

ÉCOLE SUPÉRIEURE DE DESIGN ET MÉTIERS D'ARTS D'AUVERGNE
DSAA - mention design de produit
2021



- MÉMOIRE DE RECHERCHE -
Sous la direction de Patrick BOURGNE

Baptiste PILON

Municipalité
& Écologie 
Baptiste Pilon

Mémoire de fin d'étude
DSAA Design Produit
ESDMAA

Mars 2021

Illustration couverture :
« Verte ville, verte vit »
Baptiste PILON, 2021

REMERCIEMENTS

J'aimerais adresser mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont aidée et soutenue pour écrire ce mémoire.

Merci à l'ensemble de l'équipe pédagogique, pour ses conseils et sa bienveillance, à commencer par Patrick Bourgne qui a su m'accompagner et diriger ce travail d'écriture, Marie Heyd, Leonore Bonaccini, Florence Béchet, Etienne Pageault ainsi que Bertrand Gravier.

Merci à tous mes camarades de classe qui m'ont accompagné durant ces deux années d'études, April, Leonard, Juliette, Sophie, Alexis, Aurélien, Arthur, Mathis ; et surtout un grand merci à Noleen et Claire.

Merci à mon filleul Hugo, et à ceux et celles qui me sont tout aussi cher.e.s : Julie, Léa, Lise, Gauthier, Gabi, Rayann, Léa, Yan et Laurine.

Merci à mon père, et à ma mère à qui j'adresse une attention toute particulière. Je les remercie pour leur confiance et leurs encouragements. Sans compter sur ma soeur et mon frère qui continuent de m'apporter toute l'énergie nécessaire. Merci à tout les GUGUSS, à Maëlle, Thomas, Karlito et MFM qui m'ont permis d'arriver jusqu'ici.

Merci

PRÉFACE

En 2050, les villes que nous avons connues jusqu'à aujourd'hui auront évoluées. Un nouveau genre les aura remplacées. Ces nouveaux milieux urbains incorporent de la végétation dans l'ensemble de leurs infrastructures, jusqu'à se confondre avec un environnement naturel : la flore est présente sur chaque façade d'appartements en béton, à chaque étage d'immeubles, à chaque coin de rue. Une implantation directe qui permet de réguler les gaz à effets de serre en recyclant l'intégralité du CO₂, du benzène, des particules fines et autres particules rejetées par l'Homme. Lui et la Nature ne feront qu'un : les milieux urbains seront réorganisés afin de créer un biome.

L'air est pur, la consommation est locale et les infrastructures dédiées aux loisirs se sont multipliées, la ville est devenue un pôle d'attractivité énorme, et laisse place à des jardins partagés et des zones de détente réparties dans chaque quartier, voire même à des champs dédiés à l'agriculture urbaine. Alors que la ville se tourne vers l'économie et la rentabilité depuis des années, la crise sanitaire précédant celle de

2041 avait permis de comprendre notamment l'enjeu environnemental et social qu'ont les villes lors du confinement de Mars 2020. Les villes sont alors définies comme des « AUDES » : Aires urbaines durables environnementales et sociales. L'objectif de rendre ces environnements urbains zéro émission, durables, intelligents, propices au vivre-ensemble et favorable aux mobilités propres est enfin atteint. Pour cela, ces aires urbaines répondent aux besoins des habitants, en proposant des lieux de circulation propices aux nouvelles mobilités, en ayant des lieux de promenade à la place des trottoirs et en invitant les habitants à privilégier le tramway, le métro ou bien même le téléphérique, plutôt que la marche. Des voies dédiées aux transports partagés ou professionnels comme les taxis et Uber persistent tout de même mais ne représente plus que 15 % de la voie publique.

Hormis les transports « publics » qui seront fournis aux habitants des AUDES, certains véhicules continueront de circuler : les véhicules des services techniques, fournis par la commune.



Vincent Callebaut, Arboricole, projet d'architecture dédié à la ville d'Angers, 2018

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	3
Préface	4
Introduction	8
I. La municipalité	11
1.1. Une administration territoriale	12
1.2. Responsable de la gestion des mobilités urbaines	23
1.3. Actrice de l'évolution des villes	29
II. écologie politique	39
2.1. Conscience écologique naissante	41
2.2. Quand une valeur devient politique	57
2.3. L'impact du consumérisme sur l'Homme et son environnement naturel	70
III. Les villes d'aujourd'hui	74
3.1. Copenhague	77
3.2. Nantes	82
3.3. Strasbourg	87
3.4. Moulins	92
Conclusion	99
Bibliographie	103

INTRODUCTION

Si 2050 ressemble à ce qui vient d'être décrit, c'est sans doute grâce aux urbanistes et architectes d'aujourd'hui qui ont l'imagination et la capacité de réfléchir à cela à l'avance, mais c'est surtout en raison des choix qui seront pris par les administrations territoriales, qui permettront la réorganisation des milieux urbains. Ces administrations ont pour rôle de s'assurer du bon fonctionnement de chaque territoire, en accord avec les mairies. Par conséquent, les services techniques des mairies, vont jouer un rôle crucial dans les « villes » de demain en s'occupant d'entretenir la flore urbaine, d'aménager les voies de circulation futures, les parcs, d'équiper les voiries, etc.

Cette thématique des mobilités futures est un sujet qui me passionne, quand je réfléchis à la manière dont l'humain s'organise pour vivre et circuler dans son quotidien. Aujourd'hui Il me fascine davantage, car bien que les transports aient prospéré jusqu'à maintenant ; ils sont confrontés à de nombreux problèmes désormais. Alors que depuis mon enfance je ne jurais que par l'automobile comme moyen

de déplacement idéal, je me suis vite aperçu au cours de mes études que l'automobile que je connaissais, était bel bien dépassée par notre époque, qu'elle ne répondait en rien aux besoins et contraintes environnementales actuelles et qu'il fallait donc la faire évoluer, trouver une alternative.

Au cœur de ce mémoire, je vais donc mêler à la fois le sujet des mobilités à travers celui des villes d'aujourd'hui, en développant un argumentaire orienté sur la manière dont les municipalités intègrent les contraintes environnementales à travers la gestion des transports. De ce fait, je m'intéresse aux municipalités afin de comprendre pourquoi elles sont actrices de leur environnement, la manière dont elles fonctionnent et s'organisent ; ce qui me permettra dans un second temps de comprendre l'impact écologique qu'elles ont sur leur territoire, puis la manière dont elles prennent en compte l'environnement en développant l'écologie politique. À la suite de cette partie théorique, nous nous intéresserons à différents modèles de villes.

Ces résultats d'études vont me permettre de comprendre la manière dont certaines villes fonctionnent et s'organisent aujourd'hui à travers la problématique précédemment évoquée.

I.

La municipalité

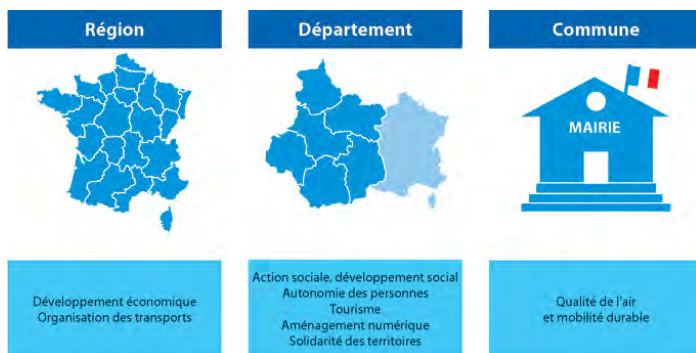
1.1. Une administration territoriale

Commençons par faire simple : une municipalité est un mini gouvernement de proximité qui a pour but d'organiser son espace local, de sorte à favoriser la vie humaine au sein de ce dernier. Et si on s'en tient à une définition plus précise du terme, la municipalité est une administration territoriale. Elle se doit de gérer plus qu'un espace, un territoire. Cette administration représente l'ensemble des élus d'une commune, elle désigne l'ensemble des activités dont le but est de répondre aux besoins d'intérêt général de la population (ordre public, bon fonctionnement des services publics...).

Ces dernières sont constituées de divers acteurs internes au conseil municipal. C'est

l'ensemble des conseillers municipaux, chargés par leurs délibérations de régler les affaires de la commune.

