Norois

Environnement, aménagement, société

227 | 2013

Sentir et ressentir la ville

Infrastructure urbaine, planification et controverse : le projet différé d'un contournement routier au sud d'Angers

Contested urban planning: the postponed motorway bypass in south Angers

Laurence Rocher

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/norois/4693>

DOI : 10.4000/norois.4693

ISBN : 978-2-7535-2916-8

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2013

Pagination : 83-96

ISBN : 978-2-7535-2882-6

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Laurence Rocher, « Infrastructure urbaine, planification et controverse : le projet différé d'un contournement routier au sud d'Angers », *Norois* [En ligne], 227 | 2013, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/4693> ; DOI : 10.4000/norois.4693

Infrastructure urbaine, planification et controverse : le projet différé d'un contournement routier au sud d'Angers

Contested Urban Planning: The Postponed Motorway Bypass in South Angers

Laurence ROCHER

UMR 5600 Environnement Ville Société, Université de Lyon 2, Institut d'urbanisme de Lyon, 14 avenue Berthelot
– 69007 LYON. Tel : +33 (0)4 78 61 08 60 (laurence.rocher@univ-tours.fr)

Résumé : La réalisation d'une infrastructure autoroutière au sud d'Angers, dernier maillon du contournement de l'agglomération, est inscrite à l'agenda local depuis plus de trente ans sans parvenir à voir le jour. L'analyse porte sur l'histoire de ce projet au regard de la contestation dont il a été l'objet. Elle met en évidence l'évolution de la justification et du tracé du contournement projeté, des conditions de son portage politique et institutionnel, ainsi que des modalités d'action et de l'argumentation contre sa réalisation, en montrant comment ces différents aspects sont liés. Le cas de cette infrastructure sans cesse différée illustre la difficulté à mettre en œuvre des projets constitutifs de la planification d'agglomération dont les cadres d'action et les registres de justification sont en renouvellement continu.

Abstract: The project of a motorway bypass infrastructure in the south of Angers (France), still in discussion, has been planned for more than 30 years, without being realized. The paper focuses on the history of this project and considers the opposition it had to face. It highlights the evolution of the justification of the bypass, the conditions of its political and institutional support, as well as the modes of action and argumentation against its implementation. It also shows how closely related are these aspects. The case of this constantly delayed infrastructure illustrates the difficulty in implementing urban planning when the action frameworks and justifications are in continuous renewal.

Mots clés : infrastructure autoroutière – planification – agglomération – controverse – décision

Keywords: motorway bypass – urban planning – metropolitan area – controversy – decision

INTRODUCTION

« Rocade sud : dernière ligne droite... avant l'abandon¹? » titrait en février 2012 *l'Échangeur*, publication de l'association *Camp de César* mobilisée depuis une vingtaine d'années contre la réa-

lisation d'une voie rapide au sud d'Angers. La concertation relative à ce projet d'infrastructure, qui s'est tenue de décembre 2011 à juillet 2012 sur recommandation de la Commission Nationale du débat public (CNDP), a été suivie d'une décision de la Communauté d'agglomération *Angers Loire Métropole* de ne pas réaliser de nouvelle voie dans l'immédiat. Dernier tronçon d'un contournement

1. *l'Échangeur*. La lettre de l'Association du Camp de César, n° 12, février 2012.

autoroutier de l'agglomération, ce projet a émergé pour la première fois en 1976 lorsqu'il a été inscrit au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). Sa localisation entre Maine et Loire, aux portes d'Angers, a révélé un espace qui se trouve en tension entre des usages et des destins divergents puisqu'il s'agit d'une zone d'activité horticole, d'intérêt écologique et récréatif, soumise en raison de sa proximité avec l'espace urbain dense à une forte pression immobilière ainsi qu'à la tentation d'y localiser des infrastructures consommatrices d'espace.

L'objectif est de rendre compte de l'évolution du projet au regard de la contestation dont il a été l'objet afin de comprendre les raisons à la fois de son maintien à l'agenda et de son report sur une période de plus de trente ans. La fonction et le tracé du contournement projeté, mais aussi son portage politique et institutionnel ont sensiblement évolué sous l'effet d'une opposition dont les modalités d'action et l'argumentation ont elles aussi évolué. Cela conduit à s'intéresser tant aux conditions procédurales de la mise à l'agenda de ce projet qui fait figure de traceur de l'histoire de la planification de l'agglomération angevine, qu'à l'analyse de la justification d'une solution mise à l'épreuve par une opposition efficace si l'on juge sa capacité à en différer la réalisation. L'analyse de la controverse et de ses conséquences appelle cette double lecture des ressorts justificatifs et du cadre procédural de la planification qui offre des prises à la contestation multipliées sur une temporalité longue². L'histoire de cette infrastructure « serpent de mer » peut être reconstruite *a posteriori* suivant deux épisodes. Le premier est celui du bouclage d'un anneau de contournement planifié par l'Etat dans les années 1970 puis par l'intercommunalité d'agglomération dans les années 1990, contesté par un « front périurbain » qui a obtenu son annulation par le Tribunal administratif. A partir des années 2000, le projet de « liaison sud » résulte d'une reconfiguration du tracé annulé ; il est mené dans le cadre d'un portage local mais incertain qui fait face à une opposition associative reconfigurée. Afin de comprendre pourquoi et comment cette infrastructure qui reste inscrite

comme « projet structurant³ » de la planification d'agglomération n'a jusqu'à présent pas vu le jour, nous nous attacherons à identifier où échoue son « irréversibilisation » (Lolive et Tricot, 2002). Cela nécessite de reconstruire le rapport dialectique qui s'est établi entre une décision qui peine à trouver des points de fixation qui lui assurent un non-retour et une contestation qui parvient au contraire à « irréversibiliser » la non-solution en activant les règles de l'occupation de l'espace face à une assise fragile sur le plan de la planification procédurale et du portage politique.

FRONT PÉRIURBAIN ET VERROUS ENVIRONNEMENTAUX CONTRE LE CONTOURNEMENT SUD D'ANGERS

La réalisation d'« un anneau complet de rocade » demeure inscrite comme une priorité de la politique des transports et de l'aménagement du territoire de l'agglomération angevine⁴ pendant plus de trente ans. D'abord prévue sans être réalisée, sa remise à l'agenda dans les années 1990 fait naître un front de refus qui parvient à faire valoir la préservation d'un espace périurbain au titre de ses qualités écologiques et patrimoniales.

Le tronçon nécessaire au « bouclage » d'un anneau de contournement...

