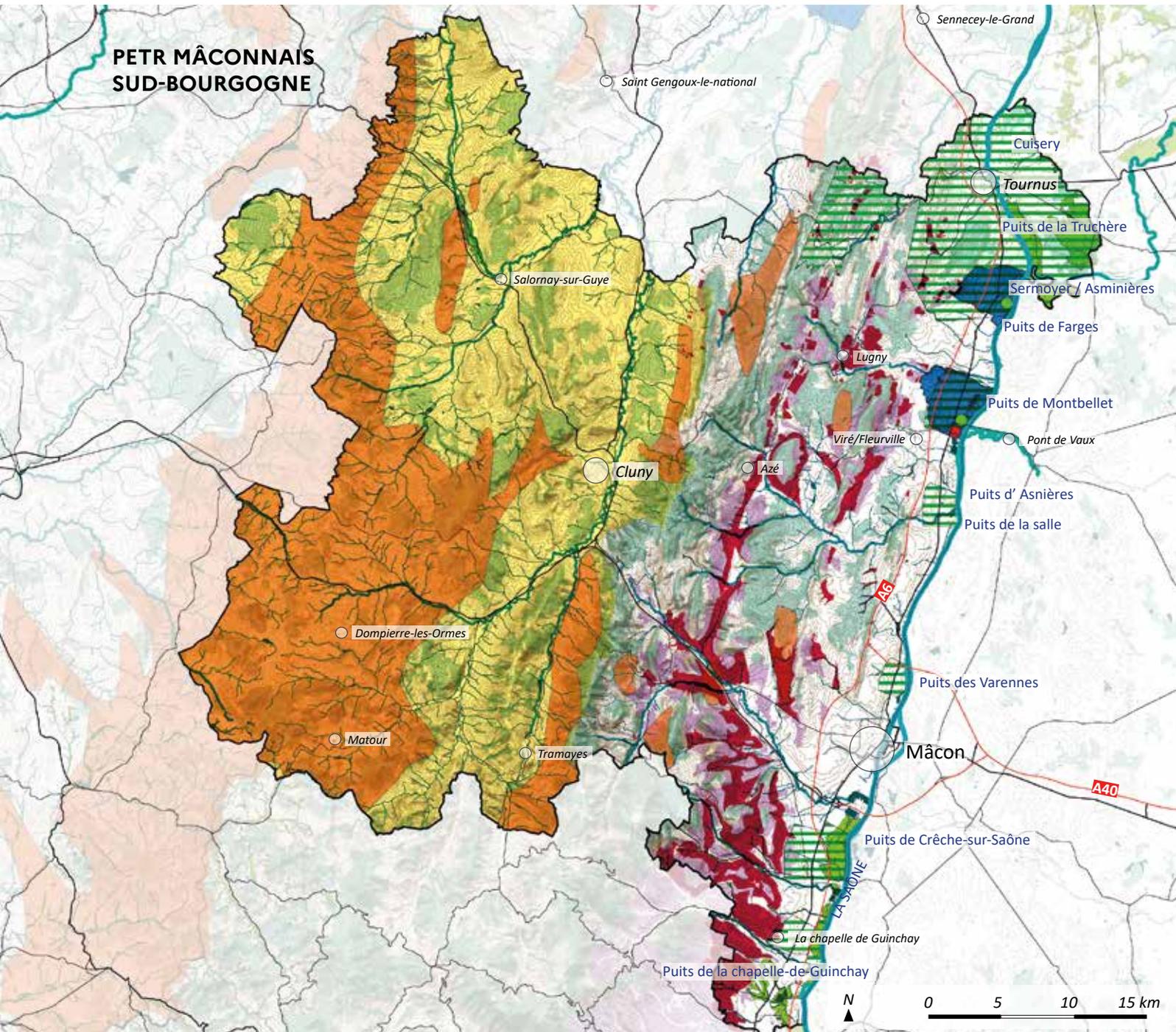
Espace reconnu du point de vue du paysage

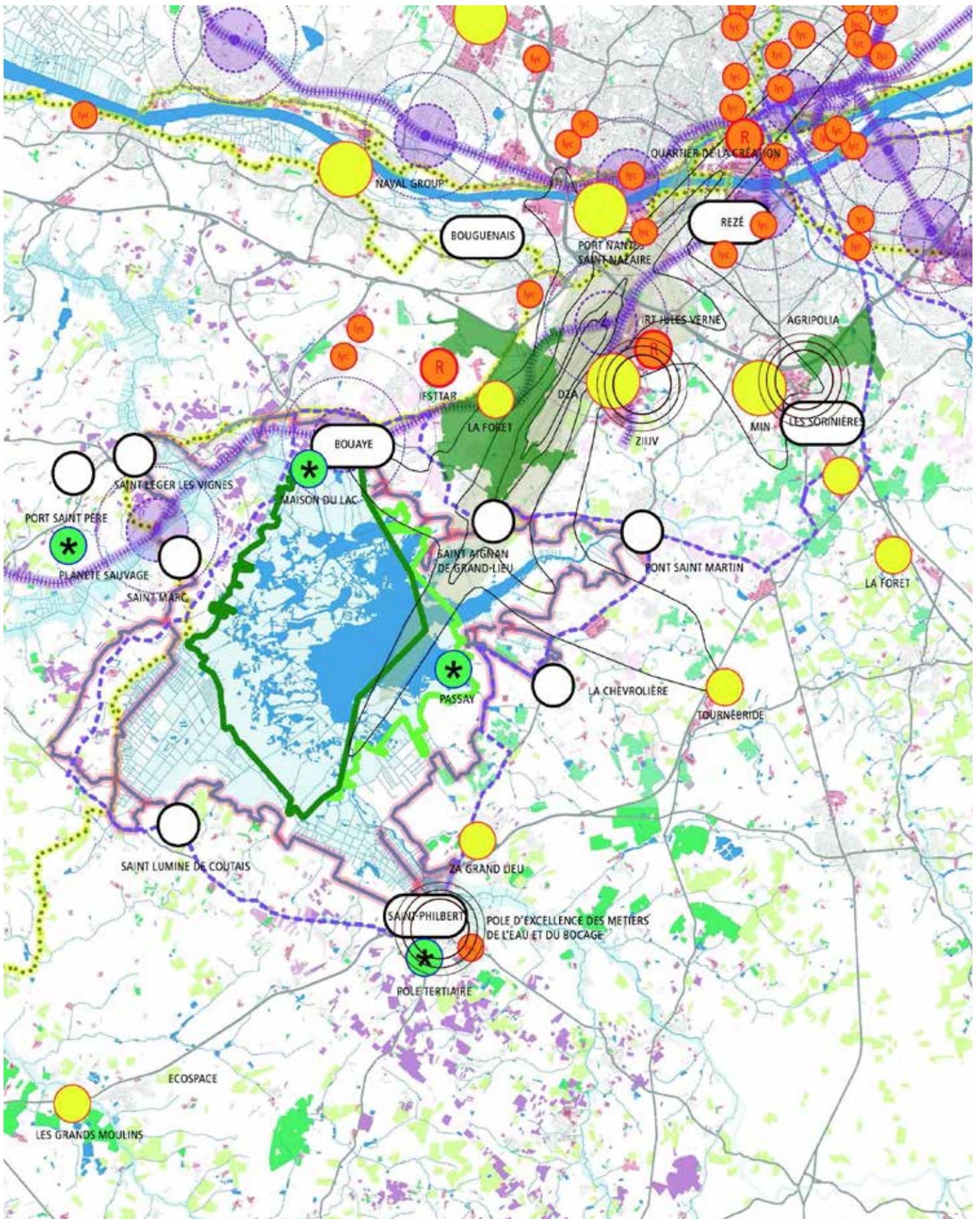
-  Sites classés
-  Sites inscrits
-  Cités de caractère de Bourgogne-Franche-Comté



Problématiques liées à la ressource en eau

-  Zone Humide
- Captages prioritaires**
 -  Problématique pesticides (PEST) et Nitrate (NO3)
 -  Problématique Nitrate (NO3)
 -  Aire d'Alimentation des captages
- Zone de sauvegarde**
 -  Ressources stratégiques
- Côte viticole**
 -  Risque de ruissellement (Érosion des terres viticoles et ensablement consécutif des talwegs)
 -  Vigne
- Sécheresse**
 -  Nappe phréatique avec un niveau très inférieur à la normale au 2 mars 2019
 -  Communes avec des mesures de restrictions renforcées des usages de l'eau





- LIEUX D'EMPLOIS PRINCIPAUX** ● ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES * LOISIRS/TOURISME ■ FORÊTS URBAINES
- CENTRES URBAINS PRINCIPAUX CONCENTRANT L'EMPLOI ○ CENTRES URBAINS SECONDAIRES CONCENTRANT DE L'EMPLOI ○ POLE D'EXCELLENCE
- FORMATIONS/RECHERCHE** ● INSTITUT DE RECHERCHE ET D'INNOVATION ● LYCÉES
- FOND DE CARTE**
- RÉSEAU ROUTIER
 - RÉSEAU CYCLABLE
 - ROUTES DES VIGNOBLES
 - GR DU LAC
 - RÉSERVE NATURELLE RÉGIONALE
 - RÉSERVE NATURELLE NATIONALE
 - PEB AÉROPORT
 - HYDROGRAPHIE
 - ZONES D'ACTIVITÉS
 - BATI
 - FOURRAGE
 - MARAICHAGE
 - VIGNOBLES
 - PÉRIMÈTRE DROIT DE DÉLAISSEMENT

Atelier du quadrant sud-ouest nantais : extrait de la carte localisant les principales implantations économiques autour du lac de Grand-Lieu © Particules

Produire et consommer à l'heure de la transition écologique

par Anaïs Lefranc-Morin

La Terre est entrée dans une nouvelle ère géologique – appelée l'anthropocène¹ – marquée par l'incidence irréversible des activités humaines sur l'ensemble des milieux qui induit, rétroactivement, des impacts massifs sur nos sociétés. Le terme de « transition écologique » désigne le processus de transformation profonde et progressive du fonctionnement d'un territoire et d'une société, conduit par différents acteurs (citoyens, associations, pouvoirs publics, entreprises...) pour réduire l'empreinte des activités humaines sur l'environnement et parvenir à un développement durable. Afin que la transition écologique devienne une réalité dans tous les territoires, l'ANCT a identifié quatre défis à relever : l'intégration du vivant dans l'aménagement ; la prise en compte des enjeux de justice territoriale et sociale ; la création de nouveaux mécanismes de coopération et de solidarité entre les territoires ; la mutation vers des modes de production et de consommation durables².

La mise en œuvre de ce quatrième défi soulève des débats particulièrement vifs, car il interroge les modèles économiques qui façonnent les logiques des acteurs économiques et les modes de vie qui organisent le quotidien des Français. Il renvoie au constat que pour retrouver un régime d'équilibre, les modes de vie et de développement hérités de l'ère industrielle doivent être profondément transformés de façon à réduire les consommations de matière et d'énergie, ainsi que la production de pollutions et de déchets³.