En France, on peut voir que différentes administrations existent et qu'elles sont réparties en fonction de l'organisation géographique du territoire national¹. Ainsi, en France métropolitaine on constate la présence des 13 administrations régionales suivantes : l'Auvergne-Rhône-Alpes, la Bourgogne-Franche-Comté, la Bretagne, le Centre-Val de Loire, la Corse, le Grand Est, les Hauts-de-France, l'Île-de-France, la Normandie, la Nouvelle-Aquitaine,



¹Les collectivités territoriales, défini sur www.insee.fr, publié en 2016.
(Ci-dessus) Schéma des territoires français.

l'Occitanie, le Pays de la Loire et la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'administration régionale autrement appelée « région » est la plus haute division administrative du territoire français. Chacune de ces régions est divisée en départements eux-mêmes divisés en communes. Une région a un impact important sur les décisions prises en son territoire. Par conséquent elle est administrée par une collectivité, elle-même gérée par l'état.

Maintenant que nous avons compris cela, nous pouvons revenir sur le sujet principal de ce sujet, les municipalités. Nous allons sans plus tarder comprendre leurs fonctionnements.

Les municipalités sont organisées en différents pôles de gestion ayant pour rôle d'organiser et d'aménager la commune ; tous ces pôles sont supervisés par la Direction Générales des Services¹. On

¹Les organes de la commune, article de «Vie publique», publié en 2019.

constate dans un premier temps la présence d'un pôle de cohésion sociale et d'animation du territoire lié à l'activité des habitants, allant de l'éducation à la culture, en passant par le sport et la solidarité. En effet ce pôle de gestion, a pour mission d'intervenir et de coordonner les actions de la commune dans trois grands domaines : Les politiques sociales, dans lequel les élus ont pour but de lutter contre les exclusions, les discriminations, et de promouvoir l'égalité.

On trouve ensuite le domaine des politiques sportives, qui inclut l'accès à la pratique sportive, la formation et certification dans ce domaine d'activité et celui de la médecine en lien avec ce domaine. À la suite de cela on peut retrouver les politiques de jeunesse, de vie associative et d'éducation populaire ayant pour objectif d'informer les jeunes habitants, de les intégrer dans la société, de les rendre autonomes et de créer des événements en développant la

1. *Fiche métier directeur général des services*, sur emploipublic.fr, publié en 2009

vie associative.

A la suite de cela, on peut voir un pôle axé sur les infrastructures et les aménagements liés au territoire local. Ce pôle de gestion a pour principal objectif l'aménagement des infrastructures présentes en ville, ainsi il inclut le service des projets en tout genre en lien avec l'espace urbain de la ville, le service urbanisme et le service réseaux, tout comme l'aménagement, l'entretien de l'environnement, la mise en place et le respect du développement durable.

En troisième position on constate la présence d'un pôle d'administration général gérant les affaires de toutes sortes comme les affaires juridiques, ainsi que la sécurité civile, les risques majeurs puis les réformes et les études. Enfin, le pôle de gestion de la municipalité ferme la marche avec comme préoccupations les finances, les commandes publiques et l'optimisation de moyens de la commune.

Au sommet de l'organigramme que je viens de citer, se trouve le maire et ses adjoints ; en effet ce sont les décisionnaires majeurs de cette administration, car ils sont chargés de mettre en œuvre les décisions prises par le conseil municipal. Le maire, élu par les conseillers municipaux lors de la première séance de chaque nouveau conseil municipal, est seul chargé de l'administration. Il peut, sous sa surveillance et sa responsabilité, déléguer par arrêté une partie de ses fonctions à un ou plusieurs adjoints.

Même si les municipalités sont organisées d'une façon à ce que chacune respecte un cahier des charges défini, chaque municipalité a un mode de fonctionnement et une organisation spécifique, en raison du fait qu'elle se doit de s'adapter à son territoire local (montagnes / plaines, climat océanique / méditerranéen).

Il n'existe aucun mode d'emploi pour gérer un territoire. En effet, certaines municipalités choisissent de développer ou non certains services. Par exemple, c'est une liberté que les municipalités de Paris, Bordeaux ou même Grenoble ont pris soin d'exploiter en développant la mobilité en ville. Toute municipalité n'ayant pas développées de pôles spécifiques à ce service, se voit contrôler et gérer la thématique des mobilités urbaines sous la direction générale des services, plus précisément au sein du pôle « optimisation des ressources » qui comprends tous les types de commandes publiques.

Du point de vue de notre sujet actuel, ce pôle est essentiel ; en effet c'est à ce pôle spécifique que les décisions sur les usages des véhicules municipaux sont prises, c'est là que tout est réfléchi en ce qui concerne le renouvellement du parc de véhicules. Le rôle du pôle en charge du parc de

véhicules est de gérer administrativement (documents des véhicules), logistiquement (disponibilité, gestion des capacités de transport, adaptabilité...) et techniquement (achat de prestation de maintenance ou de transport) les véhicules de la municipalité. Son but est d'optimiser les coûts logistiques, de planifier l'emploi du temps concernant l'usage des véhicules de transport et engins de manutention, de garantir la disponibilité de ces derniers pour d'éventuels besoins logistiques ou de transport (mise en œuvre des contrôles techniques, mise à jour des documents de bords, suivi des chauffeurs, gestion des stocks de carburant et des pièces de rechanges).

Les véhicules stationnés dans ce parc sont les outils essentiels des services techniques. En plus de permettre le déplacement de ces derniers, ils ont pour caractéristiques de répondre aux besoins directs des différents services, en proposant notamment des « engins compacteurs¹ » destinés aux

¹Véhicule de voirie pesant un poids considérable, permet d'aplatir le goudron.

services d'entretien de la voirie par exemple, ou bien encore des tracteurs tondeuses dédiées aux services espaces verts.

Afin de répondre aux différentes demandes des villes, une centrale d'achat public a pour rôle de distribuer des véhicules en tout genre, allant d'un simple fourgon classique à une grue mobile de 450 tonnes : C'est l'Union des Groupements d'Achats Publics (UGAP¹). Elle permet de répondre à tous les besoins que manifestent les communes. Cependant, toutes les municipalités ne se tournent pas directement vers cette centrale d'achat. En effet, comme partout, certaines choisissent d'acheter neufs leurs véhicules par sureté, tandis que d'autres choisissent de les acheter d'occasions pour obtenir des prix réduits et donc plus abordables. C'est le cas de la ville d'Yzeure par exemple, commune voisine de la préfecture du département de l'Allier que j'ai eu l'occasion d'étudier dans le cadre de mon étude. A contrario, les grandes métropoles choisissent en

¹Centrale d'achats publique généraliste française.

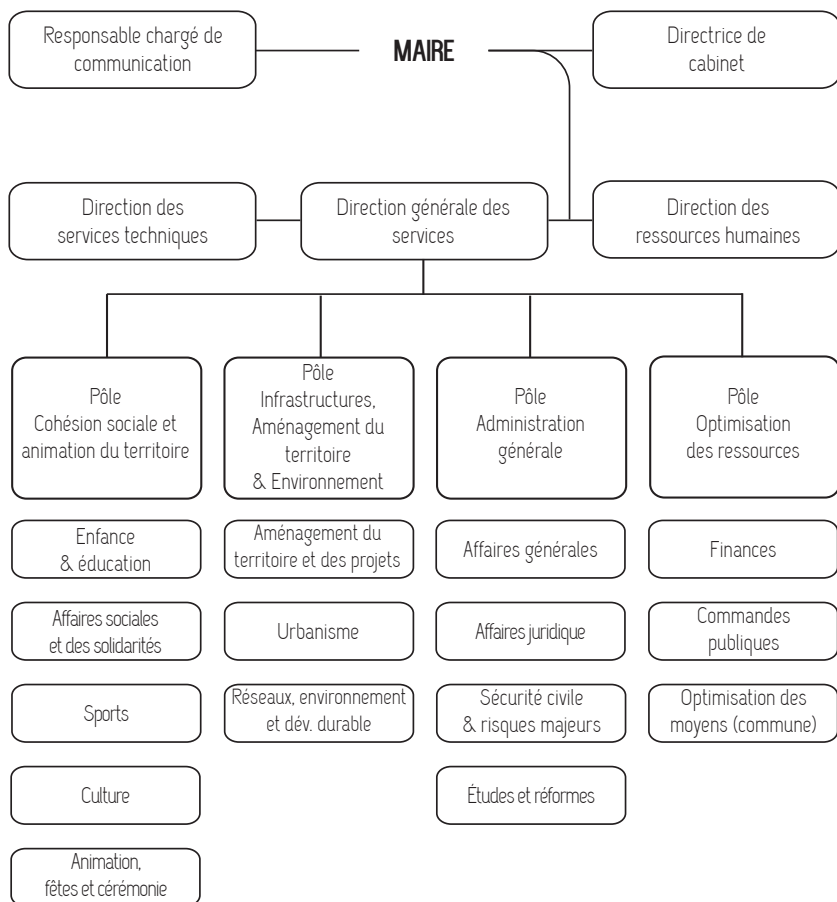
majorité d'acheter neufs leurs véhicules en s'adressant à l'UGAP, comme ont pu le faire Brest métropole, Paris, Nantes, Strasbourg, ou bien même Grenoble. Tous les véhicules des parcs municipaux utilisés par les services des villes ne proviennent donc pas nécessairement de l'UGAP. On peut prendre en exemple la communauté urbaine de Brest, pour ne citer qu'elle, qui a fait appel à plusieurs distributeurs et autres entreprises de proximité pour la distribution et l'équipement de ses flotte de véhicules. Après réception des véhicules au sein du parc, ces derniers vont être utilisés par différents services ; en effet pour certains véhicules où l'usage est large comme les fourgons ou camionnettes, ces derniers sont partagés entre différents segments des agents de la ville afin d'optimiser l'utilisation de chacun d'entre eux, et ainsi éviter de rester immobiles au parc à véhicules. Quand les véhicules ne sont pas utilisés, ces derniers sont lavés et entretenus afin