Le projet de construction d'une voie de contournement au sud de l'agglomération angevine a été inscrit pour la première fois au SDAU publié en 1976. Elaboré par la Commission locale d'aménagement et d'urbanisme composée de membres de la Direction départementale de l'équipement (DDE), de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération angevine nouvellement créée, et d'un bureau d'étude, le SDAU prévoyait plusieurs équipements routiers et autoroutiers permettant d'accueillir le trafic de transit, dans la préoccupation de la constitution du réseau national. La réalisation de l'ensemble de ces opérations connaîtra du retard, attribué notamment à la crise économique du début des années 1980 (Jeanneaux, 1985). Le contournement sud, dont le tracé n'a pas

2. Les données utilisées proviennent de divers documents, d'articles de presse, d'entretiens avec des acteurs locaux, collectées lors d'une enquête de terrain réalisée en 2008-2009 dans le cadre d'un projet collectif de recherche intitulé « *Conflits de proximité et dynamiques urbaines* » coordonné par P. Melé et financé par l'ANR (programme *Conflits, guerres et violence*).

3. [<http://www.angersloiremetropole.fr/projets-et-competences/domaines-d'intervention/deplacements/la-liaison-sud/index.html>], consulté le 12 mars 2012.

4. La ville d'Angers compte en 2009 147 305 habitants, la communauté d'agglomération 264 689 habitants, et l'aire urbaine 394 710 habitants (INSEE).

fait l'objet de réservation d'un corridor lors de ce premier exercice de planification, ce qui est une condition nécessaire à sa réalisation (Debizet, 2011), deviendra impossible en raison de l'urbanisation du secteur du val de Maine. L'élaboration d'un nouveau schéma directeur est prise en charge par le Syndicat mixte de la région angevine (SMRA) qui regroupe en 1991 cinquante communes. Le Schéma directeur de la région angevine (SDRA), publié en 1996, fixe comme objectif de « compléter le réseau routier » afin d'optimiser la gestion des flux de transit et locaux⁵. Le report des trafics de transit hors du centre dans le but de décongestionner les voies urbaines, notamment les « voies sur berges » qui jouxtent la rivière de la Maine et assurent cette fonction de transit, passe par la réalisation d'infrastructures nouvelles, en l'occurrence un tronçon Nord de l'A11 et une nouvelle voie au sud de l'agglomération. La première sera réalisée et mise en service en 2008, tandis que la seconde a toujours été différée.

Parmi les sept tracés prévus pour le contournement sud dans le SDRA, qui ont comme point commun de prévoir un franchissement de la Maine, le tracé n° 3 – le plus proche de celui prévu dans le SDAU de 1976 – recueille la préférence des décideurs. Il prévoit un passage au nord des communes de Sainte-Gemmes-sur-Loire et des Ponts-de-Cé (figure 1), un franchissement de la Maine puis la traversée de la commune de Bouchemaine pour rejoindre la RN 23 à l'Ouest. Le choix de ce tracé, qui traverse trois communes périurbaines situées entre la ville d'Angers et la Loire caractérisées par le développement d'habitat résidentiel et la présence d'activité horticole, va soulever le mécontentement de plusieurs acteurs qui se trouvent concernés.

... Se heurte à un front de refus périurbain...

La commune de Sainte-Gemmes-sur-Loire compte de nombreuses entreprises de production horticole qui, par le biais de leur syndicat, manifestent leur inquiétude quant à l'emprise de la voie

autoroutière qui nécessiterait d'exproprier totalement ou en partie plusieurs exploitations. Mais c'est surtout l'association *Camp de César*, créée en 1993 par des habitants, qui va mener l'opposition à ce projet en mettant en avant la valeur patrimoniale de l'espace menacé. Le festival annuel « Les Gemmoiseries » lancé en 1996 sur le thème de l'horticulture, l'organisation d'événements autour du patrimoine communal et de l'histoire locale, assurera à l'association une assise sur le long terme et une inscription forte dans la vie culturelle et politique locale. La rocade, objet de clivage lors des élections, s'est imposée comme un enjeu communal de premier ordre avec l'intégration d'acteurs associatifs dans le conseil municipal puis dans le conseil communautaire. Autre acteur de la mobilisation, les résidents des quartiers pavillonnaires de Bouchemaine (regroupés dans *l'Association d'opposition au tracé du Val de Maine-AOT*) contestent le choix du tracé en zone urbanisée, davantage que l'opportunité du projet, notamment auprès de leur maire qu'ils exhortent à prendre position en faveur d'un tracé qui les affecterait moins. Enfin, les associations de protection de l'environnement⁶ prennent part à l'opposition au projet au motif des incidences sur l'environnement dans le secteur des bords de Maine –les plaines de la Baumette–, qui font l'objet de plusieurs classements au titre de la protection de la faune, de la flore, ainsi qu'en raison de la présence d'éléments patrimoniaux. Les associations se réunissent au sein de la coordination *Futura 2020* créée en 1996, qui rassemble plusieurs groupes en lutte contre des projets autoroutiers, incluant le tronçon nord. Les infrastructures connaîtront une issue différente, mais la dynamique de contestation est liée, à la fois en termes d'organisation pratique (à travers la création d'un collectif), puis en termes d'argumentation (voir plus loin). Les maires des communes concernées s'opposent à ce projet porté à l'origine par le district et dont le président, maire d'Angers, est accusé de privilégier les intérêts d'Angers au détriment de ceux de l'agglomération, en sacrifiant des espaces périurbains. Les conseils municipaux délibèrent en défaveur du Schéma directeur, menacent de sortir du SMRA et saisissent le préfet au motif que « l'intérêt essentiel » com-

5. Il s'agit de « garantir la fluidité des déplacements à 20-30 ans; accroître les capacités de franchissement de la Maine [...]; réduire les nuisances occasionnées par la circulation automobile en zone urbanisée [...]; assurer la continuité du réseau d'intérêt national; améliorer l'accessibilité de l'ensemble des communes de la région angevine et des principaux pôles de développement économique » (Agence d'Urbanisme de la Région Angevine, *Schéma Directeur de la Région Angevine*, 1996).

6. À l'initiative de l'APPROVAM- Association pour la protection de la vallée de la Maine et avec le soutien de la Sauvegarde de l'Anjou, association départementale membre de France Nature Environnement.

Figure 1 : Infrastructures autoroutières et projets de contournement d'Angers
 Angers' motorway network and proposed bypass

munal est menacé, ce qui donnera lieu à la réunion d'une commission de conciliation fin 1996.