Tous les sites de la session nationale de l'Atelier des territoires « Amplifier la transition écologique » ont pris en compte ce défi de la mutation vers une production et une consommation durables. Chacun l'aborde avec des de manière spécifique, en fonction des ressources locales et des objectifs assignés aux projets :

- le site du quadrant sud-ouest nantais a appréhendé le sujet sous des angles multiples : l'évolution des filières agricoles et agro-alimentaires au regard des tensions croissantes sur la ressource en eau locale (pratiques économes, réduction des intrants chimiques...), les dynamiques d'écologie industrielle dans les zones d'activité économique, les circuits courts alimentaires, la transition vers une mobilité bas-carbone (desserte en transports en commun, périphérique vélo...);

- le bi-site de Bourgogne-Franche-Comté a lui aussi abordé de manière centrale la question des transitions agro-écologiques (développement des débouchés permettant de valoriser tous les produits du bois, diversification des productions, agroforesterie, développement des circuits courts...) et a engagé d'autres chantiers potentiellement créateurs de nouvelles filières, comme la renaturation du tissu urbain et des zones d'activités économiques ;

- le site du sud des Landes a travaillé la problématique du développement d'alternatives à la voiture individuelle (transports en commun et à la demande, covoiturage, vélo, autostop de proximité...) et la réduction des déplacements en lien avec l'aménagement des bourgs (maillage des polarités urbaines et économiques). Le renforcement de l'offre alimentaire de proximité (épicerie solidaire) a également été abordé ;

- le site de l'Allier a posé des jalons pour rendre visible depuis les aires d'autoroute une offre de tourisme potentiellement plus soutenable coordonnée à l'échelle du département et pour créer un réseau de haies démonstratrices bocagères dans le faisceau de l'autoroute, adossé à un modèle économique de gestion durable, une utilisation locale du bois produit et des actions pédagogiques ;

- le site sétois en Occitanie s'est quant à lui intéressé à la mutation du secteur primaire (viticulture, agriculture, conchyliculture...) mais aussi du tourisme de masse et de l'activité portuaire, affectés à plus ou moins long terme par le changement climatique, afin de les ancrer dans des chaînes de valeur plus locales.

¹ Dominique Bourg, « Inégalités sociales et écologiques. Une perspective historique, philosophique et politique », *Revue de l'OFCE*, 2020/1 (165), p. 21-34.

² ANCT, *Collection Comprendre, La transition écologique comme moteur pour la cohésion des territoires*, 2020.

³ Paul-Marie Boulanger, « Transition », in Dominique Bourg et Alain Papaux (dir.), *Dictionnaire de la pensée écologique*, 2017.

Légende

Limites administratives

- Limites LFCI
- - - - - Limite communes appartenants à (I) PC

Infrastructure et réseaux de communication

- - - - - Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- == Autoroute
- Départementale

Espaces urbains

- Bâti
- Espaces urbanisés

Espaces naturels

- Réseau hydrographique
- Terres agricoles

Risque

- PPRi

Zone à enjeu

Les nouvelles pratiques culturelles

- Les hameaux agricoles et leur ceintures/poches productive
- Les possibles circuits-courts à l'échelle de SAM

Les adaptations productives à venir

- Les vignes sur sable en transition
- Les vignobles de l'arrière pays en transition
- Les territoires agricoles en transitions
- Les mutations conchylicoles

L'eau comme ressource

- Utilisation des produits phytosanitaires contrôlé
- Ecoulement Haute qualité pour l'étang de Thau

UN POSITIONNEMENT DE « TERRITOIRE COMESTIBLE » À AFFIRMER

Transition des cultures vers des productions économes en eau et adaptées aux conditions climatiques futures

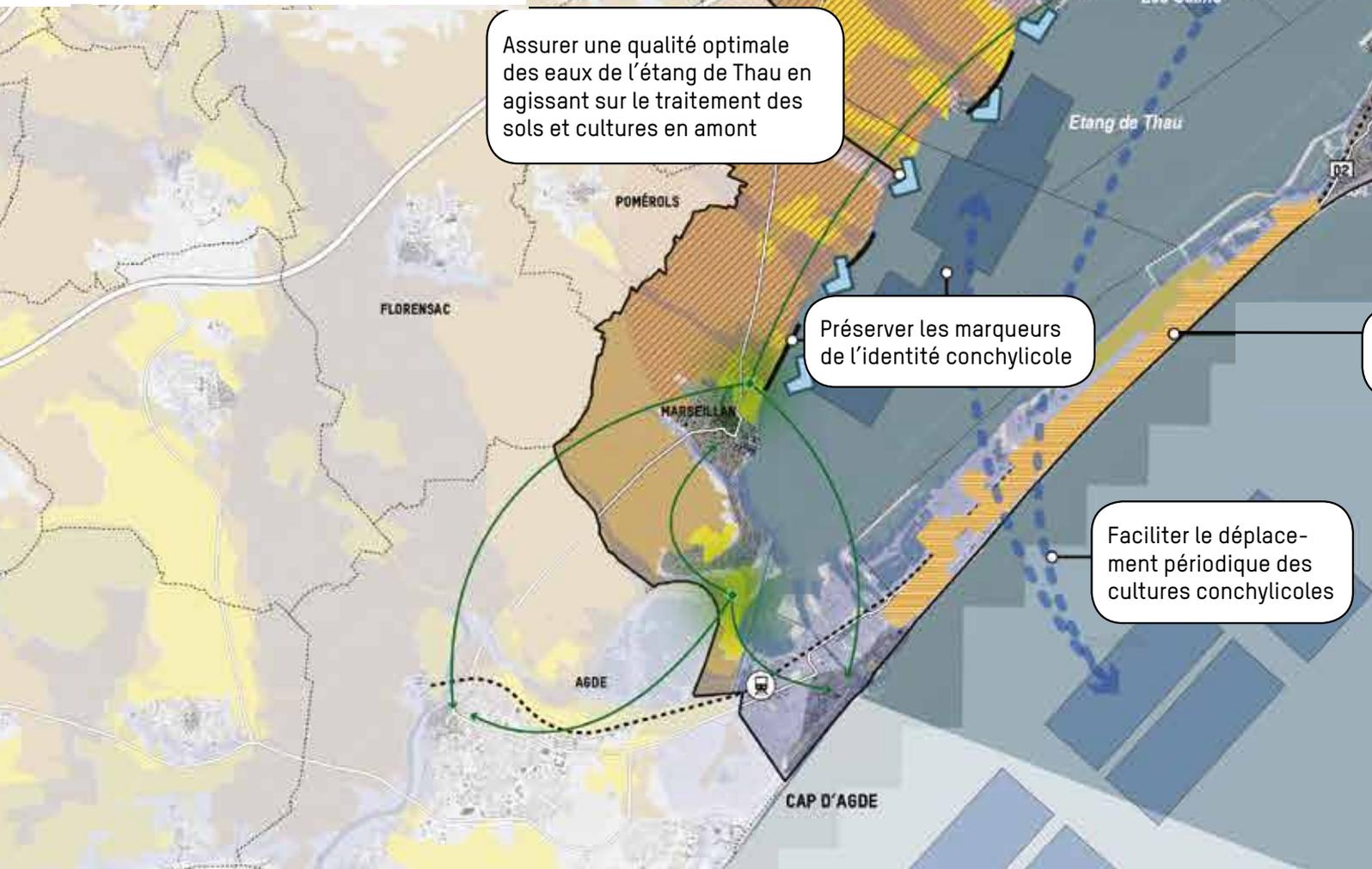
Transition du vignoble vers des cépages adaptés aux conditions climatiques futures

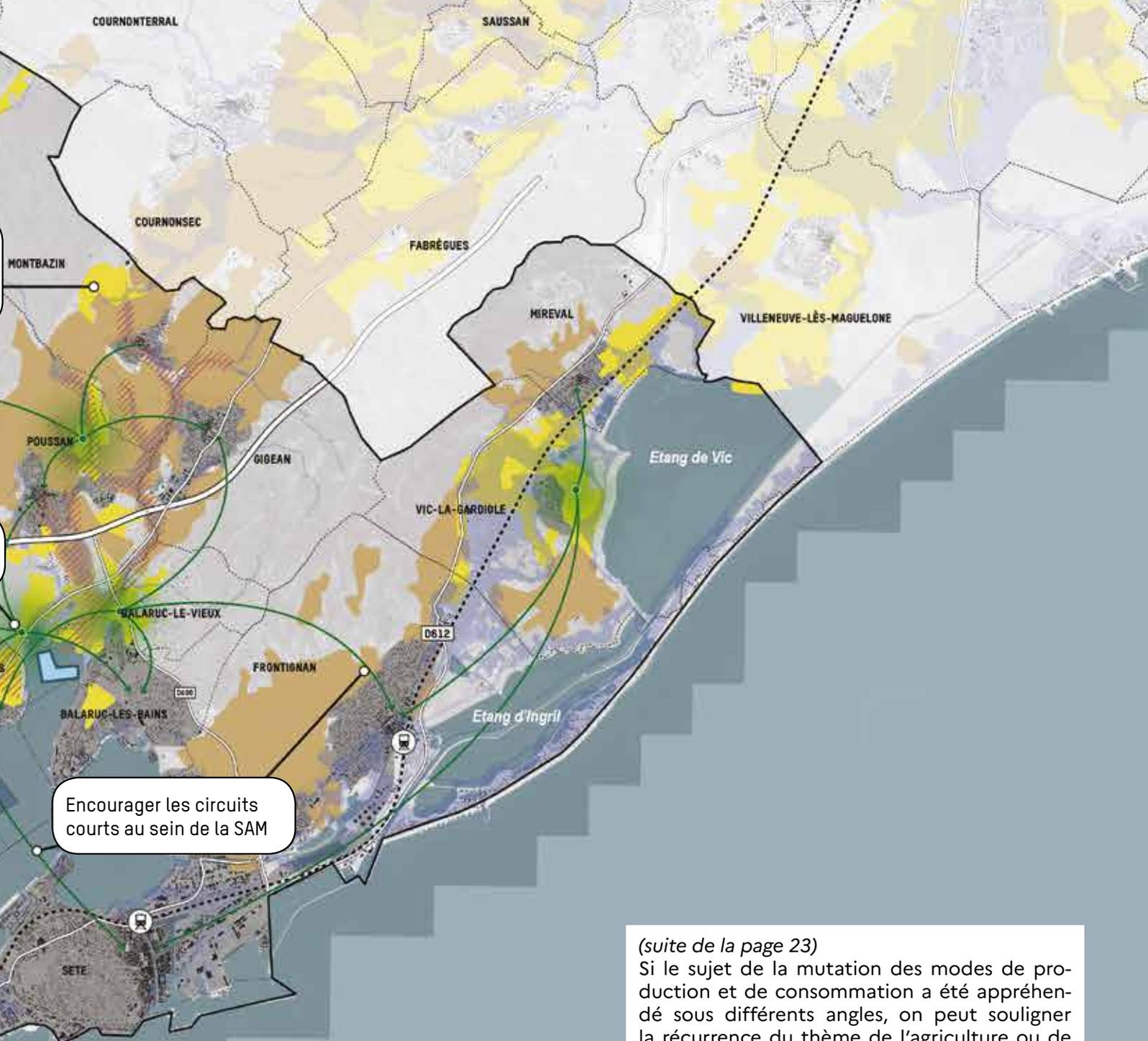
Développer les poches productives autour des hameaux agricoles

Assurer une qualité optimale des eaux de l'étang de Thau en agissant sur le traitement des sols et cultures en amont

Préserver les marqueurs de l'identité conchylicole

Faciliter le déplacement périodique des cultures conchylicoles





Encourager les circuits courts au sein de la SAM

Recherche de cépages sur lit de sable tolérant la salinisation

(suite de la page 23)
 Si le sujet de la mutation des modes de production et de consommation a été appréhendé sous différents angles, on peut souligner la récurrence du thème de l'agriculture ou de l'alimentation durable, et de celui de la mobilité durable. Cela peut s'expliquer par le fait que les différents sites accompagnés dans le cadre de l'Atelier des territoires comprennent tous en leur sein des espaces ruraux ou périurbains, marqués par la prégnance des activités agricoles et des déplacements en voiture individuelle. Sur le terrain, des tensions entre les acteurs ont été identifiées et les mutations sont jugées difficiles à opérer. Ces freins au changement peuvent être analysés en termes de controverses entre les acteurs sur la nature des mutations à opérer, leur ampleur et leur vitesse.