d'éviter qu'ils ne se dégradent trop vite. Cet entretien représente d'ailleurs un coût élevé quand on voit le nombre de véhicules qui sont stationnés dans les parcs de certaines villes. Par conséquent, au sein des parcs on peut également retrouver les flottes des véhicules utilisés par les services techniques, qui s'occupent de l'aménagement et de l'entretien de tout le territoire. Ils utilisent ces véhicules et communiquent leurs besoins aux pôles administratifs des municipalités, permettant d'effectuer les commandes. Ainsi, un lien s'établit entre les acteurs directs travaillant sur les routes, bâtiments, et espaces verts des villes ; et les acteurs internes à l'administration prenant les décisions pour tout changement de véhicules ou toute autre demande en lien avec les transports et l'environnement des villes.

Qui sont donc les décisionnaires permettant de faire évoluer ces services ?

1.2. Les décisionnaires acteurs de l'évolution des villes

Au sein de la municipalité, bien que le maire puisse influencer les choix relevant du domaine des transports en fonction de son orientation politique par exemple, c'est un acteur uniquement politique des décisions prises en mairie. L'acteur-phare de l'évolution d'une municipalité semble cependant administratif. Il permet l'organisation des projets de chaque municipalité sans avoir l'orientation politique de cette dernière. Cet acteur en charge de l'évolution de la commune est le directeur général des services. C'est lui-même qui va permettre d'assurer la coordination de l'ensemble des services et ainsi prendre des décisions.



Modèle d'organisation administrative des municipalités françaises.

Il suit tout de même fondamentalement l'orientation politique de la collectivité. Il participe également à la création de projets mettant en lien toutes les parties prenantes de l'action publique : c'est-à-dire la direction des services techniques, la direction des marchés publics, la direction des finances publiques et le service d'urbanisme du territoire. Le directeur général des services permet ainsi de mettre en relation les projets municipaux et les agents de services, qui vont donc appliquer les mesures demandées et mettre ainsi en place les différents projets sur le terrain.

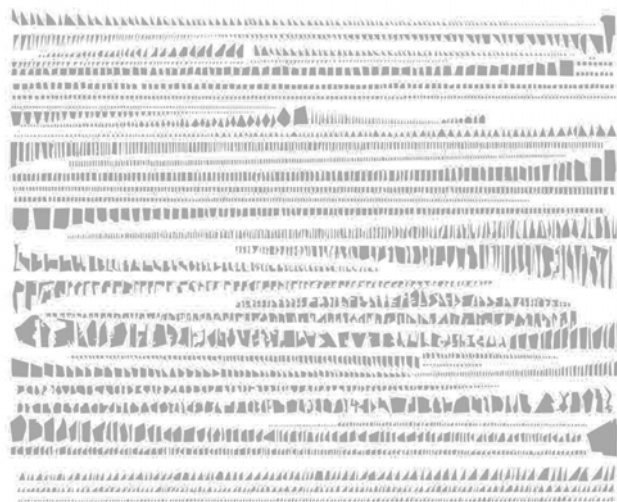
Les municipalités ne fonctionnent pas toutes de la même manière, elles sont divergentes, reçoivent plus ou moins de financement, évidemment lié à l'argent public reçu, en fonction du nombre d'habitants qui résident au sein du territoire communal. Ainsi certaines municipalités vont être plus à même d'acheter certains

équipements ou véhicules. Dans le second cas, qui est davantage intéressant en vue de la thématique que nous abordons ici, les municipalités qui n'en ont pas les moyens vont être équipées des mêmes véhicules que les municipalités aisées. En effet certaines petites administrations vont s'inspirer du modèle de gestion de grandes administrations en achetant des équipements similaires à bas prix. Si ces administrations appliquent cette démarche, c'est en raison de la bonne image qu'elles veulent renvoyer, afin d'être équivalentes aux villes voisines équipées. Cependant, cette volonté de posséder l'équipement tendance, à faible coût, freine techniquement les agents vu l'état dans lesquels se trouvent leurs équipements. À commencer par les camions-bennes utilisés ; en effet ces derniers se retrouvent être des véhicules d'occasion, et donc usés. Ils demandent sans cesse de l'entretien et passent donc beaucoup de temps en

réparation au garage, plutôt que d'être sur le terrain avec les agents. De plus, ces petites administrations n'ont en aucun cas besoin de véhicules aussi encombrant, en vue de la taille de leur territoire, alors pourquoi ne pas choisir d'autres modes de transports plus durables et mieux adaptés au contexte local de ces dernières ?

Chaque commune demande de l'entretien évidemment, mais elles ont une organisation consistant à diviser les agents en plusieurs groupes en fonction de l'organisation territoriale (arrondissement, rives, zones, banlieues, etc.).

Pourquoi alors que l'électrique ne cesse de se développer, offrant un entretien moteur à moindre coût, et des transports efficaces, les communes n'investissent pas ?



Armelle Caron, *Ville de Paris avant et après rangement*, impression numérique sur papier HahneMülhe 310g, été 2020.

1.3. Organiser le territoire

Les municipalités sont actrices de leur environnement et ont pour objectif de gérer les milieux urbains futurs ainsi que d'aménager la circulation en ville ; cependant elles ne sont pas confrontées à ces tâches directement mais les dirigent. Ce qui nous amène au point suivant, celui des services techniques : en effet ce sont eux les acteurs phares de l'évolution des territoires d'aujourd'hui. On pourrait donc penser que ce sont eux qui nous mèneront vers ce modèle de ville évoqué en préface.

Les services techniques assurent de nombreux services au sein de la commune

dont ils s'occupent. Bien que certains services proposés par les municipalités soient en partie internes aux administrations, la majorité des services proposés sont visibles par les citoyens. Ces services sont inscrits avant tout dans le domaine du service public, ils sont destinés à améliorer le cadre de vie des habitants de la commune. Si ces services sont visibles par les habitants parce qu'ils contribuent directement à rendre la ville plus belle, plus propre, plus pratique, à l'adapter aux différentes saisons. Ces services sont assurés toute l'année six jours sur sept. La municipalité peut choisir de faire appel à des entreprises privées ou d'autres personnes morales de droit privé externe à la municipalité pour réaliser ces services. Les communes font appel à des agents qui organisent le travail, réparti dans quatre grands domaines. À commencer par le service des espaces verts. Les agents qui y travaillent ont pour rôle d'aménager et d'entretenir les zones vertes en villes ; ils

s'occupent par conséquent des différents espaces de la ville : les jardins, les sentiers ruraux, les cimetières, les parcs, les squares, les étangs, les écoles, et autres espaces publics ouverts. Ce service peut être intégré à un pôle annexe¹ comme l'a fait la mairie de Niort (Département des Deux-sèvres) en incorporant ce service au pôle « environnement et aménagement des espaces » qui inclut ici le service propreté urbaine, cependant les agents qui se chargent des espaces verts sont affectés à l'entretien et l'aménagement des espaces verts seulement, de même pour les agents du services propreté qui sont assignés à leurs tâches uniquement.