Résidents, horticulteurs, environnementalistes et élus communaux contestent le tracé envisagé, pour des motifs différents mais qui ont en commun de mettre en avant les diverses qualités environnementales, patrimoniales, économiques de cet espace aux portes de la ville. L'opposition à la rocade sud, orchestrée par une mobilisation habitante, associative et politique, s'organise au gré des espaces et des intérêts concernés par le tracé et ses variantes (Wolff, 2000). Se constitue ainsi un front de refus à une infrastructure qui en les menaçant vient mettre en exergue les diverses qualités de ce secteur périurbain que chacun s'attache à préserver face aux intérêts de la ville centre et de l'agglomération. La rocade sud, pierre d'achoppement du Schéma directeur, devient un objet de tension qui va fortement affecter la vie politique locale : dans les communes concernées où le projet s'impose comme enjeu électoral, ainsi qu'au sein de l'agglomération où il fait se cristalliser des clivages entre la ville centre et les communes périurbaines.

... Qui parvient à faire invalider le tracé

Après l'adoption du Schéma directeur en juillet 1996, le conflit prend une tournure contentieuse. Les communes de Bouchemaine et de Sainte-Gemmes-sur-Loire ainsi que plusieurs associations (*Approvam*, *Camp de César*, *Champs Saint-Martin*, AOT) saisissent le Tribunal administratif de Nantes qui prononce un sursis à exécution du Schéma directeur en juillet 1997, ce qui a entre autres comme effet de geler les procédures de révision des Plans d'occupation des sols (POS). Le franchissement de la Maine est considéré successivement par le commissaire du gouvernement, le tribunal administratif puis par le Conseil d'Etat comme causant « une atteinte excessive à une zone naturelle sensible ». Le tribunal administratif de Nantes annule le Schéma directeur en mai 1998, faisant état de plusieurs classifications qui se superposent sur la zone concernée : Zone d'importance communautaire pour les oiseaux (ZICO), zone humide d'importance internationale recensée au titre de la convention de Ramsar et classée Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) type 1, bords de Maine inscrits à l'inventaire des sites pit-

toresques du département, espaces de protection de monuments classés, zones inscrites à l'inventaire des monuments historiques (partie Nord de la commune de Sainte-Gemmes-sur-Loire) ; il mentionne en outre l'unité de la zone horticole. Pour toutes ces raisons, le « scénario n° 3 » est considéré comme « entaché d'erreur manifeste d'appréciation ». Les efforts des responsables du Schéma directeur visant à atténuer les impacts de l'infrastructure de manière à ce qu'elle s'insère « dans l'espace traversé avec le maximum de discrétion », notamment en concevant « un franchissement [de la Maine] qui valorise la vallée » localisé en bordure nord de l'espace déclaré Zone de protection spéciale du réseau Natura 2000 en 1999, ne parviendront pas à éviter les verdicts défavorables. Suite aux recours en appel déposés par le SMRA, la cour administrative d'appel valide le Schéma directeur en juin 2000, mais en excluant le tracé impliquant le franchissement de la Maine.

La défense du cadre de vie, de l'activité horticole, des qualités écologiques et patrimoniales, se sont associées dans la constitution d'un front de refus dont les motivations diffèrent mais qui se rejoignent dans l'objectif partagé de préserver un espace périurbain menacé par l'implantation d'une infrastructure d'agglomération. Ce sont les contraintes environnementales et patrimoniales qui, sous l'effet des décisions de justice, mettent profondément en cause la réalisation du contournement sud à la fin des années 1990. Le cumul de plusieurs dispositifs de zonage porteurs d'impératifs, d'exigences et d'orientations diverses à prendre en compte ou à respecter, participent d'une qualification de l'espace (Melé et Larrue, 2008) que les opposants ont activée par la voix contentieuse.

LA « LIAISON SUD » : UN PROJET D'AGGLOMÉRATION AU PILOTAGE INCERTAIN FACE À UNE CONTESTATION RENOUVELÉE

Face à l'impossibilité de franchir la Maine, une solution de rabattement prend de l'importance à partir des années 2000 : il s'agit de construire une voie autoroutière au nord de la commune de Sainte-Gemmes-sur-Loire, contournant les voies ferrées pour rejoindre Angers au niveau des voies sur berges. La « petite liaison sud », d'emprise moindre, plus proche des zones urbaines denses,

s'impose comme la nouvelle solution portée dans un contexte institutionnel et politique renouvelé. Elle se heurte à nouveau à une contestation dont les acteurs, les stratégies d'action et les motivations ont sensiblement évolué.

La Liaison sud : le portage aléatoire d'un projet d'infrastructure locale

La communauté d'agglomération *Angers Loire Métropole* est créée en 2001 par transformation du district ; les déplacements (notamment les voies structurantes d'intérêt communautaire) font partie de ses compétences. Alors que les responsabilités et l'expertise des intercommunalités urbaines s'affirment dans le domaine des politiques de déplacement qui remplacent celles des transports (Debizet, 2011), c'est par le biais d'un portage mixte agglomération/département que la rocade sud d'Angers est reprogrammée. En 2005, le conseil général du Maine-et-Loire inscrit le projet d'une « petite liaison sud » au dossier de voirie qui préfigure de schéma de voirie d'agglomération et prend en charge la maîtrise d'ouvrage. Une convention avec l'agglomération prévoit que le financement, estimé à 160 millions d'euros, soit assumé pour moitié par les deux collectivités de bords politiques opposés. Le conseil général rend public en 2008 un dossier de présentation du projet de la création, sur 6 km, d'une voirie 2x2 voies à chaussées séparées comprenant plusieurs échangeurs, présentant des caractéristiques autoroutières, avec un trafic attendu de 50 000 véhicules/jour. La desserte de la ville centre et de la gare devient la vocation principale⁷, davantage que l'accueil du trafic de transit qui apparaît subsidiaire dans la vocation de cet équipement prévu au plus près des zones denses.

Bien que l'intérêt local (Novarina, 2005) de l'infrastructure se confirme, les porteurs du projet se trouvent rapidement en désaccord à la fois sur la forme et la fonction de l'infrastructure à créer⁸. Le

désengagement du conseil général est annoncé officiellement en septembre 2009. La communauté d'agglomération décide, lors d'un conseil d'agglomération extraordinaire réuni le 10 novembre 2009, de reprendre à son compte la maîtrise d'ouvrage de la « liaison sud » et confie les études préalables à un bureau d'étude qui publie en 2011 un dossier d'évaluation comparative fondé sur quatre scénarios (figure 2). Deux d'entre eux consistent à requalifier des voies existantes (les boulevards urbains sud d'une part, l'aménagement des routes départementales RD 112 et RD 102 d'autre part), les deux autres reposent sur la création de voies nouvelles : une « petite liaison sud », d'une longueur de 7,5 km équivalente au tracé envisagé précédemment, une « grande liaison sud » d'une longueur de 13 km localisée au sud de la Loire.