Pour tenter de dépasser ces difficultés, plusieurs enseignements peuvent être tirés de la Fabrique Prospective « Villes moyennes et transition écologique : quelles mutations des modes de production et de consommation ? », lancée en janvier 2020 par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT)⁴ en partenariat avec Villes de France, le Commissariat général au développement durable (CGDD) et la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN). Pendant un an et demi, quatre villes moyennes bénéficiaires du programme « Action cœur de ville » ont été accompagnées collectivement et individuellement par un prestataire piloté par l'ANCT : Beauvais (60), Bourg-en-Bresse (01), Lorient (56) et Saint-Dié-des-Vosges (88), pour produire une feuille de route relative à la mutation vers une production et consommation durables.

Face au constat d'initiatives multiples dans les villes moyennes, qui ne parviennent pas à entraîner des mutations structurelles, la Fabrique Prospective a souligné l'enjeu de la coopération entre l'ensemble des acteurs. Sans chercher à construire un consensus *a priori* entre tous les acteurs, les intercommunalités et les communes peuvent développer une posture permettant de les mobiliser autour d'objectifs collectifs pour assurer une transformation des modes de production et de consommation à l'échelle du territoire. Dans cette

⁴ Une publication présente les principaux résultats de ce travail : <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/villes-moyennes-et-transition-ecologique-639>

perspective, la Fabrique Prospective a permis de dégager quatre leviers à la disposition des communes et de leurs groupements :

1. Réduire leur propre impact environnemental dans une logique de responsabilité, d'efficacité et d'exemplarité vis-à-vis des autres acteurs du territoire. Cela peut par exemple passer par l'introduction de critères environnementaux dans les marchés ou par l'expérimentation de solutions ensuite proposées aux autres acteurs. Ainsi, à l'issue de la Fabrique Prospective, Lorient travaille à intégrer des critères relatifs aux livraisons dans ses marchés publics (optimisation des livraisons en véhicules motorisés en termes de parcours et de remplissage, recours à la livraison à vélo pour le dernier kilomètre...).
2. Organiser la convergence entre les politiques de transition écologique et de développement économique. Si ces deux politiques sont souvent conduites de manière indépendante, voire contradictoire dans les villes moyennes, leur convergence est indispensable pour construire une vision partagée et définir des priorités d'action. Il s'agit à la fois de fluidifier le dialogue en interne (entre services et élus) et d'instaurer un dialogue constructif avec les producteurs et consommateurs. Cela consiste par exemple à former les agents pour leur permettre de disposer d'une culture commune en matière de transition écologique et de développement économique, de créer des binômes d'agents de différentes directions pour porter des actions



Fabrique prospective «Villes moyennes et transition écologique : quelles mutation des modes de production et de consommation?» : un exemple de service de vélos cargo électriques à Lorient pour le transport et la livraison de multiples marchandises aux particuliers et entreprises © Feel à vélo

communes ou encore d'organiser des ateliers de partage d'expériences avec des acteurs pionniers du territoire. À titre d'exemple, les services en charge de la transition écologique et du développement durable de la communauté d'agglomération du Beauvaisis ont décidé d'élaborer conjointement un livret à destination des entreprises, pour partager avec elles les ambitions fixées par le Plan climat air énergie territorial (PCAET) et pour recenser les leviers d'action dont elles disposent pour y contribuer.

3. Venir en appui aux initiatives engagées par les acteurs locaux. Cela consiste à soutenir techniquement ou financièrement les acteurs, à faciliter les coopérations entre eux et à valoriser les projets qu'ils portent. Pour assurer ces différentes missions, Saint-Dié-des-Vosges envisage de créer un poste de « manager de la transition écologique ». Les collectivités locales peuvent apporter de l'ingénierie aux acteurs pour les aider à identifier leurs marges de manœuvre et à prioriser leurs actions, mais aussi établir des partenariats ou prendre des participations financières dans des initiatives portées par les acteurs locaux (en matière d'énergie, de mobilité ou de réduction des déchets par exemple). Elles peuvent également chercher à sus-

citer des coopérations en mettant en relation des acteurs inscrits dans une même chaîne de valeur, en organisant des temps de rencontres autour de la mutation vers des modes de production et de consommation durables, ou encore en proposant des projets communs permettant de passer à l'action. La communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse a par exemple décidé de mettre en contact les entreprises porteuses d'un même besoin pour les inciter à des mutualisations d'espaces ou de parkings dans la perspective du « zéro artificialisation nette » (ZAN).

4. Adapter les modalités d'intervention au profil des acteurs afin de mobiliser au-delà du cercle des « pionniers ». Réussir à mobiliser largement implique pour les communes et intercommunalités d'adapter leurs modalités d'intervention au profil des acteurs, en prenant en compte le niveau de prise de conscience et d'engagement de chacun et les marges de manœuvre effectives dont les uns et les autres disposent. Différents leviers opérationnels ont été identifiés dans le cadre de la Fabrique Prospective pour appuyer les acteurs, selon qu'ils sont « pionniers », « attentistes » ou « insaisissables ».

VILLES MOYENNES ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE : QUELLE MUTATION DES MODES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION ?

LES MODALITÉS DE COOPÉRATION ACTIVABLES PAR LA COLLECTIVITÉ : TROIS STRATÉGIES DIFFÉRENTES EN FONCTION DES PROFILS CONCERNÉS

FABRIQUE PROSPECTIVE AVANT BEAUVAISIS BOURG-EN-BRESSE LOURMONT SAINT-DIÉ DES VOSGES





Atelier de Sète Agglopolé Méditerranée : une des tables rondes organisées à l'occasion de l'atelier 2 « Recomposer collectivement le territoire d'aujourd'hui » © INTERland

La transition écologique en régime de controverses

par Eddie Soulier

La session nationale de l'atelier des territoires 2019-2022 a pour thématique « Amplifier la transition écologique avec les territoires » et se décline dans six sites lauréats. Ces projets abordent donc la question de la transition écologique avec des regards croisés qui tiennent autant aux caractéristiques métaboliques des territoires concernés qu'aux choix d'initiatives ou qu'aux regards et compétences des acteurs, hétérogènes par définition, qui y participent (élus, État, société civile, experts...). C'est dire que les projets se déploient selon des représentations variées, et non forcément congruentes de la transition, sans pour autant qu'il soit aisé d'interroger celles-ci en « cours d'action ».

L'objectif de cet article est donc d'apporter un arrière-plan conceptuel et théorique aux ateliers embarqués dans la session « Transition écologique » pour aider à comprendre et évaluer les enjeux, problématiques, défis et limites auxquels ils sont confrontés. Une façon de procéder est de tracer les épreuves structurantes qui jalonnent ces initiatives de transition, démarche qui débouche sur l'analyse et la cartographie des controverses¹. La transition écologique peut ainsi être considérée à l'aune du concept de « régime d'action », cher à la sociologie pragmatique, parfois appelée sociologie des épreuves, à laquelle nous nous proposons ici de recourir pour tenter de mieux cerner les controverses qui jalonnent les initiatives de transition. Nous parlerons alors, tout naturellement, de « la transition écologique en régimes de controverses ».

¹ Voir Soulier E., (2022), « Cartographie de controverses : mode d'emploi » dans La Lettre de l'Atelier des territoires #4

Les épreuves de la transition écologique : faut-il les esquiver ?

Les controverses se multiplient aujourd'hui dans les sciences, la technique et autour des enjeux sociétaux (pauvreté, justice, identités, croyances...). Les controverses remettent en question le monopole des experts et des institutions par rapport aux « profanes » et, dans le même temps, la séparation entre science (faits) et politique (valeurs). Les controverses sont également un objet d'étude et une nouvelle méthode pour les sciences humaines et sociales. Selon cette seconde perspective, la notion plus générique d'« épreuve » soutient l'analyse des controverses. En sociologie l'épreuve s'entend principalement de deux manières² :

- L'épreuve sert à trancher une controverse (*épreuve-sanction*) ;
- L'épreuve forge une expérience (*épreuve-défi*).

La première modalité est surtout mise en avant dans la sociologie des sciences et des techniques, autour de l'étude du rôle des controverses dans l'élaboration des « faits » scientifiques (Latour, 1987). On peut songer au glyphosate, à l'éolien ou à l'exploitation du gaz de schiste. L'épreuve est également omniprésente dans la vie de tous les jours, au travail ou dans les organisations. La sociologie pragmatique initiée par Luc Boltanski et

² Martuccelli, D., (2015), « Les deux voies de la notion d'épreuve en sociologie », Dans Sociologie 2015/1 (Vol. 6), pages 43 à 60.

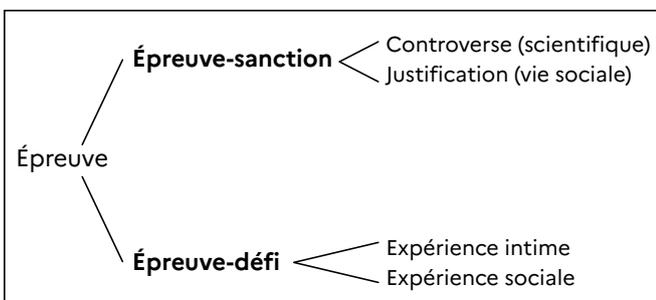
Laurent Thévenot dans *De la justification* (1991)³ englobe à la fois la question de la définition des entités impliquées dans une situation et le processus de négociation entre les acteurs. Comme les épreuves étudiées sont caractérisées par leur caractère public (interactions ordinaires sur les lieux de travail, l'espace public ou dans des institutions, débats, conversations, etc.), il est possible d'accéder aux justifications des acteurs au cours de la « dispute ». Luc Boltanski parle dans *L'amour et la justice comme compétences* en 1990 d'« épreuves justifiables ».

La seconde modalité (l'épreuve-défi) s'inscrit dans la tradition plus ancienne de l'acteur confronté aux différentes épreuves qui jalonnent toute vie. Les épreuves de l'existence participent à la formation du Soi⁴. Ces dernières années, cette modalité, centrée à l'origine sur l'intime et le subjectif, a prospéré dans la sociologie à travers le concept d'expérience utilisé pour analyser les usages⁵. *Les Épreuves de la vie*⁶ en est un bon exemple.

« La vraie vie des Français n'est pas dans les grandes théories ou les moyennes statistiques (...) La vraie vie des Français n'a pas davantage été racontée par les sondages. Cet essai (...) appréhende le pays de façon plus subjective, en partant de la perception que les Français ont de leur situation personnelle et de l'état de la société. Il se fonde pour cela sur une analyse des épreuves auxquelles ils se trouvent le plus communément confrontés. »

(Le Monde, extrait d'un article publié le 24 août 2021).

Au-delà de la dimension intime de l'épreuve, Rosanvallon aborde les « épreuves sociales affectant la vie des individus et caractérisant simultanément le mode de fonctionnement des sociétés ». Les épreuves ne sont pas seulement des événements ou des situations qui affectent les personnes, elles constituent des formes sociales à part entière (ex. Gilets jaunes, #MeToo, etc.). « Aujourd'hui, ce sont les épreuves de la vie qui redessinent la carte du social ».



3 Boltanski, L., Thévenot, L. (1991), *De la justification*. Les économies de la grandeur, Paris, Gallimard.

4 Selon Jean-Paul Sartre l'existentialisme est une philosophie fondée sur l'idée que l'homme se construit « en se jetant dans le monde, en y souffrant et en y luttant » (in Dictionnaire des philosophes, t. II, PUF, 1984, p. 2298-2309).