Cette organisation est simplement due à une raison administrative. Ce service est plus ou moins effectif en fonction du nombre d'espaces verts présents en milieu urbain. Le service technique est également composé d'un service de voirie, composé

1. *Pôle cadre de vie et aménagement urbain*, Vivre à Niort, <https://www.vivre-a-niort.com/>

de techniciens et d'une régie travaux, est chargé d'organiser et de mettre en œuvre tous les moyens techniques humains et financiers afin d'assurer la sécurité des usagers sur les voiries. Cela comprend l'état de la chaussée, des trottoirs, l'éclairage public, mais aussi l'évacuation des eaux pluviales et usées, ainsi que le suivi de différents concessionnaires (ERDF, GRDF, Orange, Véolia etc...).

Au cœur des municipalités on retrouve également le service d'aménagement des infrastructures. Dans ce service se trouvent les agents municipaux qui ont pour mission de s'occuper des équipements présents dans les établissements publics. Ils vérifient le bon fonctionnement et sont chargés de la maintenance des installations comme le chauffage, l'électricité ou la plomberie par exemple.

Enfin on peut retrouver le service “manifestations publiques”. Au sein de ce service, les agents viennent organiser les lieux publics où des manifestations publiques sont prévues que ce soient des évènements sportifs ou culturels, des manifestations politiques, etc. Le but est de prêter main forte avec des apports logistiques et techniques pour organiser au mieux l’arrivée des manifestants (Installation de chapiteaux, chaises, pupitres de sécurité, etc.).

Nous pouvons donc constater que les services municipaux sont extrêmement variés et qu’ils utilisent constamment les véhicules qui sont mis à leur disposition dans le parc automobile communal. Les agents des services techniques sont ainsi des acteurs importants de la ville même s’ils ne prennent aucune décision. Ils sont dépendants des décisions prises par le conseil municipal et par conséquent le

maire. Chacune des décisions prises par le maire sont appliquées au sein des différents segments de l'administration communal et non l'inverse.

Les services techniques représentent tout de même des acteurs importants dans le fonctionnement d'une ville et sont des représentants du conseil municipal. Ils travaillent au service des habitants et à leurs côtés afin de leur fournir un environnement de vie adéquat. Ils établissent un lien entre la nature et la ville. Leurs équipements et leurs façons de travailler se doivent d'être représentatives de cette action et ainsi respecter l'environnement.

À travers les différentes tâches que les services techniques ont à accomplir, ces derniers nécessitent de nombreux outils et équipements pour mener à bien l'aménagement et l'entretien des milieux urbains. Tout cela a un coût.

En collectivité, l'argent public est la source essentielle pour l'achat d'équipements, de matériels et de véhicules, et tout comme une entreprise ou un foyer, cette ressource est exploitée à différentes fins et est répartie, par le conseil municipal, à travers les différents segments existants des administrations communales. Or dans les communes, nombreux sont les domaines d'utilisation de cette ressource. Par conséquent, ces dernières doivent fonctionner avec des budgets limités¹ et ne peuvent pas accéder à tous les équipements qui leur sont proposés en raison des prix élevés de certains véhicules d'entretien. Elles sont parfois contraintes d'acheter d'occasion. C'est le cas de la ville d'Yzeure dans l'Allier, qui n'est malheureusement pas un cas isolé en France.

Pour cette raison budgétaire, la ville du nord de l'Allier a pris une décision majeure² en Janvier 2021. Désormais, l'entretien des

¹*Les collectivités locales en chiffre*, le portail de l'état au service des collectivités en partenariat avec la DGSL et la DGFIP :

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/collectivites-locales-chiffres-2020>

²Décisions du maire Pascal Perrin pour les services techniques d'Yzeure

voiries, va devenir une tâche externe aux services municipaux pour certaines villes. Ce service va ainsi être sous-traité par des entreprises privées et locales, de préférence. En effet, cette lourde tâche demandait aux services techniques l'utilisation de nombreuses machines de plusieurs dizaines de milliers d'euros¹.

Cette nouvelle mesure va permettre de réorganiser le budget utilisé afin de le répartir de manière plus réfléchie. Les municipalités ne sont pas des entreprises et se doivent de répondre aux besoins du territoire, dont les besoins humains et environnementaux. Cependant les villes d'aujourd'hui privilégient l'économie plutôt que les ressources environnementales et sociales auxquelles elles peuvent apporter aisément des solutions ! Et pour réfléchir davantage à ce budget, il est pertinent de réfléchir à la manière dont les services fonctionnent ce qui permettrait ainsi

1. *Les collectivités locales en chiffre*, le portail de l'état au service des collectivités en collaboration avec la DGSL et la DGFIP : <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/collectivites-locales-chiffres-2020>

d'attribuer les bons outils à chacun, réfléchir d'une manière sociale voire écologique afin d'avoir un impact sur son territoire politique.

Quelle image une municipalité donne-t-elle en utilisant des camions-bennes circulant à vides pour un usage qui ne nécessite pas autant de ressources ? Au-delà de l'apparence professionnelle et technique, on y voit aujourd'hui l'image écologique, qui est prédominante. Les municipalités doivent en tenir compte.

Vous l'aurez compris, les véhicules au sein des collectivités territoriales pourrait poser un réel problème écologique en termes d'utilisation, de stockage au sein des parcs de stationnement et d'entretien. Les véhicules en général d'ailleurs posent problèmes aujourd'hui. S'ils posent problèmes, c'est en raison de la prise de conscience actuelle que nous avons acquis. Une prise de conscience des conséquences des gaz à

effet de serre, de l'empreinte carbone et des coûts environnementaux que représente la production en série de moyen de transport individuels. Nous savons désormais que les véhicules que nous utilisons demandent davantage de puissance pour transporter leur propre poids que le nôtre... Une puissance nous permettant d'aller plus vite sur les routes où rien ne nous arrête, mais excessive quand on se retrouve limitée à 50 km/h dans notre quotidien urbain.

Cette conscience écologique s'est donc largement développée en politique, et cela depuis les premières réflexions concernant le respect de l'environnement. On connaît aujourd'hui en effet nombreux partis ayant cette thématique comme valeur.

II.

Écologie politique

2.1. Historique

Largement diffusée depuis les années 1970, l'écologie politisée, insiste sur la prise en compte des enjeux écologiques dans l'action politique et dans l'organisation sociale. Celle-ci est devenue politique lorsqu'elle a eu comme conséquence la profonde transformation du modèle économique et social mis en place. L'écologie a principalement provoqué une remise en question de la relation entre l'humain et son environnement¹.

André Gorz, philosophe, économiste et écrivain français, est un des principaux théoriciens de l'écologie politique¹. Après

¹André Gorz, *Écologie et politique*, Éditions Galilée, 1975

s'être intéressé de près à l'écologie des années 70, en étudiant notamment le rapport Meadows², il défend une autre vision de l'humain. Un monde où l'humain est libéré du capitalisme et de la société industrielle. Pour lui, la défense de la nature passe par une meilleure compréhension de nos actes, du fonctionnement de notre société, de notre vie. Par conséquent dans ses écrits il oppose la vision économique industrielle des années 1960-1970, et le caractère social d'une société réduit au silence par un mouvement capitaliste en croissance constante.

Pour lui, la lutte pour l'environnement est ainsi due à une meilleure perception de nos vies, de chacun de nos actes. Il invente de ce fait la notion de « monde vécu » ou encore de « norme du suffisant » et se rapproche alors d'un penseur avant-gardiste de l'écologie politique : Ivan Illich³. La pensée d'Illich ne se cantonne pas seulement à

¹André Gorz, *Écologie et politique*, Éditions Galilée, 1975

^{1(bis)}André Gorz, *Écologie et liberté*, Éditions Galilée, 1975

²Le club de Rome, *Les limites à la croissance*, surnommé *Rapport Meadows*, 1972

l'écologie, cet ancien homme de foi procède à une critique du progressisme¹ et de la modernité dans plusieurs directions. Par conséquent ses attaques contre la société industrielle¹ présentent le progrès comme un mode d'asservissement de l'humain et de la nature.