Après avoir été mis à l'ordre du jour par l'Etat sans être concrétisé, repris par des autorités locales en cours de constitution face à un Etat désengagé, puis par une coalition de collectivités locales fragile et peu pérenne, le projet de contournement sud est dorénavant porté par la communauté d'agglomération qui a pris soin de l'inscrire dans les différents documents de planification.

La planification d'agglomération : des assises pour le projet de liaison sud et des prises à la contestation

La réalisation de la « petite liaison sud » est présentée comme une nécessité pour le désengorgement du trafic urbain dans le Plan de déplacement urbain (PDU) adopté en 2000⁹ puis dans les documents d'urbanisme et de planification élaborés dans les années suivantes. Le SDRA, dont la révision est ouverte en décembre 2005, laisse place au Schéma de cohérence territoriale (SCOT) dont le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD), publié en 2007, confirme la priorité de « finaliser le réseau métropolitain », afin d'assurer « une qualité de vie supérieure dans les quartiers et les centres bourgs¹⁰ ». Le Document d'orienta-

7. « La liaison sud doit capter les trafics routiers de transit local qui empruntent actuellement les boulevards sud d'Angers et répondre au besoin créé par la diminution de capacité des voies sur berges », Conseil Général de Maine-et-Loire, Liaison sud d'Angers, *Dossier des objectifs et caractéristiques essentielles rendant public le projet*, janvier 2008, 8 p.

8. Les élus de la communauté d'agglomération contestaient le caractère autoroutier du projet, acceptant la liaison sud « à condition que sa forme soit celle d'une voirie urbaine, apaisée, à la vitesse limitée à 50 km/h, à niveau et sans échangeur en ouvrage, combinée à un développement des transports en commun » (*Courier du Centre Ouest*, 4 juillet 2009).

9. « Le projet [de rocade sud] ayant échoué pour des motifs extérieurs à la justification de l'ouvrage, il est indispensable de trouver un autre itinéraire si l'on veut réduire de façon significative, dans le cadre du développement durable et solidaire, le trafic de transit d'agglomération au cœur de la ville. » (Angers Loire Métropole, *Plan de déplacements urbains*, p. 71)

10. SMRA, SCOT Pays Loire Angers. *Projet d'aménagement et de développement durable. Document provisoire*, octobre 2007.

Figure 2 : Angers Loire Métropole (communauté d'agglomération)
The urban community of Angers

tion général du SCOT, mis à enquête publique en avril 2011, inscrit en pointillés un tracé correspondant à celui de la « petite liaison sud » en précisant qu'il s'agit d'une « voirie à l'étude (principe ne préjugant en aucune manière du résultat des études ni du tracé définitif) ». Parallèlement au processus d'élaboration du SCOT les Plans locaux d'urbanisme (PLU) sont publiés en remplacement des POS. Le PLU Centre, qui concerne plusieurs communes dont celle d'Angers, et le PLU Sud-Ouest, qui comprend entre autres les communes de Sainte-Gemmes-sur-Loire et des Ponts-de-Cé, prévoient des emplacements réservés qui formalisent le tracé de la petite rocade, désignant ainsi de manière précise les espaces et les habitants affectés.

Les différents schémas de planification, qui inscrivent l'infrastructure à des degrés divers, deviennent la cible de la contestation et sont tour à tour attaqués juridiquement. En 2002, alors que le PDU entre en révision pour être mis en conformité avec la loi « Solidarité et renouvellement urbain », le Tribunal administratif de Nantes prononce son annulation pour absence de concertation avec une association agréée, suite à un recours déposé par les associations Sauvegarde de l'Anjou, Association des usagers du vélo angevin et Camp de César. La procédure sera relancée avec la mise à enquête publique du nouveau PDU en 2004 et son adoption en 2005. Après avoir exprimé leur critique des orientations des PLU à l'occasion des enquêtes publiques, les associations saisissent la justice afin de faire reconnaître un recul du nouveau document par rapport aux précédents. Le recours déposé par la Sauvegarde de l'Anjou conduit à l'annulation du PLU Centre par le tribunal administratif de Nantes en avril 2009. Le document d'urbanisme est considéré comme « entaché d'erreurs manifestes d'appréciation », en raison notamment du déclassement de zones boisées classées au POS précédent. L'emplacement réservé pour la rocade a été jugé par le tribunal administratif comme participant de cette erreur d'appréciation dans la mesure où il était précédemment classé en zone ND et en espace boisé, qu'il est occupé par le site archéologique du Camp de César dont la valeur patrimoniale avait été reconnue par le préfet, et qu'il jouxte la zone densément peuplée du quartier de la Roseaie. Ainsi, c'est à nouveau un défaut de prise en compte des qualités environnementales et patrimoniales qui est sanctionné par le juge sollicité par

les associations environnementales. De ce point de vue, l'opposition des années 2000 réemprunte les modalités d'action éprouvées dans les années 1990, avec une efficacité réitérée. Pour autant, la mobilisation contre la « petite liaison sud » diffère de la précédente à plusieurs titres.

Des coalitions associatives renouvelées

Seules les communes de Sainte-Gemmes-sur-Loire et d'Angers se trouvent affectées par le nouveau tracé, Bouchemaine n'étant plus concernée et les Ponts-de-Cé voyant désormais avec intérêt le report des flux. Membre de la Communauté d'agglomération, la municipalité de Sainte-Gemmes-sur-Loire ne s'oppose pas frontalement au projet, mais adopte une position de résignation et de négociation des conditions de sa réalisation en termes de réduction des nuisances, d'insertion paysagère, et surtout de préservation de l'activité agricole via une maîtrise foncière qui est plus que jamais un enjeu déterminant dans la mesure où, indépendamment de l'implantation d'une rocade, la pression est forte dans ce secteur à proximité directe de la ville. L'opposition exprimée contre cette dernière version de la rocade sud est essentiellement associative ; elle prend la forme d'une collaboration entre anciennes et nouvelles entités qui développent une capacité d'expertise renforcée et une argumentation renouvelée. La *Sauvegarde de l'Anjou*, *Camp de César* et la dernière-née *Stop Rocade* sont les meneuses de la contestation, auxquelles s'ajoute l'association « Les Gaubourg Saint-Martin », créée à la fin des années 1990 par des habitants de la rue Gaubourg-Saint-Martin (commune d'Angers) menacés d'expropriation. *Stop Rocade* est fondée début 2008 par des anciens membres des Verts, déçus par la position des élus du parti écologiste qui ne sont pas opposés à la majorité socialiste sur ce sujet. Ces nouveaux militants vont contribuer à faire évoluer l'argumentation en dénonçant l'incohérence d'un tel projet avec l'augmentation du prix du pétrole et les émissions de gaz à effet de serre, éléments qui amènent à reconsidérer la place de l'automobile dans la ville. Il s'agit pour eux de faire sortir la discussion des coulisses techniques et des arrangements politiques, d'imposer le sujet comme objet de débat, notamment dans les périodes pré-électorales, et de mettre au jour tant les failles du projet que les

éventuelles dissensions qui peuvent exister en dépit d'une apparente situation de consensus au sein de la communauté politique locale.