5 Dubet, F., (1995), *Sociologie de l'expérience*, Paris, Seuil.

6 Rosanvallon, P. (2021), *Les épreuves de la vie - Comprendre autrement les Français*, Paris, Seuil.

La transition écologique est une notion traversée par l'épreuve selon ces deux acceptions :

- au sens de l'épreuve-sanction, c'est un terrain fertile en controverses scientifiques et techniques, mais aussi du quotidien autour des modes de vie. La notion de « transition » est elle-même un objet de controverses⁷ ;
- au sens de l'épreuve-défi, la « solastalgie » ou « éco-anxiété » est une forme de souffrance et de détresse psychique ou existentielle causée par les changements environnementaux passés, actuels et attendus, en particulier concernant la variabilité climatique et l'érosion de la biodiversité⁸.

De quelques controverses autour des transitions écologiques

Les initiatives de transition (à l'instar de celles qu'adresse l'Atelier des territoires) offrent une opportunité pour cartographier des controverses et mettre cet outil au service de débats mieux informés, tant sur les faits (À quoi pouvons-nous nous fier ?), que sur le faire (Comment pouvons-nous agir ?). Certaines controverses commencent à être documentées. Il s'agit d'épreuves structurelles (et donc structurantes), même si elles n'épuisent pas les obstacles qui peuvent se rencontrer sur le terrain local d'un projet. Dans le domaine des transitions, cinq catégories de controverses peuvent être identifiées⁹.

7 Theys, J. (2017), *Des transitions à la transition écologique*. Débats et controverses autour de la notion de transition, Colloque « Eduquer et former au monde de demain », 11 avril 2017.

8 Desbiolles, A. (2020), *L'Éco-anxiété. Vivre sereinement dans un monde abîmé*, Paris, Fayard

9 Il s'agit d'épreuves ou de controverses « procédurales » plutôt que « substantielles » : elles ne concernent en effet pas directement le contenu d'une controverse (par exemple le sujet du glyphosate ou celui de la ligne ferroviaire Lyon-Turin) mais les controverses sur la transition et ses modalités de mise en œuvre. Les controverses dites substantielles sont largement développées dans les contributions de la présente Lettre de l'Atelier des territoires, sachant que l'article sur l'ADT Nantes Atlantique interroge également les controverses procédurales.

1. Controverses sur l'arrière-plan conceptuel de la transition

Une première épreuve naît de la succession des concepts utilisés dans le domaine de l'écologie, si l'on veut bien considérer que l'on est successivement passé de la conservation de la « Nature » à « l'Environnement », puis de l'Environnement au « Développement durable », et, aujourd'hui du développement durable à la « Transition écologique » ou à la « Résilience des territoires ». Chaque modification terminologique s'est accompagnée de critiques concernant le concept antérieur. « Le « développement durable » s'est en partie substitué à « l'environnement » au moment où l'on a pris conscience que les politiques spécifiques menées au niveau national n'étaient plus suffisantes et qu'il fallait à la fois changer d'échelle – passer au global – et intégrer l'environnement dans les activités sectorielles – l'agriculture, l'industrie, la consommation, l'énergie... – et plus généralement dans le développement. » (Theys, 2017). Une autre controverse porte sur les limites du concept de « développement » pour être à la hauteur de l'urgence et de la gravité des enjeux écologiques, alors que ceux-ci nécessitent maintenant d'engager des transformations majeures dans les modes de vie, les modèles économiques ou le fonctionnement démocratique. La réduction de l'approche du développement durable à une dimension strictement économique est également évoquée comme étant l'un des facteurs de déclin du concept. De son côté, dans l'histoire de l'émergence du concept, le concept de « transition » apporte l'idée que les choses se jouent au niveau local et avec les citoyens, plutôt qu'au niveau global et avec les « experts » ou l'État – c'est le modèle initial du mouvement des villes en transition lancé en 2005 par Rob Hopkins. Il est néanmoins acquis aujourd'hui que les États accompagnent ce mouvement et même, comme dans le cas de la France, que le Ministère en charge de la Transition écologique impulse des politiques nationales de transition et que celles-ci mettent en avant le partenariat multi-acteurs et la cohérence globale notamment nationale-locale à trouver. Néanmoins, la notion de « transition » reste parfois critiquée car elle véhiculerait un localisme qu'accompagne parfois un optimisme infondé¹⁰, au détriment des dynamiques systémiques dont la réalité serait minimisée.

De même, la notion de « résilience » est parfois perçue comme une forme d'adaptation aux crises environnementales, et donc de renoncement à « changer le système ». Un nombre croissant d'auteurs soulignent aussi les limites du concept de

« nature »¹¹, très lié à une conception anthropomorphique de la relation des humains aux non-humains. En somme, l'arrière-plan conceptuel des initiatives de transition est loin d'être homogène et, même à l'intérieur d'un cadre partagé entre un ensemble d'acteurs à l'occasion d'une initiative de transition, les sensibilités, les conceptions du monde ou les priorités peuvent en réalité être très divergentes.

Ces différences d'appréhension de la transition ont un impact considérable quant au diagnostic et aux voies à suivre pour atteindre la sobriété requise. Derrière les consensus, parfois de façade, il peut y avoir des divergences très profondes sur les enjeux prioritaires, les moyens à utiliser, l'échelle et le niveau des transformations à opérer, les acteurs essentiels à associer. Que l'on songe à des domaines aussi structurants que l'urbanisme, les mobilités, les énergies, les risques ou la préservation de la biodiversité qui peuvent être abordés en termes de décroissance, de fiscalité verte, de réforme, voire de sortie du capitalisme ou de la fin du travail. Dans le même ordre d'idées, le concept des « communs » est souvent avancé par certains partisans concevant la transition écologique dans une dimension politique disruptive, en ce qu'il offre une alternative pour une réforme du capitalisme, et surtout la promesse d'un mode de gestion plus démocratique car plus collectif des ressources. Ce « retour des communs »¹² n'est pourtant pas mis au centre de toutes les initiatives de transition.

Ne pas mettre au clair ces dissensus forts peut alors conduire, soit à définir des priorités de manière finalement assez classique et/ou sectorielle (mobilité, énergie ou alimentation...) sans mesurer le caractère systémique et/ou inédit des enjeux soit à privilégier des logiques de projet bien identifiables dans les territoires, mais dont la contribution à la transition écologique sera en définitive modeste, en tous cas éloignée du besoin de transformations structurelles que celle-ci suppose sur le long terme. Jacques Theys, de nouveau, considère que derrière l'unanimité apparent, plusieurs univers de la transition s'ignorent et coexistent : « coupure entre les spécialistes et le public ; coupure entre les approches d'ingénieur ou industrielles et les initiatives citoyennes – et donc entre l'innovation technique et l'innovation sociale ; coupure aussi entre les logiques sectorielles ou globales et les logiques territoriales ; coupure encore entre les associations et les syndicats, par exemple sur les problèmes de

¹¹ Comme le souligne Descola (2005) le terme de « nature » ne permet pas d'embrasser la diversité des manières de mettre en œuvre et de penser les interactions entre humains et non-humains (Descola, P., *Par-delà nature et culture*, Gallimard, 2005).

¹² Ostrom, E. (1990), *Governing the commons: The evolution of collective action*, Cambridge University Press. Traduction en français La Gouvernance des biens communs : pour une nouvelle approche des ressources naturelles (2010), De Boeck Sup.

¹⁰ Si on l'oppose par exemple aux discours inversement totalement pessimistes de l'effondrement.

reconversion d'activités ; coupure enfin entre les approches disciplinaires ou professionnelles de la transition..., par exemple entre géographes, écologues ou économistes ; architectes, ingénieurs ou financiers... Le cloisonnement est la règle. »¹³.

Les projets comme ceux développés dans le cadre de l'Atelier des territoires, ou, plus largement, les initiatives de transition, où l'on cherche à identifier des voies de coopération qui généralement mais pas nécessairement peuvent revêtir un caractère consensuel, sont-ils des contextes qui poussent à la mise en place d'une gestion des controverses ? On peut se poser la question. Au demeurant, les théories de l'apprentissage collectif nous enseignent que les groupes acceptent, bien que déjà très difficilement, de modifier leurs modes opératoires s'ils constatent un écart entre résultats observés et résultats attendus¹⁴ ; mais qu'ils mettent aussi en œuvre des mécanismes cognitifs de protection très puissants (des routines défensives), mécanismes qui peuvent empêcher les processus d'apprentissage organisationnel en « double boucle », et conduire à des stratégies d'esquive ou de dissimulation..., au-delà des consensus apparents. L'apprentissage en double boucle est utilisé lorsqu'il est nécessaire de changer le modèle mental dont dépend une décision. Or, les personnes ont tendance à résister à l'apprentissage en double boucle du fait d'une aversion pour le changement, de la peur de l'échec, du refoulement envers les sentiments négatifs, d'attitudes visant à maximiser les « gains » et minimiser les « pertes » ou encore de l'importance excessive à toujours vouloir garder le contrôle de la situation plutôt que de « lâcher prise » lorsque cela s'avère nécessaire.

Prendre en compte utilement les controverses dans le projet supposerait de prêter attention aux temporalités physiques ou sociales qui conditionnent l'action – aux ruptures, aux inerties, aux délais, aux effets cumulatifs ou de seuils, aux irréversibilités, aux dynamiques d'apprentissage, plus que ce n'est le cas aujourd'hui.



¹³ Theys (op. cit., p. 16).

¹⁴ Argyris, C., Schön, D. A., (2001), Apprentissage organisationnel. Théorie, méthode, pratique, De Boeck Supérieur.

« Une première controverse mettrait en tension le monde agricole avec l'urbain ou l'aménagement. On assiste en effet à la transformation des villes avec une urbanisation forte, l'accentuation du périurbain, etc. et une déconnexion croissante avec le monde agricole. Par exemple, on met en avant d'avoir sauvé la Motte de Vesoul mais cette action de préservation est très en deçà des enjeux à adresser. L'articulation urbain/agricole met en évidence bien d'autres enjeux, comme l'alimentation et la question des circuits courts, le plan agricole régional, etc. [...] Pour dépasser l'approche binaire agricole vs urbain, il y a beaucoup de portes de sortie qui sont ouvertes dans les débats et projets aujourd'hui au niveau national ou européen. Et pourtant, sur les sites de l'Atelier en Bourgogne-Franche-Comté, le sentiment est celui de deux mondes qui se font face, moyennant cependant certaines interactions. Les causes de cet état de fait sont multiples : problème générationnel, posture des élus et plus généralement un rapport toujours spécifique entretenu avec le monde agricole. »

Extrait de l'entretien entre Clément Bollinger (Caudex), Eddie Soulier (UTT) et Florian Muzard (DGALN) sur les controverses apparues au cours de l'Atelier des territoires de Bourgogne-Franche-Comté (septembre 2021)