Une prise de conscience qui tend à se populariser et voit l'écologie devenir alors politique à la suite des contestations qui affluent des populations vers les gouvernements. La foule se lève avant l'heure pour les industriels. La France, tout comme l'ensemble des pays occidentaux durant les années 1950, a connu une croissance économique, un développement industriel ainsi qu'une reconstruction qui ont drastiquement transformé le pays, accélérant l'urbanisation, l'exode rural et les liaisons routières. Ces progrès industriels qui auraient pu être acclamés, ont vu naître des contestataires. On peut prendre

¹Oeuvre littéraire de Ivan Illich, *Libérer l'avenir*, édition Points, 1972

comme exemple le projet de prolongement d'autoroute, vers le centre de Paris en 1956 d'ailleurs, qui fut l'une des premières causes de soulèvement des foules. En effet, alors que la région envisage d'agrandir l'autoroute à des fins d'optimisations de la circulation a grande vitesse des français, le peuple français, lui, a souligné un « détail » important : ce projet d'agrandissement menacerait une partie de la forêt de Fontainebleau. Par conséquent, ce projet voit se dresser contre lui un comité de défense de la forêt initié par la Société Nationale de Protection de la Nature¹ (SNPN). Un événement qui fut révélateur des racines d'une écologie déjà militante. Mais pas encore définie comme politique.

Dans les années 50 et 60 de nombreuses associations et sociétés protectrices de la nature affluent. Parmi elles la Société Nationale de Protection de la Nature et d'Acclimatation en France (SNPN), cité

¹ Association doyenne des organismes de protection de la nature en France.



Auteur Inconnu, *Un retour de week-end chargé, près d'Arbonne-la-Forêt, 1963.*

précédemment, ou bien même la Fédération des Usagers des Transports (aujourd'hui FNAUT) en région parisienne. Peu à peu, ce qui était une passion d'amoureux de la nature, de protecteur de la flore, se mue en une défense de l'environnement plus globale, un environnement qui se modifie à la suite des mutations économiques. Le pouvoir cependant ne reste pas sourd à ce qui se joue dans ces années-là et propose un certain nombre de réponses. Les premiers parcs naturels nationaux, par exemple, voient le jour en 1963. Mis en place dans le but de protéger la nature, ces parcs protègent un environnement perçu comme une richesse nationale par les administrations. Quelques années après, les dangers du progrès se manifestent davantage auprès des français. A la suite du naufrage du pétrolier libérien le « Torrey Canyon¹ », le 18 mars 1967, 123 000 tonnes de pétrole sont déversées dans la Manche et dévaste 180 kilomètres des côtes franco-britanniques... Les événements

¹ Torrey Canyon fut l'une des fortunes de mer les plus célèbres du xxe siècle, à l'origine d'une catastrophe écologique majeure et sans précédent dans l'histoire du transport maritime.

de la sorte sensibilisent ainsi de plus en plus la population à la lutte contre le profit industriel, responsable de l'importation massive de pétrole en France.

Avant 1968, la défense de l'environnement était encore confinée à quelques cercles scientifiques ou associatifs et était en partie prise en charge par l'État, sans que celui-ci ne connaisse une forte contestation.

C'est alors en 1972 que le changement opère. Les sociétés occidentales sont encore bercées par le ronronnement de la croissance des Trente Glorieuses. Plein emploi, accès facilité aux innovations technologiques, porte-monnaie rempli, le monde industrialisé surfe sur la vague de la consommation de masse. Cependant un groupe composé de hauts fonctionnaires d'états, d'économistes, et de scientifiques expose au monde entier un rapport démontrant des prévisions

environnementales catastrophiques pour le XXI^e siècle. Ce rapport¹ pointe du doigt les multinationales et les lobbys pétroliers, en les présentant comme responsables des désastres environnementaux actuels à l'époque mais il les accuse également d'être responsable des désastres futurs. Avec ce rapport ce groupe d'intellectuels italien, surnommé "le club de Rome", veut ouvrir les yeux au monde entier car toutes ces catastrophes environnementales, sont pour le moment inconnues des populations. À l'époque, bien que ce rapport n'ait pas été popularisé ni même pris en compte par la grande majeure partie de la population mondiale, il connaît tout de même un succès important dans les grandes institutions comme parmi les militants écologistes. Une conférence tenue par l'ONU ayant comme thématique "l'Homme et son environnement" qui prend place à Stockholm, a lieu peu de temps après la publication du rapport Meadows, et malgré

¹Rapport Meadows

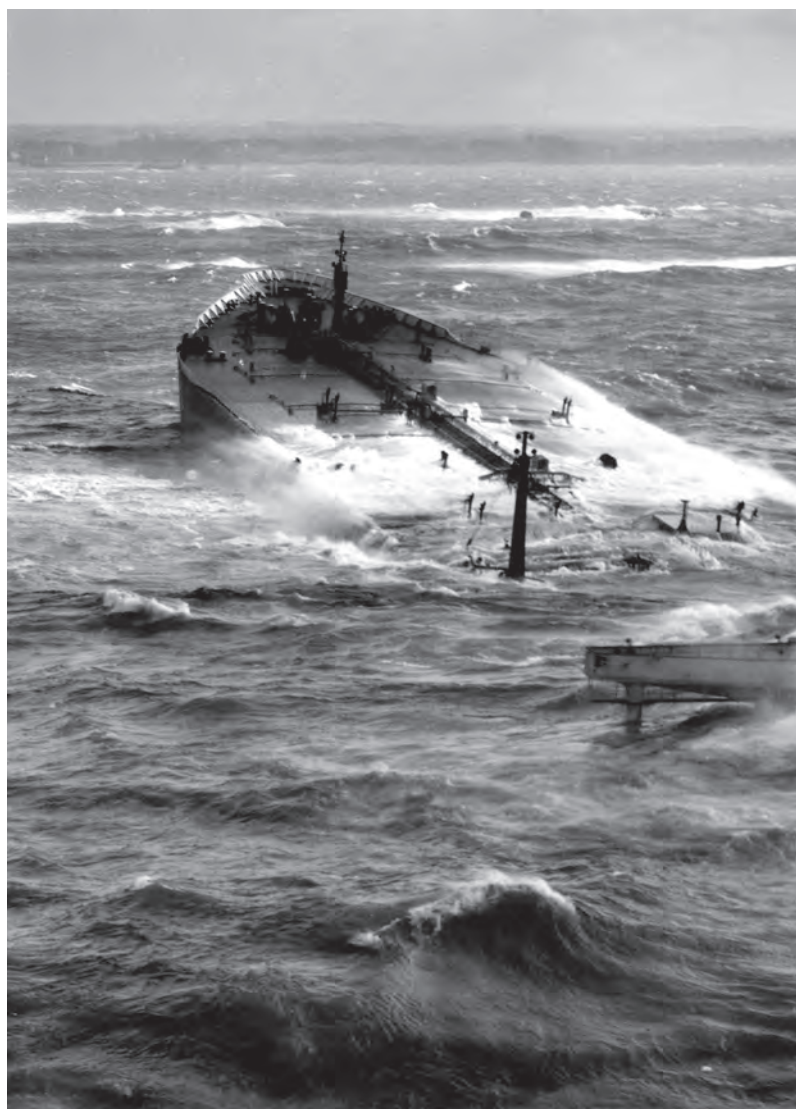
un certain nombre de critiques, ce rapport vient renforcer l'argumentation de ceux qui prédisent à moyen terme une crise environnementale d'ampleur ainsi que ceux qui vont faire de la croissance économique le problème n°1. Par ailleurs, le rapport Meadows dessine un projet de société où les scientifiques ont un rôle prédominant, étant les seuls à même de comprendre et de modifier les phénomènes provoqués par les sociétés humaines. Ainsi, un peu partout en Europe, de petits groupes militants s'unissent pour le respect et la prospérité de l'environnement.

Pendant que les pays développés continuent d'amorcer leurs développements individuellement, nombreux sont ceux et celles qui interrogent les fondements de notre société et cela de manière globale. L'usage des transports individuels est notamment contesté par ceux qui savent que ces véhicules émergent en masse d'usines délocalisées étrangères et que

c'est synonyme d'émissions excessives de ressources et de gaz polluant. Ces soustractions nécessitent l'import constant des différents produits et ainsi que les ressources nécessaires pour permettre à ces véhicules de fonctionner.