Le front rassemblant des communes concernées, des syndicats agricoles et des associations locales et environnementales constitué dans les années 1990 a laissé place à une contestation portée par une coalition associative renouvelée. Cette dernière s'appuie sur une complémentarité des registres d'action et des ressources qui allient un ancrage local et des compétences dans les champs juridique et politique. Alors que le conflit des années 1990 se joue sur le plan politique interne avec la résistance d'élus périurbains à la politique d'agglomération et sur le plan juridique, celui de 2000 s'inscrit dans un cadre plus large sous l'impulsion d'une mobilisation associative menant une stratégie de mise en visibilité des débats et de la décision produite dans un contexte gagnant en complexité et en opacité.

MULTIPLICATION DES PRISES À LA CONTESTATION ET DES ÉPREUVES DE JUSTIFICATION : UN PROJET IMPOSSIBLE À « IRRÉVERSIBILISER »

L'évolution que ce projet a connu est tout à fait comparable à ce qui a pu être observé dans d'autres agglomérations (Novarina, 2001), où les voies autoroutières de contournement planifiées comme composantes du réseau national et les voies pénétrantes de desserte urbaine ont laissé place à des « boulevards urbains » et à des « voies apaisées » conçues selon des principes d'intermodalité (Gardon, 2009). Le déclenchement d'un conflit n'est pas davantage une originalité (Melé, 2008), pas plus que les modalités de la contestation et les alliances sur lesquelles elles reposent qui donnent à voir des mécanismes de montée en généralité et de « territorialité réactive » (Lolive, 2003). Il n'en demeure pas moins que l'on peut s'interroger sur le fait que soit maintenue à l'agenda avec constance une solution qui se révèle à plusieurs reprises impossible à mettre en œuvre. La notion d'*irréversibilisation* utilisée par A. Tricot et J. Lolive¹¹ pour l'analyse de projets autoroutiers

contestés (Lolive & Tricot, 2002) offre une grille intéressante pour comprendre le cas angevin, en ce qu'elle permet de repérer les points où se joue cette incapacité à « irréversibiliser » une solution qui pourtant bénéficie de plusieurs éléments de fixation.

Les lieux de la décision : multiplication des procédures de planification et des prises à la contestation

Sans cesse reporté, le projet de réaliser une voie de contournement au sud d'Angers évolue dans un contexte changeant en termes d'action publique et d'organisation institutionnelle. L'infrastructure originellement planifiée par l'Etat devient sous l'effet de la décentralisation un équipement d'agglomération, mais dont le portage est instable. Les désaccords internes à l'intercommunalité d'agglomération naissante où les intérêts des communes périurbaines concernées par l'implantation se heurtent à ceux de la ville centre ont laissé place à un portage partagé entre l'agglomération et le conseil général qui s'est avéré fragile et éphémère. Suite au retrait de ce dernier, l'enjeu qui s'impose à la communauté d'agglomération est d'obtenir un consensus politique en son sein sur ce dossier et de passer l'épreuve du débat public. Plusieurs dispositifs de qualification et de préservation de l'espace au titre de sa valeur environnementale et patrimoniale se superposent, œuvrant comme autant de verrous territoriaux. Qu'ils relèvent de sites protégés (plaines de la Baumette, site du Camp de César) ou d'une inscription dans les documents d'urbanisme, ces mesures conduisent à la reconfiguration des solutions envisagées qui sont reportées à la fois sur le plan spatial et temporel. Si l'activité agricole est invoquée comme participant de la valeur paysagère, économique et écologique de l'espace, ce sont bien les mesures de la préservation environnementale (au sens de la préservation d'espèces et/ou de sites) qui ont cet effet de verrouillage et de non-retour, comme en atteste l'impossibilité de déclasser au PLU des espaces boisés inscrits au POS précédent. L'opposition au projet de rocade consiste à activer ces mesures de

11. « Les segments d'infrastructure, les tronçons réalisés selon les opportunités, irréversibilisent progressivement le projet global de la grande ligne ou du réseau » selon plusieurs manières : – « chaque étape parcourue (inscription sur une carte, dans un scénario prospectif, réservation des emprises, inscription au budget, etc.), chaque palier franchi sont des points d'appui qui rapprochent le projet de sa réalisation ; – la réalisation

tion de chaque composante d'un tracé plus grand favorise les autres [...] ; – chaque projet du programme (auto)-routier occupe le terrain : il consomme des financements, des terrains favorables et fait peser sur des projets alternatifs des contraintes renforcées : spatiales, budgétaires, concurrentielles, techniques, de compatibilité, etc. » (Lolive et Tricot, 2002).

protection par le biais juridique, ainsi qu'à encourager la création de nouveaux dispositifs zonés. Le classement de l'espace de production horticole en Zone Agricole Protégée (ZAP) est envisagée par la mairie de Sainte-Gemmes-sur-Loire avec le soutien de la Chambre d'agriculture comme un moyen de renforcer la protection de cet espace au titre de sa vocation agricole, jusqu'à présent encadrée par des engagements à faible portée juridique tels que la Charte agriculture et urbanisme signée en 2008. Les décisions de justice défavorables à la réalisation du projet, sont considérées comme une injonction non pas à abandonner mais à reconfigurer le projet selon un faisceau de contraintes renforcé qui détermine des espaces préservés et des espaces ouverts à l'aménagement. Elles sont en outre déterminantes quant à la temporalité des processus de planification, dans la mesure où plusieurs documents structurants -SDAU, PDU puis du PLU Centre- ont dû être remaniés suite à leur annulation.