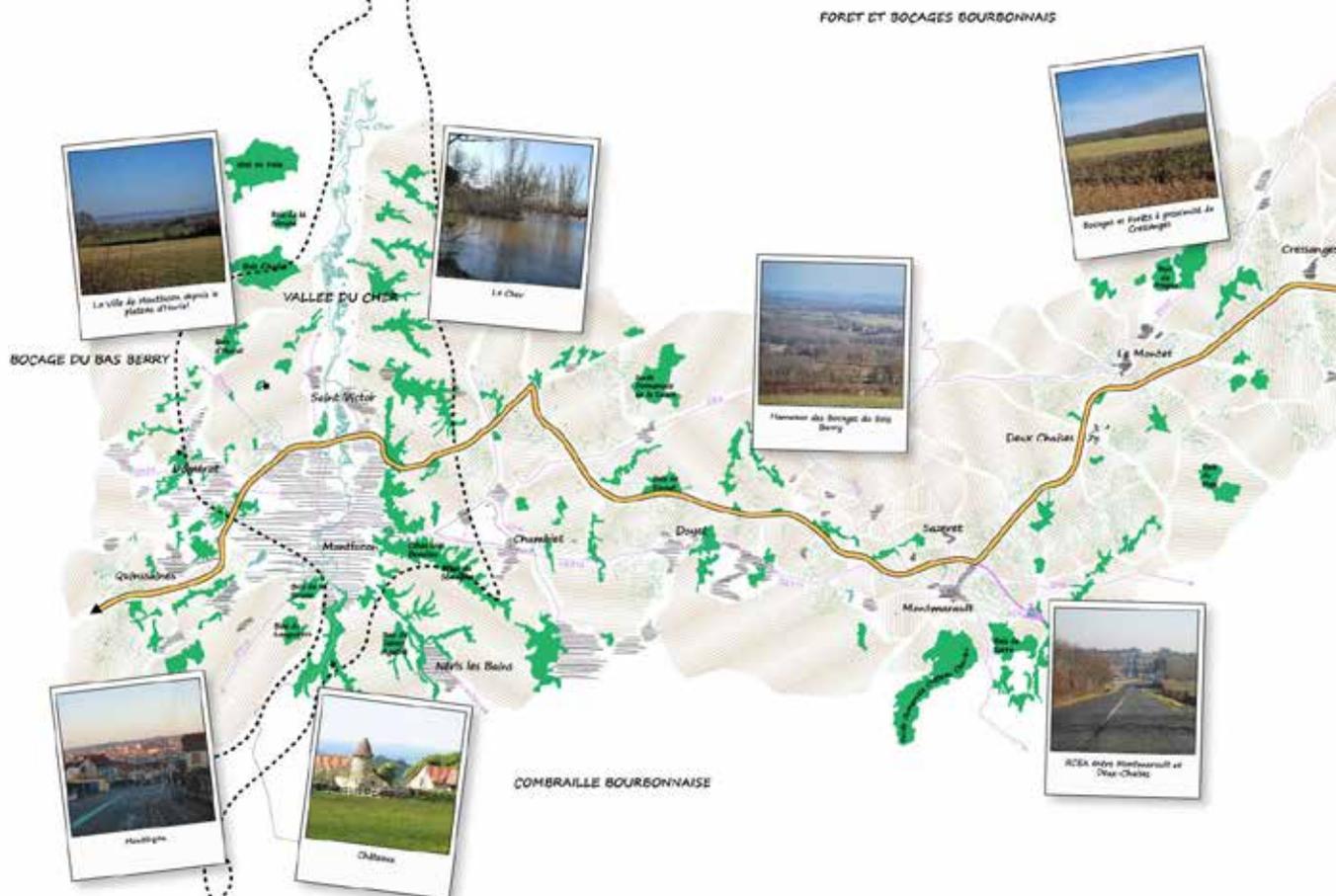
ois
oz

2. Controverses sur la notion de transition

En admettant même que les acteurs s'accordent pour suivre le fil rouge du concept de « transition », celui-ci véhicule de nombreuses significations. Ainsi, la transition peut être vue comme un passage entre deux étapes, qui va amener des bouleversements, auxquels il faut se préparer. C'est le sens du passage de la gestion de crise au cas par cas à la mise en place d'un processus de résilience territoriale. Mais la transition peut aussi évoquer un changement structurel majeur et inéluctable que, contrairement à la conception précédente, nous allons plus ou moins subir, à l'exemple du réchauffement climatique. Selon une autre conception, la transition est au contraire associée à une volonté d'agir, à une mise en mouvement, à travers des initiatives locales, qui peut nous permettre d'éviter des bouleversements non voulus. La transition peut aussi être intégrée dans le cadre d'un exercice de planification qui indique le chemin à suivre, les étapes, des cibles à atteindre, etc. pour réorienter le changement structurel à venir. Entre adaptation anticipative à la crise, bouleversement subi, initiative locale ou plan global, les conceptions des transitions sont bien différentes.

Comme le relève Jacques Theys déjà cité, ces conceptions hétérogènes s'inscrivent dans un véritable jeu d'oppositions :

- opposition entre continuité et discontinuité – rupture ou bouleversement éventuellement non maîtrisable (chaotique), d'un côté ; long changement ou processus continu, de l'autre ;
- opposition entre déterminisme et liberté – transition contrainte, orientée ou subie d'un côté ; choisie ou désirée, de l'autre ;
- opposition entre autonomie ou hétéronomie – mise en mouvement par le bas de la société civile ou des acteurs économiques, d'un côté ; processus dirigé ou collectivement accepté, de l'autre.



« Finalement, on observe donc un premier discours où les actions sont surtout envisagées comme un apport économique, et un second discours où les actions sont considérées surtout comme des ingrédients de la transition (c'est-à-dire, comme allant dans le bon sens mais dans un registre non quantifiable). Dans tous les cas, à l'échelle du département de l'Allier (c'est plus discuté au niveau régional ou national si l'on s'intéresse aux externalités et aux enjeux de compensations et de réciprocity qui sont adressés), les acteurs n'ont pas le sentiment que la transition est pour eux une impérieuse nécessité. La raison en est aussi que le risque immédiat, dans un territoire faiblement artificialisé et aux ressources naturelles abondantes, c'est plutôt la sécurisation d'un axe accidentogène, la dévitalisation économique des centres-bourgs et moins la perspective mal appréhendée de la transition écologique vis-à-vis d'une infrastructure. »

Extrait de l'entretien entre Xavier Desjardins (Acadie), Eddie Soulier (UTT) et Florian Muzard (DGALN) sur les controverses apparues au cours de l'Atelier des territoires de l'Allier (septembre 2021)



3. Controverses sur les dynamiques de changement

La « décadence de la planification stratégique », pour reprendre le titre d'un célèbre ouvrage¹⁵, est annoncée par certains auteurs dès la fin des années 1990, ce qui laisse ouvert un champ sur la bonne manière d'organiser l'action collective ou un changement majeur, comme l'est assurément la crise écologique, en dehors de l'idée de planification. Une des réponses possibles est celle donnée par Rob Hopkins à travers le mouvement des villes en transition. La dynamique de changement lancée par le mouvement de la transition s'oppose diamétralement à la planification centralisée, puisqu'il s'agit de s'appuyer sur les habitants et des citoyens plutôt que sur les experts ou les « technocrates », et ceci à l'échelle des villages ou des quartiers.

Peut-on dire pour autant que la planification a complètement disparu ? Rien n'est moins sûr. Il suffit de se reporter aux discours sur le développement (durable), et, par exemple, aux Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'ONU (2015), déclinés en 169 cibles et 244 indicateurs, ou encore au Plan national d'adaptation au changement climatique 2018-2022 (PNACC-2) pour l'appréhender. Une déclinaison intermédiaire du changement, entre le mouvement de la transition et celui du développement durable, réside dans des formes hybrides d'action collective organisée, notamment d'action publique, qui restent des leviers potentiellement efficaces pour une transition réussie. L'Atelier des territoires en est une bonne illustration. Enfin certaines dynamiques de changement se déroulent au niveau des individus, un nombre croissant de personnes ressentant un doute quant au mode de développement actuel reposant sur la croissance, et s'impliquant progressivement dans la transformation de leur mode de vie et/ou en faveur de nouveaux modèles de production-consommation plus sobres et résilients. Cela interroge le poids réel de la somme des gestes individuels dans la lutte contre le changement climatique qui reste à évaluer objectivement. Il n'empêche que l'engagement personnel renvoie à un type d'épreuve-défi, à la frontière de l'expérience intime et sociale (au sens de Rosanvallon).

On peut également pointer du doigt les travaux autour du management des transitions sociotechniques qui cherchent à objectiver les bonnes pratiques en matière de conduite des transitions, afin d'en proposer une vue systémique et, finalement, des méthodes de gestion de la transition (*transition management* en anglais) ou d'ingénierie de la transition (*transition engineering* en anglais), qui relèvent quant à elles, de logiques de planification.

Planification centralisée, mouvement des villes en transition, objectifs de développement durable, nouvelles approches de l'action publique, courants du *transition management*, ou expérience individuelle de la crise écologique, constituent autant d'approches qui ont du mal à communiquer, tant elles véhiculent des construits, des hypothèses, un pluralisme des rationalités et des jeux de rôles complètement différents les uns les autres.



¹⁵ Mintzberg, H. (1994), Grandeur et décadence de la planification stratégique, Dunod.

« Un aspect du problème relève du caractère transversal et intersectoriel des questions de mobilité, notamment lorsqu'on les relie aux logiques de transition. Ainsi un positionnement technique et très court terme d'un plan de mobilité peut rendre difficile son articulation avec d'autres sujets en lien. Les périmètres des différents projets autour des mobilités sur un même territoire peuvent être différents les uns des autres, de même que les données et états des lieux. Ainsi, les besoins de mobilité de demain (données prospectives) ne seront pas les mêmes que les besoins à court terme (besoins sans doute déjà dépassés), souvent identifiés à partir d'enquêtes plus anciennes (enquêtes « ménages »). De même, de nouvelles formes de mobilité, souvent liées à l'arrivée de populations sur le territoire ou de nouvelles pratiques ne sont pas nécessairement prises en considération (besoins en pistes cyclables, démobilité, etc.). Enfin, l'élaboration de plans à une échelle territoriale déterminée peut masquer la nécessité de penser la mobilité en termes d'inter-territorialité et/ou de solidarité entre territoires adjacents. »

Extrait de l'entretien entre Marie Evo (D&A), Eddie Soulier (UTT) et Florian Muzard (DGALN) sur les controverses apparues au cours de l'Atelier des territoires des Landes (septembre 2021)



4. Controverses sur les échelles spatiales et temporelles

Les échelles spatiales de l'action

Le renouvellement des questions de gouvernance doit beaucoup à la référence aujourd'hui omniprésente à la notion de « bien commun ». Face à une dynamique globale de privatisation des biens publics¹⁶, les « communs » incarnent une régulation collective auto-organisée, un « système polycentrique » qui imbrique des structures de gouvernance à petite et moyenne échelles, et donne donc une place centrale aux communautés locales¹⁷. Cependant, la création de communs se heurte à plusieurs principes, comme celui déjà évoqué de la propriété privée, mais aussi à d'autres obstacles, en particulier le principe de souveraineté. La gouvernance par le marché favorisée par l'installation d'échanges à l'échelle mondiale, tout comme la mouvance nationaliste actuelle qui réactive le principe de souveraineté classique, s'opposent à cet engouement pour le territoire à partir des années 1980, dont les communs peuvent être vus comme une des traductions : « le territoire s'impose comme lieu de coordination entre acteurs multiples, atomisés, en situation d'asymétrie, aux intérêts divergents, la territorialité comme source de construction des communs »¹⁸.

Ces mouvements aussi bien centripètes (retour de la souveraineté nationale, engouement pour le local) que centrifuges (mondialisation, sphère numérique, etc.) sont porteurs de bien des ambiguïtés¹⁹. À y regarder de plus près, le territoire n'est pas en lui-même un principe de coordination si unificateur que cela (il est traversé de nombreuses controverses²⁰) et peut être porteur de « risques d'enfermement dans le localisme »²¹, dès lors que n'est pas pensée l'articulation entre les échelles locales, nationales et globales.

Cette articulation des échelles de l'action, en lien avec la structuration d'une gouvernance, est très

16 On peut penser aux autoroutes, aux aéroports ou au réseau postal ainsi qu'à d'autres secteurs soumis à un processus de dérégulation comme ceux de la distribution d'énergie, des transports ferroviaires, de la santé même de l'enseignement supérieur.