De nouveau, un navire déverse accidentellement sur plus de 120 km de côtes bretonnes ses 220 000 tonnes de pétrole brut, "l'Amoco Cadiz" rend palpable la réalité d'une marée noire en France, il s'agit là de la plus grande marée noire au monde suite à l'échouement d'un pétrolier.

Cette marée noire éclaire surtout la réalité du transport maritime et le scandale des pavillons de complaisance. Des opérations administratives réfléchies dans le but d'un gain économique de plus. À la suite de ce naufrage, les associations écologistes agissent. Des militants, notamment de la Ligue Protectrice des Oiseaux (LPO) viennent nettoyer les plages et tenter de sauver les



Jean Pierre Prével, *Vue aérienne du pétrolier l'Amoco Cadiz, éventré, déversant des centaines de milliers de tonnes de brut au large des côtes bretonnes, le 20 mars 1978 près de Portsall, dans le Finistère.*

quelques animaux qui peuvent s'en sortir... Quand l'humain en vient à détruire le milieu de vie de la faune avec laquelle il vit, alors ça fait réagir ! Le gouvernement suite à cela renforce un projet de protection du littoral déjà mis en place : le plan POLMAR¹, ce qui n'empêchera pas d'autres catastrophes. Car le large de la Bretagne connaît une succession de marées noires qui ne feront qu'accroître les contestations sur l'usage massif d'énergies fossiles.

Les contestataires se multiplient et se rassemblent pour la cause environnementale et prônent leurs propres valeurs. Référence à 1789.

En 1972 afin de stopper le projet de Pompidou d'une voie express sur la rive gauche de la Seine ; le groupe parisien des Amis de la Terre² avait alors organisé une manifestation à vélo rassemblant plusieurs milliers de personnes. À cette époque, le vélo est déjà perçu comme un transport

¹ Plan d'intervention français déclenché en cas de pollution marine accidentelle. Pollution maritime « Pol-Mar »

² Organisation non gouvernementale (ONG) de protection de l'homme et de l'environnement créée en 1969. Elle est présente dans 77 pays.

respectueux de l'environnement : une identité qui va devenir iconique.

À l'époque, l'écologie politique est perçue pour la plupart pour un courant marginal animé par des savants fous ou de doux rêveurs. Le consumérisme est leader dans les mœurs de la société ! La destruction de l'environnement par et pour la recherche du profit maximal ? Illich a toujours critiqué la surabondance vantant les mérites de « la joie dans la sobriété » et de la recherche de « rendement social » plus que de « rentabilité industrielle ». La perte de sens et d'autonomie dans l'existence de l'Homme ? C'est justement en décrivant la société conviviale qu'Illich cherchait à faire de nous des citoyens acteurs de nos vies et non plus des consommateurs obnubilés par la propriété¹. La référence à la nature comme valeur de référence en politique est traditionnellement le fait de courants réactionnaires voire d'extrême droite.

¹ Ivan Illich, *Libérer l'avenir*, édition Points, 1972

Mais dans les années 60-70, une remise en question du rapport établi entre l'humain et la nature prends place dans les esprits, et cela dans une optique progressiste. Gorz aborde cet aspect¹ en rapportant l'environnement à l'humain ; en effet il démontre que ce dernier est ethnocentré. De ce fait l'écologie est sociale avant d'être environnementale, mais économique avant d'être sociale. Bien que la population désire un changement, comme on va le voir par la suite, ce sont les multinationales qui décident de ce changement ou non, on ne peut pas arrêter du jour au lendemain une entreprise de raffinerie de pétrole représentant un pourcentage non négligeable du PIB d'un pays.

Au sein de son ouvrage, André Gorz expose un sondage Sofres² réalisé dans le cadre d'une étude, dans lequel les statistiques démontrent la volonté de ralentir et de réduire la consommation de produits. Certains chiffres parlent d'eux-mêmes¹ :

¹ André Gorz, *Écologie et politique*, Éditions Galilée, 1975

² Société française d'enquête par sondage aujourd'hui renommée Kantar TNS MB.

53 % des français accepteraient un freinage de la consommation et de la croissance à condition qu'il aille de pair avec une nouvelle façon de vivre ;

75 % des français estiment que les emballages perdus et autres maxi-bouteilles sont un gaspillage stupide et que mieux vaudrait revenir aux récipients en verre ;

68 % des français préféreraient des vêtements plus classiques et durables à ceux qui, sous prétexte de mode, s'usent en une saison.

Gorz décrit cette situation comme pré révolutionnaire. En effet, que voulons-nous ? Une conscience écologique régie d'un capitalisme prônant faussement le respect de l'environnement ?

Dans le cas contraire, une réforme pourrait s'avérer concevable.

¹ André Gorz, *Écologie et politique*, Éditions Galilée, 1975

W. Morris, fervent défenseur de la classe ouvrière de la deuxième partie du XIXe siècle, abordait d'ores et déjà cette notion de révolution¹, au sens étymologique du terme dans les écrits de son discours porté en 1884. Il souhaitait modifier les fondations de la société actuelle qui était basée sur un état de guerre perpétuel : une guerre commerciale, capitaliste qui pousse à la surproduction.

Lui, à cette époque revendiquait le savoir-faire artisanal renversé par l'industrialisation de produits sans vie, sans goût, sans personnalité. Il évoque un gâchis du savoir-faire et de la main d'œuvre à travers « la course au profit », à laquelle participent les industries. Ainsi il affirme que « Lorsque les hommes s'organiseront de façon à éviter que leur travail n'aboutisse à un gaspillage [...] ils auront le loisir et la liberté de réfléchir pour voir clairement ce dont ils ont vraiment besoin ». Ces écrits ont été d'une

¹William Morris, *Art and Socialism*, 1884 (Discours politique)

influence capitale dans le monde bien que l'industrie ait pris le dessus à ce moment-là de l'Histoire. En effet ils ont donné à réfléchir à certains designers et collectifs sur la société de consommation dans laquelle ils se trouvaient, comme Superstudio¹ en 1966.

2.2. Écologie et design

1973 : Crise de l'énergie. Elle engendre une augmentation du prix des produits dérivés du pétrole ; l'industrie plastique en subit les conséquences, le design se doit d'être réinventé.

Opérons un petit retour en arrière : Dix ans avant cette crise, le consumérisme vivait son apogée, l'ère du gadget entamait sa croissance avec des projets obsolètes, fait pour séduire, répondre à des besoins non-

¹Collectif d'architecture italien d'avant-garde Superstudio est fondé en 1966 à Florence par Adolfo Natalini et Cristiano Toraldo di Francia.

essentiels. Le plastique et les objets jetables faisaient leur apparition. Cette époque bien que marquée par le mouvement *Design Pop*¹, ne prônait que la consommation et la communication du produit, le marketing.

La crise de 1973 pousse ainsi les designers à un examen de conscience et se traduit par un retour aux sources : refuser les contraintes technologiques, fabriquer des objets durables, recycler les matériaux, cesser de gaspiller et prendre en compte les réels besoins sociaux. En 1971, Victor Papanek publie son ouvrage *Design for a real world*². Un ouvrage dans lequel il conçoit un monde nouveau qui intégrerait l'idée d'un design révolutionnaire. Ce designer est un ferme opposant au postulat du design de marketing : acheter, consommer, jeter. Il devient en quelque sorte un porte-parole du mouvement hippie, dont certaines communautés édifient dès le milieu des années 60 des habitations avec des

¹Style artistique qui s'inspire de la culture de masse des années 60. Il se caractérise par des formes rondes, monobloc, naïves, épaisses aux couleurs vives.

²Victor Papanek, *Design for a real world*, édition Paladin, 1972.



- (De haut en bas, et de gauche à droite) 1. Spot publicitaire pour Coca-Cola, 1960.
 2. Apples — and Royals, like this Safari model — are good for you, 1965.
 3. Poster Citroën, Rosalie des records Montlhery Pierre Louys, 1933.

matériaux de récupération, comme avec *Drop city* situé au cœur des États-Unis.

La prise de conscience des designers amène ainsi à des matières naturelles. Le retour à ces matières constitue l'une des solutions mises en œuvre, après tant d'années d'expérimentations des plastiques. Les designers s'engagent à modifier les codes.