On voit sur la durée se dessiner une instabilité du portage d'un projet pourtant repris par différentes autorités au gré des modifications des sphères de compétence et de pouvoir, parallèlement à une solidification des contraintes environnementales qui s'appliquent de manière irréversible sur l'espace. Chacune de ces dimensions est mise à l'épreuve par la contestation qui parvient à fragiliser le portage politique et à faire appliquer les mesures de protection de l'espace par sollicitation du juge. Or, l'étiement sur le temps long a pour effet de multiplier les procédures, qui sont autant de mises en cause d'un projet amené à être justifié en continu, et autant de prises à une contestation dont la configuration des acteurs évolue mais qui bénéficie d'un effet d'apprentissage par des acteurs et des organismes en capacité de développer des compétences complémentaires qui mobilisent les leviers juridique, politique et médiatique.

Du « bouclage » du contournement à une voie urbaine : l'évolution d'une infrastructure ajustée à des impératifs d'agglomération

Envisagée initialement comme le « tronçon manquant » (Scherrer, 1997) d'un anneau de contournement de l'agglomération dans le but de fluidifier le trafic automobile, la rocade sud devient une solution

de désengorgement des axes urbains, notamment des voies sur berges qui font l'objet d'un projet de requalification par la communauté d'agglomération. Au gré des évènements d'ordre juridique, institutionnel et politique qui empêchent de figer la décision, l'opportunité de l'infrastructure est continuellement remise en cause et la démonstration de sa légitimité doit être renouvelée, de manière à s'ajuster à une dynamique d'agglomération changeante et à de nouveaux impératifs. La nécessité du contournement sud doit être démontrée considérant l'impact sur le trafic d'autres infrastructures de transports qui voient le jour : ouverture du tronçon nord de l'A11, la création du tramway... En tant que maître d'ouvrage de la « petite liaison sud », le conseil général réservait sa décision de réaliser ou non l'infrastructure au vu des effets de la mise en service du tronçon nord de l'A11. Le SCOT, adopté en novembre 2011, en indiquant que « des études en cours permettront d'évaluer les besoins de voirie nouvelle au sud », maintient le projet à l'agenda tout en laissant très ouvertes les conditions de sa réalisation. Suite à la publication de l'étude préalable à la concertation de 2012, les associations critiquent une surestimation des besoins projetés conduisant à un surdimensionnement de l'infrastructure qui risquerait d'être un « aspirateur à voitures ». La nécessité de prise en compte de nouvelles données, leur complexification liée à une appréhension multimodale (Debizet, 2011), limitent l'effet de durcissement par l'expertise (Lolive & Tricot, 2002) d'une politique par ailleurs fragilisée par un portage politique instable. Pourtant, si la justification est toujours remise en cause à l'occasion des différentes procédures de planification et au regard de nouveaux éléments contextuels, on note un effet de dépendance envers les solutions avancées, maintenues tant qu'elles n'ont pas été déqualifiées par le juge, parfois ramenées dans le débat après en avoir été écartées. Les quatre scénarios mis au débat en 2011¹² attestent d'une ouverture des possibles par rapport au projet précédent avec l'introduction de solutions nouvelles (requalifications des voies existantes) et la réintroduction de solutions anciennes (grande liaison) envisagées dès 1976, bien qu'elles

12. Les quatre solutions sont les suivantes : il s'agit pour deux d'entre elles de recourir aux voies existantes : utilisation des boulevards sud ou des routes départementales 102-112, les deux autres consistent à créer une nouvelle infrastructure : sous forme de « petite liaison sud » ou de « grande liaison sud ».

soient soupçonnés par les associations d'être des scénarios-alibi produits pour alimenter la concertation en masquant une préférence des décideurs pour le tracé « petite liaison sud ». D'autre part, l'emprise inscrite dans les PLU a permis aux collectivités de réaliser des acquisitions de parcelles, achetées à l'amiable auprès de propriétaires désignés dans les documents d'urbanisme comme de futurs expropriés. Ce sont ainsi des épisodes de fermeture et d'ouverture des solutions possibles qui se succèdent, sans que l'une d'elle ne rencontre à un moment donné des conditions favorables à sa réalisation, mais qui pourtant « tracent » à la fois des faisceaux d'infaisabilité et de facilitation à même de définir les contours du choix ultime.

Grandeur verte et équité socio-spatiale : entre global et local, une justification territoriale

La justification de l'infrastructure comme sa contestation évoluent sensiblement en fonction des considérations territoriales, sociales et environnementales invoquées par les uns et les autres au gré des événements évoqués plus haut. Ce sont autant d'épreuves qui sur la durée montent en intensité et en complexité d'autant qu'elles sont relayées par de nouvelles politiques publiques. La reconstruction *a posteriori* fait apparaître une cristallisation autour d'une « cité écologique » (Lafaye et Thévenot, 1991) toujours plus exigeante tant la liste des objets à inclure s'allonge ; elle montre d'autre part une justification qui se territorialise autour de la désignation des groupes socio-spatiaux bénéficiaires ou victimes des solutions envisagées.

Après que le caractère contraignant des diverses mesures zonées de préservation environnementale a été rappelé par le juge, d'autres impératifs à caractère environnemental sont introduits par les opposants qui prennent appui sur les politiques publiques menées par l'agglomération. Il s'agit en premier lieu des enjeux climatiques et énergétiques, introduits dans le débat par l'association Stop Rocade qui œuvre à démontrer combien il est inopportun et incohérent d'investir dans la circulation automobile considérant les objectifs de réduction des gaz à effet de serre inscrits dans le Plan climat énergie lancé en 2009. La critique ainsi formulée place les promoteurs de l'action publique urbaine

face à une injonction de cohérence entre différentes mesures et politiques sectorielles d'une agglomération qui affiche un niveau d'excellence en matière de développement durable, à travers son Agenda 21 notamment.

L'introduction d'enjeux d'envergure planétaire et de remise en cause de la place de la voiture n'amoin-drit pas pour autant l'ancrage local de la controverse. À l'heure où il n'est plus question de franchir la Maine, les acteurs mobilisés œuvrent à faire valoir les qualités du secteur à proximité directe de la ville dense, espace de production agricole mais également de loisirs pour les citoyens. L'activité horticole de la commune de Sainte-Gemmes-sur-Loire, secteur essentiel de l'économie communale défendu notamment par les syndicats d'horticulteurs dans les années 1990, est présentée lors de la mobilisation récente comme devant être soutenue au titre de la stratégie d'agglomération de développement de la thématique du végétal qui s'est concrétisée par le pôle de compétitivité Végépolys¹³. Il s'agit alors d'articuler la valorisation du territoire au titre de ses aménités pour les habitants de l'agglomération qui bénéficient d'un « poumon vert » à proximité directe de la ville, avec la stratégie de développement du secteur végétal choisi comme un axe de spécialisation de l'économie d'agglomération. Grandeurs verte, domestique, civique et marchande sont ainsi aisément rapprochées dans le cadre d'une mobilisation qui ne peine pas à cumuler les arguments¹⁴ contre un projet qui doit répondre à une critique intensifiée.