17 Ostrom, E. (2009) "A Polycentric Approach for Coping with Climate Change", World Bank Policy Research Working Paper, N°5095, 2009.

18 Renouard, C., Beau, R., Goupil, C. et Koenig, C. (dir.), Manuel de la grande Transition, Paris, Les Liens qui libèrent, octobre 2020, p. 95.

19 Dans *Où atterrir ?* Bruno Latour évoque les contradictions ou difficultés qui traversent l'écologie politique : défiance à l'égard de la mondialisation, volonté de « retour au local », mais refus du repli sur soi identitaire ou traditionaliste. Cette double tension entre le local (« localisme ») et le global (« mondialisme ») et entre la modernité (« progressisme ») et la tradition (« conservatisme ») serait la cause d'oscillations permanentes ne permettant pas à la pensée écologique de fixer le cap de la transformation de la société (Latour, B. *Où atterrir ? La Découverte*, 2017).

20 Vanier, M. (2009), Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives, Presses Universitaires de Rennes.

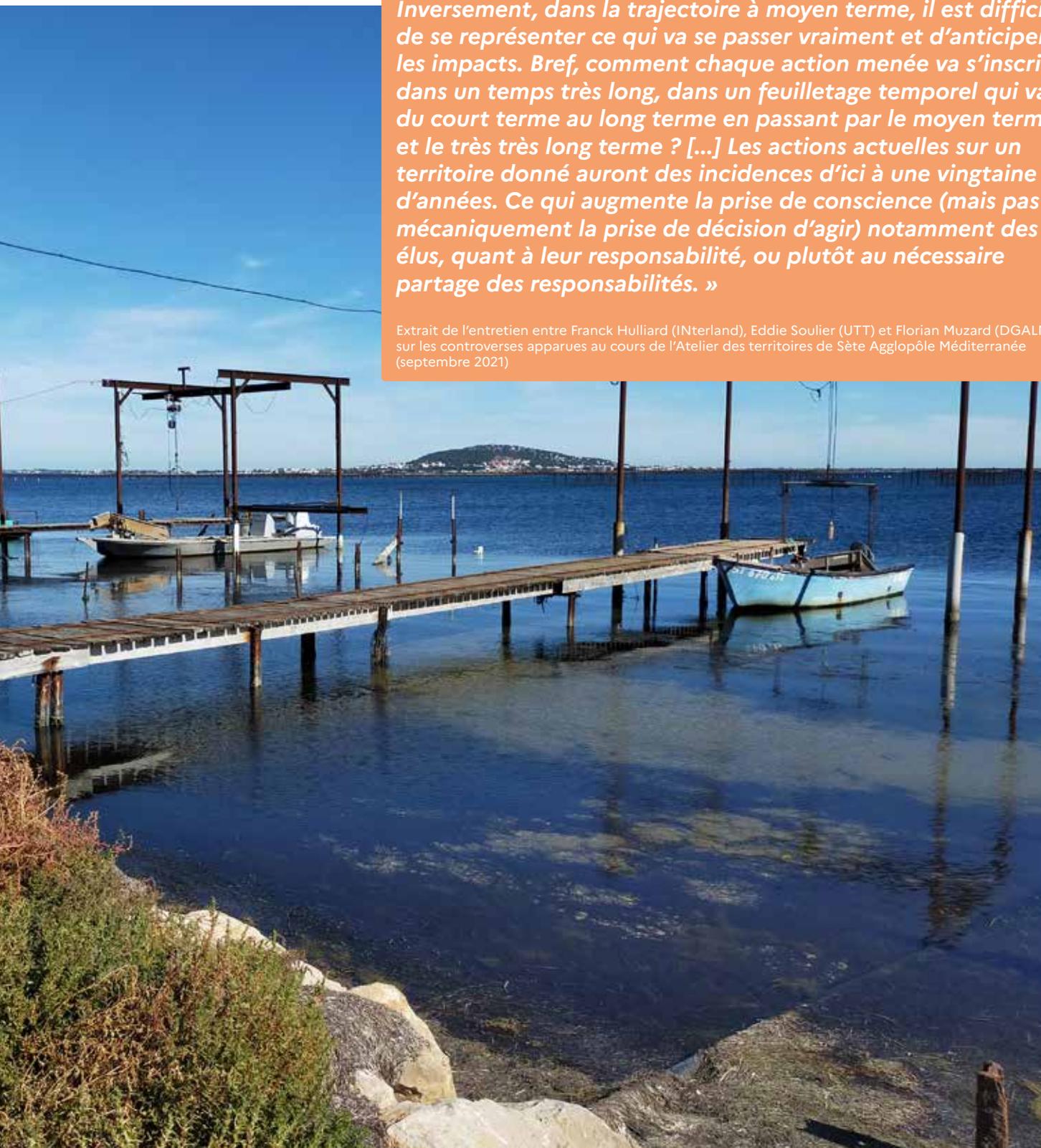
21 Caron, P. (2017), « Entre promesses et risques, l'usage du mot territoire dans la pensée du développement agricole », in Caron, P., Valette, E., Wassenaar, T., Coppens d'Eeckenbrugge, G. et Papazian, V. Des territoires vivants pour transformer le monde, Editions Quae.

liée à la question plus politique des formes de démocratie écologique. Traditionnellement, l'espace national est l'espace d'expression démocratique fondamental, qui se décline à l'échelle des collectivités territoriales. Mais les phénomènes écologiques ne sont évidemment pas contraints par ce découpage de l'organisation territoriale de la République, même en prenant en compte la différenciation, la décentralisation et la déconcentration croissante de cette organisation en France



« Sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée, les élus ne sont pas en conflit (ou alors, il n'est pas bloquant). Ils ont clairement pris conscience du problème et donc de la forte vulnérabilité aux aléas littoraux et de leurs enjeux. Néanmoins, une controverse pourrait naître de la représentation même de cette trajectoire, de la mesure du terme. Ainsi une première trajectoire s'inscrit dans le court terme. Les acteurs considèrent alors qu'ils ont pris des mesures nécessaires, mais ils savent pertinemment que ce n'est pas la solution unique, puisque les choses vont profondément changer dans une dynamique d'élévation du niveau marin de long terme. Inversement, dans la trajectoire à moyen terme, il est difficile de se représenter ce qui va se passer vraiment et d'anticiper les impacts. Bref, comment chaque action menée va s'inscrire dans un temps très long, dans un feuilletage temporel qui va du court terme au long terme en passant par le moyen terme et le très très long terme ? [...] Les actions actuelles sur un territoire donné auront des incidences d'ici à une vingtaine d'années. Ce qui augmente la prise de conscience (mais pas mécaniquement la prise de décision d'agir) notamment des élus, quant à leur responsabilité, ou plutôt au nécessaire partage des responsabilités. »

Extrait de l'entretien entre Franck Hulliand (INterland), Eddie Soulier (UTT) et Florian Muzard (DGALN) sur les controverses apparues au cours de l'Atelier des territoires de Sète Agglopôle Méditerranée (septembre 2021)



(pour reprendre la terminologie d'une récente loi). De plus, les mouvements écologiques ont le plus souvent adopté des actions aux échelles mondiales, européennes ou territoriales plutôt que nationales et, préférentiellement, selon des modalités d'organisation non classiques, plus favorables à la démocratie participative (associations, ONG, mouvements, participation citoyenne, engagements, réseaux sociaux, etc.) qu'à la démocratie représentative traditionnelle.

La réponse aux enjeux de transition sera donc forcément multi-scalaire (à différentes échelles) : certaines problématiques (identification des besoins et des ressources, expérimentations, méthodes participatives, nouvelles formes de gouvernance, etc.) sont le vecteur privilégié de l'implication directe des citoyens (échelle locale) alors que d'autres impliqueront des décisions à l'échelle régionale, européenne ou internationale (législations climatiques ou gouvernance de la biodiversité, organisation des marchés, etc.), alors que les États seront impliqués dans la traduction des cadres internationaux ou la conception de politiques publiques appropriées.

Les échelles temporelles de l'action

La bonne articulation des échelles de l'action collective est également un problème temporel. Comme le souligne Jacques Theys : « Dans la mesure où il s'agit d'abord d'élargir la mobilisation et de favoriser l'innovation tout azimut, cela [la question du temps] n'a pas trop d'importance. La perspective change, en revanche, si l'on introduit une dimension dont paradoxalement très peu de travaux sur la transition parlent et est pourtant essentielle : LE TEMPS (...) Dans le domaine de l'environnement en effet, et c'est sans doute une de ses caractéristiques majeures, il ne suffit pas de faire quelque chose, il faut le faire à temps. Avant c'est trop tôt, après c'est souvent trop tard – en raison, notamment, de l'importance qu'y jouent les effets cumulatifs et les irréversibilités. Or, il y a malheureusement beaucoup de raisons pour que cette lutte contre le temps se passe mal. La nature a des rythmes qui ne sont pas ceux de la société et que nous maîtrisons mal – avec, par exemple, de fortes inerties et des effets cumulatifs ou de seuil mal connus ... »²².

Or, les échelles de temps sont rarement prises en considération dans les initiatives de transition, comme si l'accent mis le plus souvent sur l'échelle territoriale et donc locale permettait de neutraliser la question ou de se dispenser d'y répondre. Et pourtant, l'inertie, autrement dit, la tendance lourde propre aux sous-systèmes composant le socio-écosystème (la démographie, les formes urbaines, les grands systèmes techniques, les mo-

des de vie, les infrastructures, les habitudes de mobilité, etc.) est telle qu'il s'avère particulièrement difficile d'espérer pouvoir synchroniser les temporalités de la nature, de la société et de la politique. Les controverses portant sur le réalisme de l'objectif de la transition écologique (par exemple sur les échéances des horizons temporels des mesures à prendre²³) ou des trajectoires nécessaires pour éventuellement l'atteindre sont rarement évoquées ou prises en considération.

Il y a donc à s'interroger sur l'articulation entre gouvernances locales, nationales et globales ainsi que sur celle des échelles temporelles de l'action collective, en lien avec l'asynchronisme autrement dit le décalage des temporalités de la nature, de la société et de la politique.

²³ Le dépassement des limites planétaires, par exemple, est l'objet d'un nombre croissant de travaux scientifiques qui portent sur les principaux processus en cause : le changement climatique, les pertes de biodiversité, les perturbations des cycles d'azote et de phosphore, l'usage des sols, l'acidification des océans, la diminution de la couche d'ozone, les aérosols atmosphériques, l'usage de l'eau douce ou la pollution chimique. Mais si la dégradation des conditions d'habitabilité est une réalité, celle-ci est rarement intégrée dans les projets de transition, en tant que telle. Par ailleurs, les travaux scientifiques actuels prennent de plus en plus en considération des objectifs sociétaux, en plus des objectifs environnementaux, qui conditionneraient les transitions : alimentation suffisante, eau potable et conditions sanitaires décentes, accès à l'énergie, logement correct, accès à l'éducation et aux soins, revenu minimum et travail digne de ce nom, accès aux réseaux d'information et de soutien social, etc. Or, ces objectifs écologiquement et socialement soutenables sont très éloignés des états du monde qui sont fait régulièrement (par exemple dans les rapports du Giec ou autres), et soulignent au contraire l'ampleur démesurée de la tâche pour satisfaire cette double condition.

²² Jacques Theys, op. cit., p. 18.

5. Controverses sur le contenu de la transition

Enfin, et ce n'est pas le moins important, la transition est affaire de contenus et de perspectives, que celles-ci soient morales (ou éthiques), « idéologiques » ou imaginaires. Pour l'illustrer, nous prendrons quatre exemples, construits autour de dilemmes courants.