Même s'ils sont moins engagés que les écologistes, les designers industriels opèrent un revirement en douceur. Le mobilier s'impose avec des couleurs plus naturelles, noir, brun ou neutre. Un exemple que l'on peut voir en Italie : Zanotta réédite certains produits comme la chaise Follia, une structure bois et acier dessinée par Guiseppe Teragni en 1934. Le style scandinave revient en force et Ikea se fait une place de choix sur le marché.

À partir de l'année 1972, l'architecte Frank Gehry de son côté utilise le carton recyclé dans ses différents travaux. Un matériau

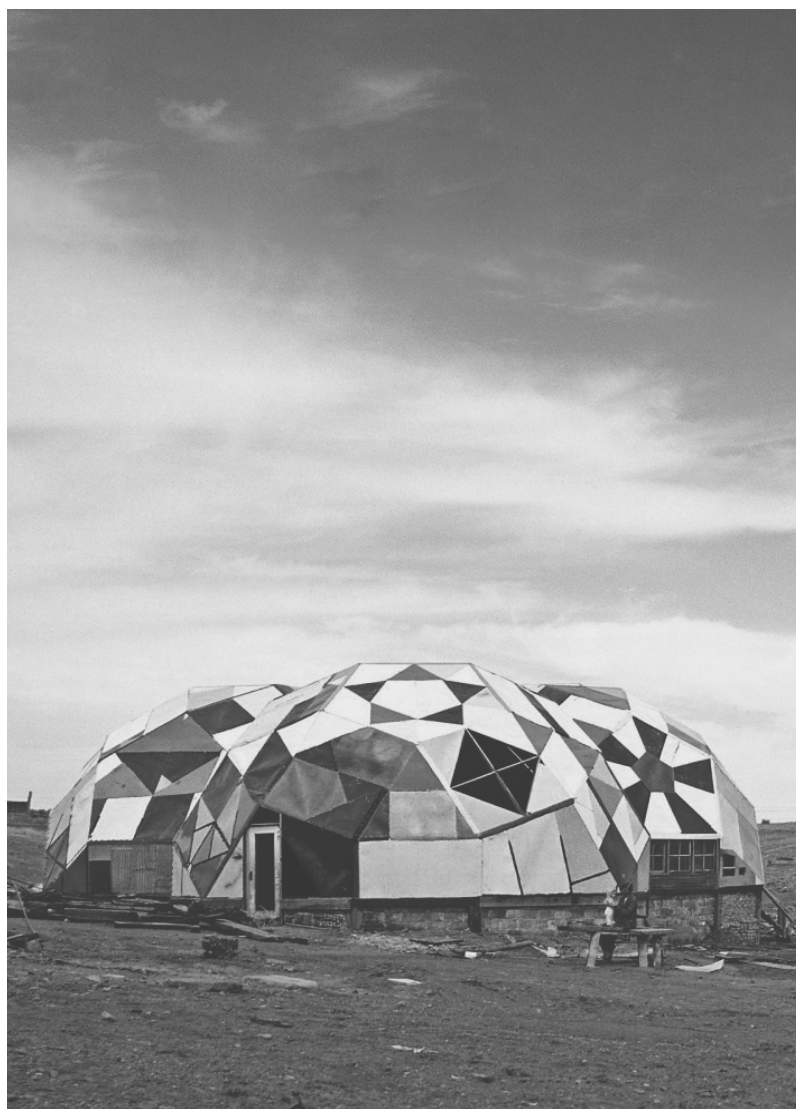


Image de la communauté Drop City, à Trinidad, Colorado, 1965.

ayant une certaine qualité de structure et de finitions qui lui permet au final de développer une gamme de meubles en carton aggloméré pour meubler les intérieurs qu'il conçoit.

Dans le domaine industriel et plus précisément le domaine automobile, on cherche à rendre possible le recyclage des objets, notamment en rendant les différents composants de cet objet, facilement amovible. Le designer du groupe BMW : Harm Lagaay avait décidé d'adopter une approche minimaliste de la sorte. Il proposa à la production, un coupé sportif avec des éléments remplaçables et aisément réparables, à faible coût. Une révolution abstraite à l'époque (1987), plutôt perçue en tant que concept-car sur route, qu'en voiture de production. Tous les éléments de la carrosserie sont amovibles et se clipsent sur le châssis, ce qui facilite ainsi leur remplacement par un professionnel

ou par l'usager directement. Hormis ces spécificités, le véhicule est encore d'actualité.

Son moteur de 6 cylindres en ligne de 2,5l de 170 ch peut atteindre les 220 km/h, et offre un comportement digne d'un coupé d'aujourd'hui. Ce modèle reste celui introduisant de nombreuses innovations chez BMW, et notamment avec l'intégration de matériaux composites, les portes escamotables et l'ABS. Si les performances peuvent vous paraître modestes, les capacités de la Z1 en matière de rigidité de châssis et de tenue de route étaient tout simplement exceptionnelles, y compris par rapport à des cabriolets d'aujourd'hui. La voiture est durable et continue de traverser les époques. Elle arbore fièrement le Z de "Zukunft" plaqué sur la carrosserie.

L'automobile, représentant tout de même un pourcentage important de la pollution



Harm Lagaay, BMW Z1 rouge en pièces détachées. Mise en avant du système d'assemblage de la carrosserie amovible et démontable, 1987.

liée aux émissions de gaz à effets de serre à l'époque, se devait d'apporter des solutions à ce problème environnemental. De ce fait, nombreux furent les constructeurs qui se sont engagés par la suite à résoudre différents problèmes environnementaux. Honda notamment avec la voiture goutte d'eau (Honda Insight, 2001). La première voiture avec moteur hybride permettant de limiter son empreinte carbone émise lors de son utilisation. Ou encore Renault avec son véhicule individuel électrique (Twizy, 2018) accordant un rapport poids véhicule/ usager plus réfléchi et responsable.

De nombreuses autres solutions voient le jour : Les véhicules en libres services et les mobilités douces se développent : un moyen de se déplacer plus facilement et plus rapidement en ville. L'électrique apporte en plus, de nombreuses solutions tout comme la technologie actuelle d'ailleurs qui nous permet d'avoir accès à des plans techniques



(De haut en bas, de gauche à droite) 1. Superstudio, *Projet pour New York*, 1969
2. Superstudio, *Superface*, 1969.
3. Superstudio, *Monumento Continuo*, 1969

en ligne. Chacun.e peut concevoir et fabriquer son propre véhicule lui-même (DIY).

Dans un univers du design plus radical et engagé, bercé par le modèle de surconsommation américain, des designers tel que les membres du collectif Superstudio, se rebellent contre le design de non-besoins et plongent dans le radicalisme le plus total avec des projets de contestations extrêmes faisant l'éloge d'un monde géométrique, froid et superficiel. A l'aide de photomontages et de collages, ils proposent des diagrammes tridimensionnels dans des endroits naturels. Ces derniers dénoncent la pollution visuelle par une identité forte. Influencé par la science-fiction et la culture urbain, cette atmosphère froide, superficielle et géométrique se dégage dans nombreuses de leurs œuvres, tel que l'on peut le voir avec « projet pour New York ». Le but : dénoncer l'artificialisation

de l'environnement naturel par l'espèce humaine.

Inscrit dans le design radical, ce collectif critique la façon de penser des années précédentes. Il faut rejeter l'architecture « *si l'architecture sert plutôt à codifier le modèle bourgeois de société et de propriété...* » ; ainsi qu'en rejetant le design si c'est une incitation à la consommation.

Cette façon de s'opposer au système comme l'ont fait également les collectifs Alchimia, Archigram et Archizoom, a permis de créer une transition vers une prise en compte profonde de l'environnement. Ces engagements sont allés jusqu'à créer un lien fondamental direct entre le design et l'écologie. La crise de l'énergie de 1973 a permis de réaliser cette transition en mettant un terme aux « 30 glorieuses ».

Ce passage à l'écologie fut en réalité dû aux contraintes économiques que cela

engendrait de continuer à produire en nombre, car ça aurait été une perte de profit avec l'augmentation du prix du plastique notamment.

Par conséquent, en 1973 cette crise a poussé les designers, les philosophes et les penseurs à un examen de conscience. D'après André Gorz, nous savons qu'à cette époque, les multinationales avaient d'ores-et-déjà découvert que les ressources de pétrole s'étaient réduites drastiquement depuis le début de son exploitation et que toute la production industrielle des 50 dernières années avait eu un impact néfaste sur l'environnement.

Les multinationales le savaient. La course au profit était plus importante pour les industriels ; cependant l'environnement était l'enjeu social principal pour le peuple.