L'amélioration de la qualité de vie dans les espaces denses est un argument central des porteurs de projet qui, à partir des années 2000, associent le besoin

13. Pôle végétal urbain retenu comme pôle de compétitivité par le Comité interministériel à l'aménagement du territoire en 2005.

14. La contribution de la Sauvegarde de l'Anjou à l'enquête publique relative au PLU Centre illustre la multitude des épreuves auxquelles le projet est soumis : « [...] ce projet routier serait un obstacle au développement harmonieux de l'urbanisation périurbaine, alors qu'il est possible, si un nouveau ScoT était engagé, d'imaginer un espace de haute qualité environnementale à proximité immédiate du terminus sud de la première ligne de tramway, faisant le pendant du quartier des Capucins au nord. Le nord des communes des Ponts-de-Cé et de Sainte Gemmes-sur-Loire constituent un espace où peuvent se conjuguer une densification intelligente d'un habitat de qualité avec des activités horticoles qui portent concrètement l'image originale d'une agglomération au cœur du pôle Végétal et une agriculture périurbaine offrant des services de proximité aux habitants avec d'autres activités, ensemble dont l'attractivité serait assurée par le Val de Loire, inscrit sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco, et par la proximité de la ville centre (absence de traversée de cours d'eau, déplacements facilités en transport en commun et à vélo... C'est un espace charnière avec le pôle sud de l'agglomération et il conviendrait qu'il ne soit pas sacrifié aux aménagements autoroutiers. »

d'une nouvelle infrastructure à la volonté de désengorger les voies urbaines. Il s'agit de « renouer avec la Maine » dans le souci de « réunir la ville » (le centre-ville et le centre ancien situé outre-Maine) à travers la requalification des voies sur berges, projet phare de la politique de développement urbain durable de l'agglomération qui, dans l'objectif de « Contourner la ville pour retrouver la rivière », fait de la rocade une « condition sine qua non de la reconquête des voies sur berges¹⁵ ». Les mécanismes de représentation spatialisée des intérêts ont évolué entre les deux épisodes décrits. Alors que la mobilisation des années 1990 mettait en scène des groupes directement concernés par l'infrastructure (habitant, riverains, agriculteurs), celle des années 2000 fait intervenir des entités socio-spatiales dans une argumentation mettant en exergue la notion de justice. Les promoteurs d'une nouvelle voie se positionnent comme défenseurs des riverains victimes du trafic des « boulevards sud ». Les opposants dénoncent l'injustice faite aux habitants du quartier de la ZUP de La Roseaie qui auraient à subir les inconvénients d'une infrastructure les coupant d'un accès direct au poumon vert et aux emplois offerts par les entreprises horticoles, alors même que les riverains du tronçon nord ont bénéficié d'une couverture des voies pour en limiter les nuisances. Bénéficiaires et victimes, qui ne sont pas eux-mêmes porteurs d'une parole et non constitués en groupes représentatifs, sont ainsi convoqués tour à tour par les protagonistes du conflit dans un discours de légitimation socio-spatiale désignant des secteurs de l'agglomération qui auront à gagner ou à perdre.

La controverse au sujet de cette infrastructure contribue à la soumettre à un niveau de justification toujours plus exigeant et dont on constate qu'il s'intensifie tant du point de vue des impératifs environnementaux globaux que des considérations locales. L'intégration des impératifs de développement durable à différentes échelles s'arrime à une justification territoriale (Scherrer, 1997) qui reste centrale tant dans la rhétorique d'opposition que de défense du projet. Alors qu'elle bénéficie dorénavant d'une arène de débat dédiée, la solution doit faire la preuve de sa compatibilité avec les stratégies et les politiques de l'agglomération en matière de

transport, d'énergie-climat, de compétitivité économique, en même temps qu'elle doit être justifiée sur le plan de l'équité entre les groupes socio-spatiaux concernés.

Les lieux du débat : l'ouverture *in fine* d'une concertation spécifique

La succession des procédures de planification s'accompagne d'autant de moments de concertation et de consultation (figures 3 et 4).

Outre les registres de l'expression publique et du recours contentieux, l'opposition consiste d'une part à investir les arènes de participation et de consultation réglementaires, d'autre part à solliciter l'ouverture de nouvelles arènes. Les enquêtes publiques relatives au PDU, puis aux PLU, dernièrement au SCOT, ont recueilli les positions des riverains et des militants qui ne cessent de revendiquer une concertation spécifique au projet permettant un débat de fond sur son opportunité. En février 2008, la Sauvegarde Anjou *via* France Nature Environnement saisit la CNDP au motif que « les conditions pour une concertation transparente et sincère sur l'opportunité et les objectifs de la rocade sud ne sont pas réunies » concernant le projet porté par le Conseil Général. La CNDP considère qu'il s'agit d'un projet à caractère local dont la concertation est de la responsabilité du maître d'ouvrage au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme. En 2010, la communauté d'agglomération saisit à son tour la CNDP qui nomme un garant de la concertation. Il faut ainsi attendre 2011 pour que soit ouverte une concertation spécifique, à la suite d'une longue période caractérisée par l'incapacité de la consultation réglementaire relative aux différentes procédures de planification à accueillir un débat contradictoire, ainsi que par l'impossibilité à ouvrir des arènes pour un débat propre au projet. Les réunions publiques sont organisées sur la base de quatre scénarios issus de l'étude préalable.

Le 12 juillet 2012, les élus d'Angers Loire métropole délibèrent à l'issue de la concertation, conformément aux dispositions prévues par la CNDP. Cette délibération dénote à la fois un renoncement à la réalisation d'une nouvelle infrastructure à court terme et le maintien de conditions favorables à la réalisation d'une infrastructure de format « petite liaison sud ». En effet, l'éventualité d'une utilisation

15. Angers 2015 Réunir la ville, Revue *Angers* 21, n° 3, octobre 2005.

des boulevards sud comme d'une « grande liaison sud » est écartée, tandis que la réalisation d'une liaison sud est affirmée comme étant une nécessité mais pas une urgence ; son opportunité devra être évaluée tous les cinq ans à l'aide d'études sur les aménagements et les déplacements. D'autre part, la communauté d'agglomération délibère en faveur de la réalisation d'un « barreau routier » au niveau des Ponts-de-Cé, de manière à absorber le trafic existant par un aménagement routier qui pourraient être un jour une portion de la liaison sud. Enfin, il a été décidé de classer 500 hectares de plaine horticole à Sainte-Gemmes-sur-Loire pour y interdire toute construction, de manière à confirmer la vocation agricole et maraîchère de cet espace sur un faisceau qu'emprunterait la « petite liaison sud »... si elle devait se faire un jour.