Un des premiers dilemmes porte sur ce qu'on inclut et ce qu'on exclut au titre des sujets impliqués dans la crise écologique. Ainsi, à une conception classique très anthropocentriste, qui limite les impacts aux sujets exclusivement humains, d'autres conceptions morales ou politiques considèrent tous les êtres vivants non humains qui composent la biosphère et sont concernés par l'anthropocène (animaux, plantes, écosystèmes et plus généralement, le vivant). De même, la prise en compte des phénomènes intergénérationnels (la référence aux « générations futures »), des migrants climatiques en provenance des régions du monde défavorisées (victimes des injustices ou inégalités environnementales) ou des inégalités de genre (l'éco-féminisme) élargit inéluctablement les « entités » avec lesquelles entrer en relation pour sortir de l'anthropocentrisme ou bien en élargir considérablement le champ.

Un autre dilemme, à caractère normatif celui-là, renvoie aux modèles de la société d'abondance, de progrès ou de croissance qui alimentent la plupart des récits (aussi bien conservateurs que progressistes) de l'émancipation. Certains auteurs considèrent même que les démocraties modernes sont consubstantiellement sous-tendues par un paradigme de l'illimitation du monde, y compris sur le plan démographique. Les discours de la décroissance, les méthodes d'innovation frugale²⁴ ou même les critiques en faveur de la dés-innovation (ou « disnovation »²⁵) montrent bien la difficulté à changer de trajectoire, et à accepter éventuellement un retour de la rareté et à expérimenter des formes de sobriété volontaire. Le dilemme abondance/sobriété trace donc un autre champ de controverses.

Le troisième dilemme porte sur la manière de construire un problème à fort enjeu, reconnu politiquement comme tel par divers acteurs privés, publics ou associatifs, dans le cadre de territoires institutionnalisés (commune, EPCI, département, région, etc.). Il est en effet difficile d'articuler les périmètres institutionnels précédents avec l'espace fonctionnel du problème collectif considéré, la plupart du temps lui-même plurifonctionnel (alimen-

tation, mobilité, logement, dépenses énergétiques, etc.), pour dégager une politique locale favorable à l'émergence de coopérations favorisant la transition territoriale. Sans un bon alignement entre le territoire institutionnel, l'espace-problème, les coopérations préexistantes et le schéma de transition, le risque est un manque de cohérence et finalement un affaiblissement des effets de l'initiative. La question de la définition de l'échelle territoriale pertinente provient du fait que le périmètre géographique et social accepté comme pertinent pour gérer un problème collectif coïncide rarement avec un territoire institutionnalisé. La tentation est alors grande de re-spécifier le problème ou le besoin de telle sorte qu'il épouse une échelle territoriale qui minimise les difficultés. Il existe plusieurs approches ou méthodes pour favoriser l'alignement entre l'espace du problème et l'espace institutionnalisé (économie de la fonctionnalité, métabolisme territorial, etc.). Ces approches adoptent le plus souvent une approche systémique sur la réduction des besoins en ressources matérielles et énergétiques, à partir d'une hypothèse de réorganisation des activités économiques d'un territoire. Ce dilemme oppose donc les approches monodimensionnelles ou analytiques aux approches intégrées ou systémiques²⁶.

Le dernier dilemme, certainement le plus important (du fait de son caractère macroscopique), tourne autour de l'alternative transformation du modèle de développement/sortie du capitalisme. En effet, une large partie des travaux sur les transitions se situe explicitement ou implicitement dans une logique de transformation endogène ou d'aménagement du système économique en place, à l'image de la responsabilité sociale des entreprises (RSE), des nouvelles réglementations, des conventions internationales, de la démocratie écologique ou de la transformation du droit de propriété (ex. de la création du bail réel solidaire pour faire face à la rareté du foncier dans certaines zones tendues en termes de logements). Inversement, certains travaux montrent « les limites, voire l'impossibilité qu'engendre le système économique dominant vis-à-vis des enjeux du développement durable »²⁷.

26 L'approche analytique cherche à comprendre un système en modifiant chaque élément l'un après l'autre pour prédire les propriétés du système dans des conditions différentes. Chaque élément ou sous-élément du système devient un problème plus petit et de plus en plus facile à résoudre. L'approche systémique consiste à considérer l'objet d'étude comme un « système », c'est-à-dire comme un ensemble d'éléments complexes en relation de dépendance réciproque. Or, on sait bien que la question du logement rejoint celle de la mobilité, éléments difficiles à traiter de façon entièrement séparée dès qu'on souhaite raisonner à l'échelle d'un territoire pour répondre à des problèmes d'environnement. De même, le traitement de la question de l'alimentation nous mènera à faire un lien avec la mobilité et avec le bâti. Bref, l'approche systémique seule paraît en mesure de donner à comprendre les tenants et les aboutissants de ces nombreuses interrelations, approche qui nécessite de mobiliser de façon coopérative un grand nombre d'acteurs et, de proche en proche, d'aboutir à la nécessité de réorganiser en profondeur les activités du territoire, pour qu'elles tiennent compte de la rareté des ressources.

27 Buclet, N. (2011), *Ecologie industrielle et territoriale : stratégies locales pour un développement durable*, Presses universitaires du Septentrion.

24 Radjou, J., Prabhu, N. (2015), *L'innovation frugale. Comment faire mieux avec moins*, Diateino

25 Selon les termes d'Alexandre Monnin et Diego Landivar (2020) in <https://www.lemonde.fr/blog/internetactu/2020/03/12/desinvestir-de-sinnover-desincuber-demain-la-derniere-start-up/>

D'autres travaux enfin, essaient de se situer entre les deux, en cherchant par exemple à dé-corréler le développement et la croissance. C'est le cas de la recherche de nouveaux indicateurs et modèles de développement humain (cf. les travaux d'Amarty Sen puis de Martha Nussbaum sur les « capacités » en lieu et place du PIB). L'approche de la transition par une sortie du capitalisme considérée comme nécessaire, elle, vise par exemple à « agrandir dans toute la mesure du possible la différence entre société et capitalisme (...), c'est-à-dire (à) élargir au maximum les espaces et les moyens qui permettent la production de socialités alternatives, de modes de vie, de coopération et d'activités soustraits aux dispositifs de pouvoir du capital et de l'État. »²⁸.

Pour finir, nous proposons de résumer les principales controverses que soulève la transition écologique dans le tableau ci-après.

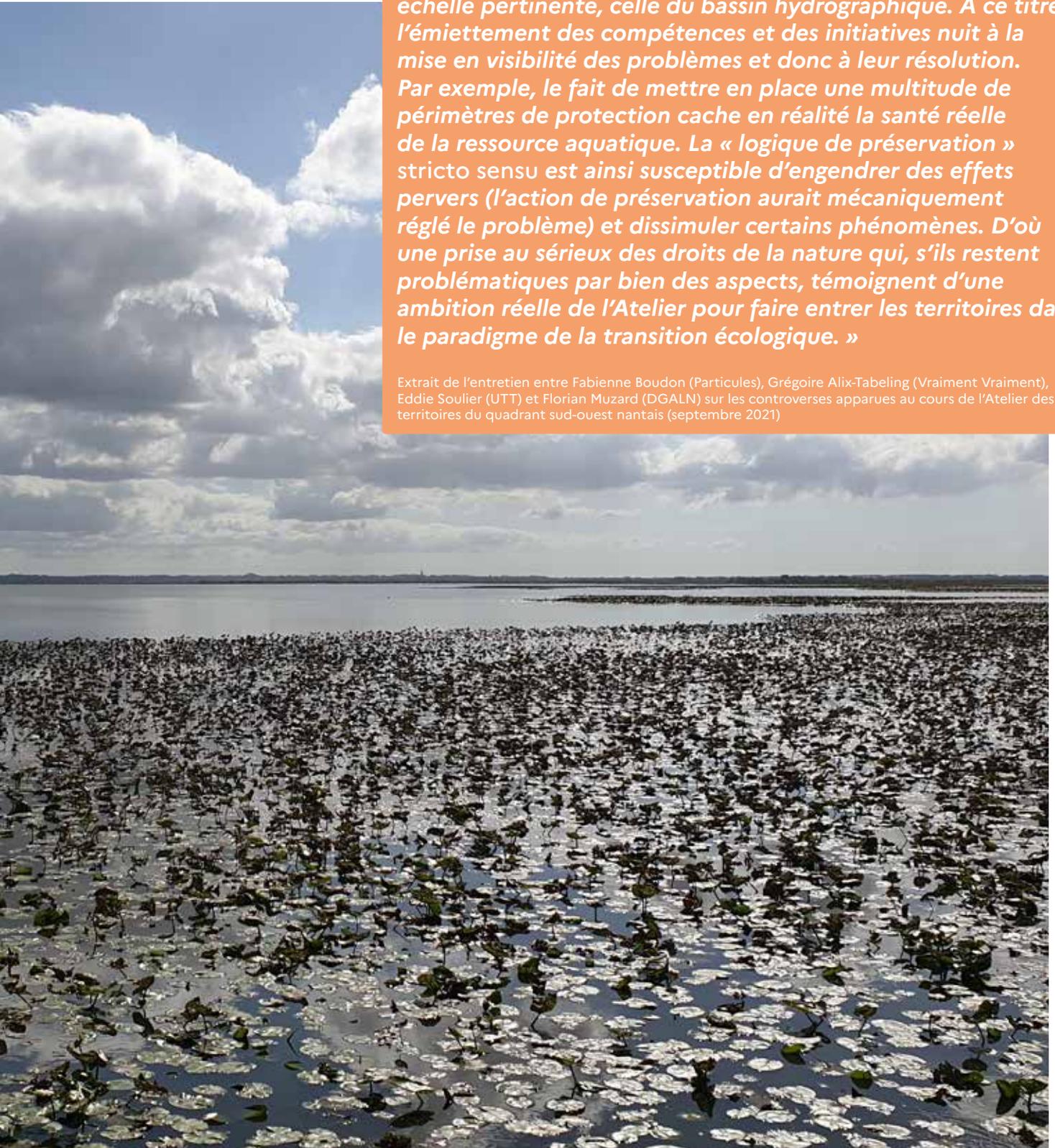
Types de controverses	Éléments à discuter
Controverses sur l'arrière-plan conceptuel de la transition	· Nature, Environnement, Développement durable, Transition écologique, Résilience
Controverses sur la notion de transition	· Continuité et discontinuité, déterminisme et liberté, autonomie ou hétéronomie
Controverses sur les dynamiques de changement	· Planification centralisée, mouvement des villes en transition, objectifs de développement durable (ODD), nouvelles approches de l'action publique, courants du « transition management », ou expérience intime de la crise écologique
Controverses sur les échelles spatiales et temporelles de l'action	· Local/Global, modernité/tradition · Long terme/court terme, juste à temps, asynchronisme des temporalités de la nature, de la société et de la politique.
Controverses sur le contenu de la transition : · Anthropocentriste/ inclusion des êtres non humains · Abondance/sobriété · Approche analytique (ou monodimensionnelle)/approche systémique (ou intégrée) · Transformation du modèle de développement/ sortie du capitalisme	· Ontologie · Nature du processus évolutif · Logique d'intervention · Voies de sortie