CONCLUSION

Les rebondissements de cette infrastructure « serpent de mer » (Rocher, 2013) soulignent la difficulté à mettre en œuvre une décision malgré son maintien à l'agenda durant plusieurs décennies. L'analyse sur le long terme donne à voir une succession de configurations où le contexte décisionnel de planification qui prévoit le projet de contournement, sous l'effet de la contestation, produit une solution sans cesse différée et reconfigurée parce que soumise au fil du temps à une série d'épreuves qui se superposent. C'est bien dans la dialectique qui s'est jouée sur le long terme entre la construction du projet et la contestation qu'il faut chercher les raisons de l'incapacité à réaliser cet équipement controversé. L'opposition est parvenue à affaiblir les potentialités « d'irréversibilisation » en multipliant les leviers d'action ainsi qu'en tirant parti de la temporalité qui, avec la succession des procédures de planification, offre une multiplication des prises à la contestation. C'est le levier juridique qui a permis de différer et de reconfigurer une solution jugée incompatible avec les qualités environnementales et paysagères de l'espace, dans la mesure où l'activation de verrous environnementaux par un front de refus périurbain s'est avérée efficace face à un pilotage politique instable et fragile.

Pourtant, alors que l'on constate une incapacité à fixer la décision sur le plan procédural et politique, on note des effets de dépendance forts concernant

Figure 3 : Sainte-Gemmes-sur-Loire, 31 mai 2008 (photo L. Rocher)

Figure 4 : Sainte-Gemmes-sur-Loire, juin 2008 (photo L. Rocher)

la solution projetée, en l'occurrence l'utilisation d'un portefeuille de tracés (Trépos, Bernat et Barisel, 2002) qui n'évolue que sous l'effet des sanctions juridiques, tandis que la justification évolue suivant une dynamique d'agglomération qui nécessite d'intégrer de nouvelles données, notamment les effets liés à la réalisation d'autres infrastructures de transport et de projets urbains structurants tels que la requalification des voies sur berge. La politique de boîte noire qui caractérise les politiques de transport (Lolive et Tricot, 2002) est mise à l'épreuve par une contestation qui mobilise différents vecteurs de l'action publique, depuis les mesures de préservation environnementales activées par le biais juridique,

jusqu'aux politiques d'agglomération en matière de transport, de développement durable et de développement économique, dont les contradictions sont dénoncées. Il s'agit d'éviter que s'impose l'évidence que « cela va de soi » de réaliser un projet dont on parle depuis si longtemps mais qui n'a jamais pu bénéficier d'un « coup parti » qui lui soit favorable.

L'étude de ce cas nous amène à une lecture de l'articulation entre la planification et le projet d'infrastructure dont les liens de cause à effet réciproques ont pu être mis en évidence. Elle illustre la difficulté à mettre en œuvre des projets constitutifs de la planification d'agglomération produite en continu par la juxtaposition de procédures qui s'empilent plus qu'elles ne s'emboîtent tant les niveaux de hiérarchie entre elles ne sont pas efficaces. Elle montre la capacité d'obstruction procédurale par le projet qui apparaît au final comme le révélateur des insuffisances d'une planification dont les impératifs liés à la préservation écologique, au droit de l'urbanisme ou à la concertation n'ont pas été respectés. Le projet d'infrastructure, produit de la planification d'agglomération, devient, sous l'effet de la controverse, un élément déterminant de la production de la planification.

Bibliographie

- DEBIZET G., 2011. L'évolution de la modélisation des déplacements urbains en France 1960-2005. Le poids de l'organisation institutionnelle des transports, *Flux*, n° 85-86, p. 8-21.
- GARDON S., 2009. Impasses et limites dans la ville, les projets d'autoroutes urbaines, *Pour mémoire*, n° 7, p. 52-60.
- JEANNEAU J., 1986. Prospective d'un SDAU et réalité le Grand Angers en 1985, *Noroi*, n° 132, p. 579-589.
- LAFAYE C., THÉVENOT L., 1993. Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature, *Revue française de sociologie*, n° 24, p. 495-524.
- LARRUE C., MELÉ P. (coord.), 2008. *Territoires d'action*, L'Harmattan, 272 p.
- LOLIVE J., TRICOT A., 2002. La constitution d'une expertise environnementale transalpine et sa portée sur la conduite des projets en France, *Métropolis*, n° 108-109, p. 62-70.
- LOLIVE J., 2003. Des territoires de mobilisation à l'écorégion, dans LARRUE C., MELÉ P., ROSENBERG M. (dir.), *Conflits et territoires*, Tours, Edition de la MSH Villes et territoires, p. 145-165.
- MELÉ P., 2008. Conflits d'aménagement et débats publics, dans JEAN Y., VANIER M. (dir.), *La France, aménager les territoires*, Paris, Armand Colin, p. 97-114.
- NOVARINA G., 2001. De la gestion des grandes voiries à la planification des déplacements urbains. Systèmes d'acteurs et politiques publiques dans l'agglomération grenobloise, *Flux*, vol. 4, n° 46, p. 47-60.
- NOVARINA G., 2005. L'intérêt général : de nouvelles exigences, débat autour d'une autoroute, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 99, p. 7-13.
- ROCHER L., 2013. « Serpent de mer » en bord de Loire : les mises en échec des tentatives de contournement routier d'Angers sud, dans MELÉ P. (dir.), *Conflits de proximité et dynamiques urbaines*, Rennes, PUR, p. 169-197.
- SCHERRER F., 1997. Figures et avatars de la justification territoriale des infrastructures urbaines, dans MARIÉ M., GARIÉPY (dir.), *Ces réseaux qui nous gouvernent*, L'Harmattan, p. 345-361.
- TRÉPOS J.-Y., BERNAT V., BARISEL H., 2002. Expertise de tracés et traçabilité de l'expertise, *Métropolis*, n° 108/109, p. 105-112.
- WOLFF J.-P., 2000. Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires, *Noroi*, vol. 1, n° 185, p. 77-87.