28 Gorz, A. (2019), Sortir du capitalisme, EcoRev' 2019/1 (N° 47), pages 217 à 224.

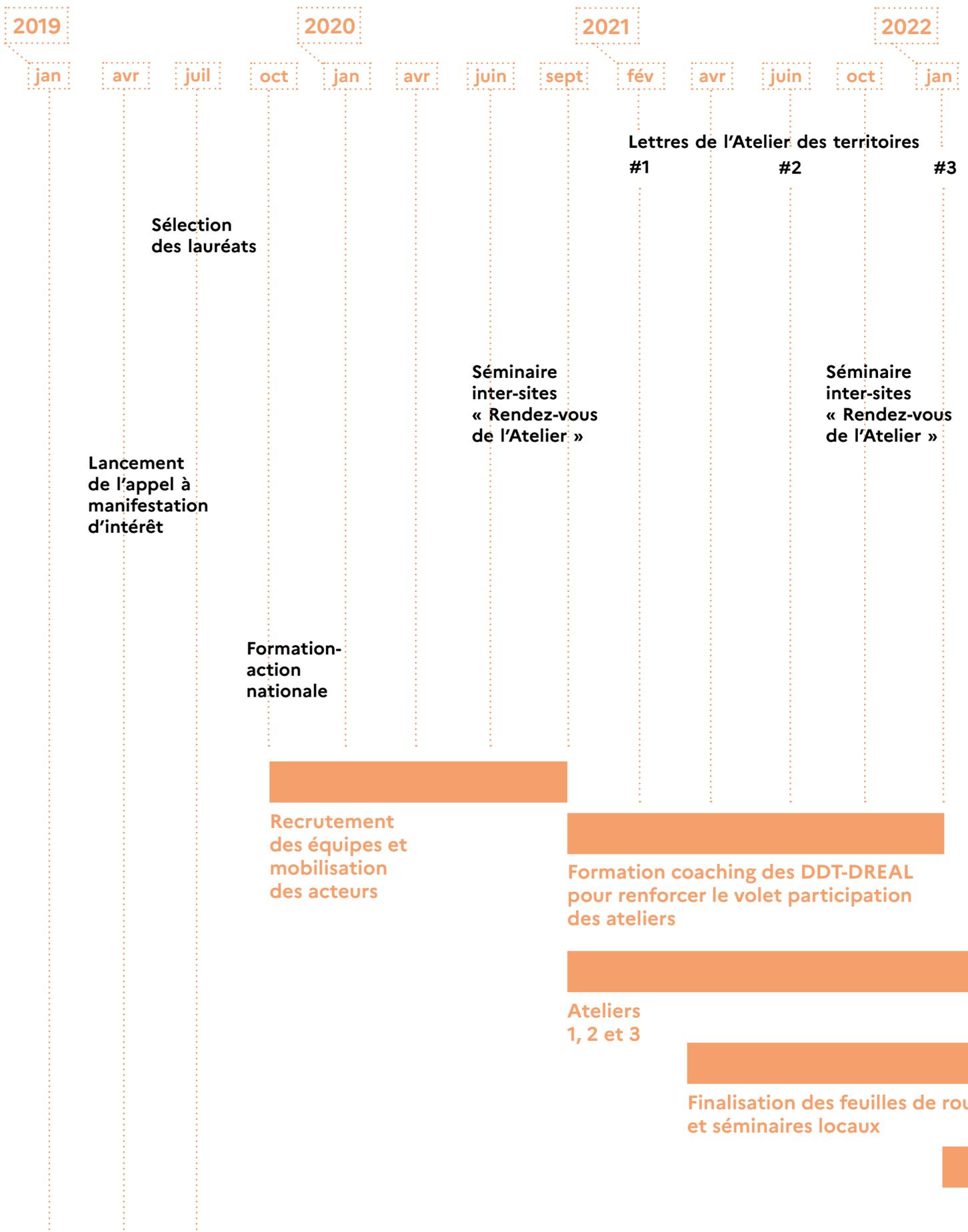


« La question des « entités » à prendre en compte dans les transitions est déterminante. A une vision réductionniste limitée à l'humain, s'oppose de plus en plus des projets prenant en considération d'autres entités, non humaines notamment (logique du vivant). Songeons à l'initiative récente autour du « Parlement de Loire » qui vise à tenir compte des entités naturelles autres qu'humaines – rivières, montagnes, forêts, océans, glaciers et sols – et des maux qu'ils subissent (surexploitation, prédation, etc.). Déclinée dans l'Atelier, cela donne le projet des « Saisons de l'eau » associant grand débat et festival pour mieux traiter de ces questions à une échelle pertinente, celle du bassin hydrographique. A ce titre, l'émiettement des compétences et des initiatives nuit à la mise en visibilité des problèmes et donc à leur résolution. Par exemple, le fait de mettre en place une multitude de périmètres de protection cache en réalité la santé réelle de la ressource aquatique. La « logique de préservation » stricto sensu est ainsi susceptible d'engendrer des effets pervers (l'action de préservation aurait mécaniquement réglé le problème) et dissimuler certains phénomènes. D'où une prise au sérieux des droits de la nature qui, s'ils restent problématiques par bien des aspects, témoignent d'une ambition réelle de l'Atelier pour faire entrer les territoires dans le paradigme de la transition écologique. »

Extrait de l'entretien entre Fabienne Boudon (Particules), Grégoire Alix-Tabeling (Vraiment Vraiment), Eddie Soulier (UTT) et Florian Muzard (DGALN) sur les controverses apparues au cours de l'Atelier des territoires du quadrant sud-ouest nantais (septembre 2021)



Calendrier de la session nationale de l'Atelier « Amplifier la transition écologique avec les territoires »



Auteur(e)s



Stéphanie Bidault, juriste spécialisée en droit des risques, met ses compétences au service des territoires afin de promouvoir de nouvelles approches de la prévention du risque inondation dans un contexte de changement climatique. Directrice du CEPRI pendant plus de 10 ans, elle a collaboré à plusieurs publications et a participé à de nombreuses discussions nationales aux côtés de l'État pour porter la voix des collectivités (compétence GEMAPI, mise en œuvre des PAPI...). Depuis juin 2022, elle est experte gestion des risques et adaptation au changement climatique à l'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité.



Anaïs Lefranc-Morin est géographe-urbaniste, mais privilégie résolument les approches pluridisciplinaires. Elle mobilise les apports de la recherche, de la prospective et de la participation citoyenne au service de l'action publique. Durant plusieurs années, elle a piloté des démarches de prospective territoriale relatives à la transition socio-écologique au sein de l'ANCT. Depuis avril 2022, elle est conseillère technique « prospective et résilience » auprès de l'Adjointe à la Maire de Paris chargée de l'Innovation, de l'Attractivité, de la Prospective Paris 2030 et de la Résilience.



Jean-Baptiste Marie, architecte, docteur en aménagement et architecture est directeur général de l'Europe des projets architecturaux et urbains, organisme de recherche et d'expérimentation sous tutelle du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et du Ministère de la Culture. Il est par ailleurs professeur à l'ENSA de Clermont-Ferrand et dirige l'Unité mixte de recherche Ressources.

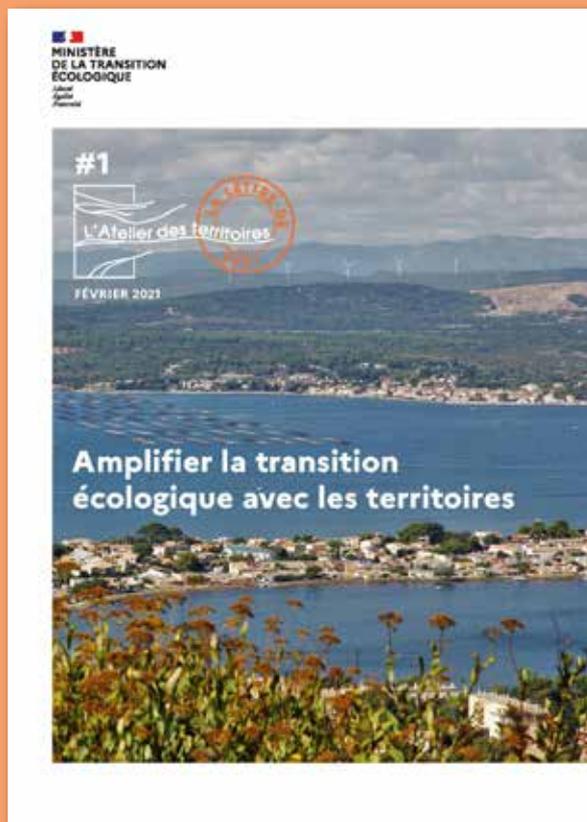


Eddie Soulier est professeur à l'Université de Technologie de Troyes (UTT) et chercheur dans l'équipe Tech-CICO du laboratoire LIST3N. Ses travaux portent sur les connaissances et le *storytelling* organisationnel, les communautés et les réseaux sociaux, l'épistémologie philosophique, les nouvelles formes d'organisation et la modélisation numérique appliquée à des domaines tels que l'étude des spatialités, des transitions, des mobilités, de l'énergie, des écosystèmes ou des services.

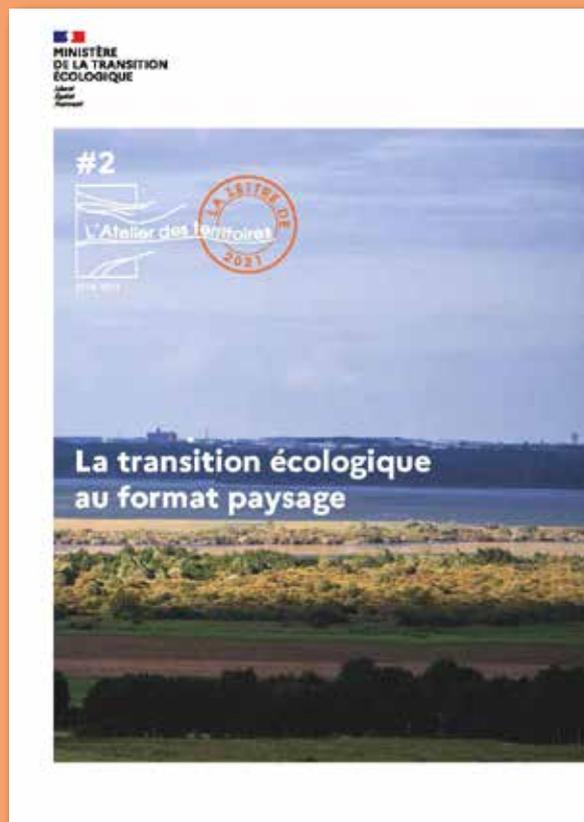


Laurent Terral est géographe et chercheur à l'Université Gustave Eiffel au sein du Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT). Ses recherches portent principalement sur les facteurs et les enjeux de développement territorial, l'analyse des ressources territoriales, dans le contexte des pays développés. Plus récemment, ses travaux ont amené à s'intéresser à l'évolution des interactions entre les infrastructures aéroportuaires et leur territoire et aux problématiques plus spécifiques posées par ce type d'équipement.

Retrouvez les précédentes lettres sur le site internet de l'Atelier des territoires...



La Lettre #1 : l'installation des ateliers sur le terrain, compliquée par la crise sanitaire mais inventive aussi, les enjeux et intentions de projet, les premières pistes d'enseignements transversaux.



La Lettre #2 : les paysages quotidiens ou exceptionnels des sites de la session tels qu'ils résultent de nos aménagements, développements et usages actuels et le potentiel de rééquilibrage que recèlent les dynamiques de transition écologique.



La Lettre #3 : la participation des habitants et des forces vives du territoire comme levier d'amplification. Entre acceptabilité et nécessité pour faire advenir les ruptures nécessaires ainsi que de nouveaux modes de coopérations productrices de bien commun ?



La Lettre #4 : les controverses sur le diagnostic, les moyens ou la mise à l'agenda des actions à engager, les positions des parties-prenantes, les zones de consensus et de dissensus et des enjeux de mise en cohérence des politiques publiques.

La lettre de l'Atelier des territoires est éditée par la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature pour valoriser les productions et réflexions en cours de la démarche Atelier des territoires et susciter un débat utile à l'évolution des pratiques de l'urbanisme et de l'aménagement au service de la transition écologique.



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*