2.3. *L'écologie politisée*

Dans son ouvrage *libérer l'avenir*, la révolution des mentalités à laquelle Illich nous invite à prendre part ne se fera sans doute pas en un seul jour ; mais elle semble indispensable pour que l'Homme du XXI^e siècle sorte enfin de la caverne¹ que Platon décrivait dans l'Antiquité.

Libérer l'avenir, c'est sans doute la définition la plus simple mais aussi la plus ambitieuse que l'on puisse donner à l'écologie aujourd'hui. Et cette écologie s'est vu être transmise, communiquée et instituée au sein des foyers français depuis des décennies

¹Platon, *Peri politeias*, Allégorie de la caverne : l'Homme se focalise sur l'image de son ombre projetée dans l'obscurité mais pas sur la lumière extérieure de la caverne. Métaphore philosophique d'affronter le monde réel.

aujourd'hui. L'avenir de notre société ne se décide que grâce à la politique, tout comme le maire décide des différents projets de la municipalité alors qu'elles ont déjà été réfléchies et triées avant.

En France, l'écologie en politique fut d'abord incarnée par l'agronome René Dumont¹, qui est le premier candidat écologiste à se présenter à une élection présidentielle, en 1974. Le Mouvement Écologiste Politique (MEP) est fondé en 1974, puis le parti « Les Verts » lui succède en 1984. Ce mouvement écologiste ne prend aucune orientation, c'est un nouveau courant de pensée politique différent de la droite et de la gauche. Cependant les écologistes le considèrent comme polyvalent : l'écologie politique peut aussi bien s'allier avec la droite que la gauche selon les circonstances².

Les écologistes ont commencé à participer à la vie politique française depuis le début

¹ Agronome français investi dans la politique écologiste et son engagement dans le combat pour le développement rural des pays pauvres.

² Luc Ferry, *Le Nouvel Ordre écologique*, 1992.

des années 70. Tout commence par des candidatures écologistes isolées lors des élections législatives de 1973, la date symbolique est la candidature de René Dumont à l'élection présidentielle de 1974. Par la suite, les écologistes participeront à tous les scrutins : sous différents nom Écologie 78, Europe Écologie jusqu'à aujourd'hui devenir Europe Écologie Les Verts abrégé (EÉLV).

Le fait qu'un parti vert émerge en France est considéré comme compliqué pour plusieurs raisons. Le système majoritaire à deux tours en vigueur aux élections législatives rend difficile le fait d'élire les députés de petits partis. Le mouvement écologiste ne récolte que peu de voix : Le 24 avril 1988, Antoine Waechter, candidat des Verts à l'élection présidentielle française, recueille 3,8 % des suffrages exprimés soit un million cent cinquante milles voix¹ : ce qui représente peu certes, mais plus que certains mouvements adversaires d'extrême gauche (LO² et PT³).

¹ Bruno Villalba, *La genèse inachevée des verts*, Vingtième Siècle, no 53, 1997.

² Lutte ouvrière : Parti politique français trotskiste d'extrême gauche.

³ Parti des travailleurs : Ancien parti politique français indépendant.

L'écologie est aussi marquée par l'histoire politique. Ainsi, en France, les écologistes héritent d'une conception des rapports politiques marqués par Mai-68. Cette période a été à la fois le dernier sursaut du mouvement ouvrier représenté par l'extrême gauche, trotskiste ou maoïste, toujours imprégnée de léninisme, et le premier mouvement contestataire considéré comme « postmoderne ».

Au fil du temps, la politique écologique a pris de l'ampleur et s'est développée à travers les différents partis. La mentalité de certains représentants politiques et chefs de partis mettant ainsi en application des mesures appropriées pour modifier le paysage industriel urbain ainsi que leurs territoires.

À travers le monde d'aujourd'hui, les villes se sont développées de différentes manières, à différents endroits du globe. Pour mon projet de diplôme, je projette de réfléchir à de nouveaux modes de transports pour les proposer comme solutions aux administrations territoriales actuelles. De ce fait j'ai décidé, comme vu précédemment, de m'intéresser à la manière dont les municipalités françaises gèrent leur territoire. J'ai réfléchi plus particulièrement à la manière dont elles intègrent l'écologie au sein de leurs administrations en traitant la thématique des transports.

III.

LES VILLES D'AUJOURD'HUI

Si je m'oriente sur la question des transports en ville c'est en raison des contraintes écologiques d'aujourd'hui liées aux émissions de CO₂¹ et à l'étude réalisée par la commission européenne. De mon côté je me suis penché sur certaines villes auxquelles j'ai porté un intérêt particulier. En réalisant un travail de recherches dont le but fut de saisir les informations relatives à la manière dont les villes sont aménagées, dont elles traitent l'écologie au sein de leur territoire, puis la façon dont elles se sont confrontées à la circulation urbaine. À travers cette étude je me suis penché vers les acteurs et actrices de chaque territoire. C'est une tâche que j'ai eu l'occasion de réaliser en amont de l'écriture de ce mémoire.

Avant toute chose, ces études débutent par la présentation d'une ville d'aujourd'hui considérée par l'union européenne comme un modèle à suivre pour les prochaines

¹Edouard Bard, *l'Homme et le climat : une liaison dangereuse*, Gallimard, 2005

années.

3.1. Copenhague

Élue capitale verte de l'Europe depuis 2014¹, cette ville surnommée la ville vélo, est le fruit d'une politique de promotion de ce mode de déplacement débutant dans les années 1960. Ce moyen de se déplacer est aujourd'hui perçu comme responsable et respectueux de l'environnement et dépendait cependant d'une décision d'ordre économique. En effet, cette dernière date de la période de crise datant de 1970 durant laquelle le Danemark a commencé à rationaliser le carburant. À partir de cette période, le vélo s'est développé en conséquence dans le pays et notamment

¹Commission européenne, *European Green Capital 2014*, Paru en 2014.

dans la capitale.

Aujourd'hui, Niels Torslov, responsable du service « circulation » à la municipalité de Copenhague, explique que le vélo « est le mode de déplacement le plus simple, le plus rapide et le moins cher ». Aujourd'hui les habitants continuent de se déplacer à vélo et cela grâce à l'aménagement urbain qui a grandement favorisé ce mode de transport. La municipalité a entrepris, en 1990, de réaliser de nombreuses études sur la population et son mode de vie¹ : déplacements, activités professionnelles, loisirs. Ces dernières ont permis de nourrir le projet politique et d'adapter la ville aux besoins des citoyens. Par conséquent, de nombreux lieux de rencontres et places publiques ont été réaménagés sur le modèle des danois, reflétant une identité scandinave sociale, attentive aux besoins des habitants.

¹ Exposition « Voies publiques », Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2006

^{1(bis)} https://www.wikiwand.com/da/Urban_Hansen

Copenhague est pour ainsi dire, engagée dans une urbanisation sociale, et cela date même d'avant la crise pétrolière. La première rue piétonne au monde, a vu le jour en 1962 au cœur de cette ville. Depuis, son paysage urbain n'a pas cessé d'être adapté aux habitants et à leur façon de se déplacer. L'urbanisation de la ville s'est alors transformée. Un pont baptisé *The Bicycle Snake*¹ est devenu une icône de la transformation urbaine de la capitale.

Construit en 2014 sur la demande de la commune, ce sont les architectes du collectif DISSING+WEITLING qui ont permis de développer cette infrastructure permettant aux cyclistes de se déplacer plus rapidement que les voitures, en circulant au-dessus du fleuve entre les bâtiments de finances. La municipalité danoise a rendu l'usage du vélo sécurisé, agréable voire ludique en ville. Bo Asmus Kjeldgaard, ancien adjoint

¹ Bicycle Snake, <https://dissingweitling.com/en/project/bicycle-snake>

au maire de Copenhague s'accorde sur cette manière de voir les choses. Le Danemark, qui a compris que le vélo était tendance, compte bien faire fructifier cette image. Le pays dispose d'ailleurs de sa propre ambassade du vélo, la *Cycling embassy of Danmark*, qui réunit tant des urbanistes, que des designers en accord avec les collectivités locales ainsi que la fédération danoise des cyclistes. Voilà donc comment les décideurs, acteurs de l'évolution du territoire de Copenhague, ont permis d'intégrer le vélo comme transports moyen de transports à travers un plan d'urbanisation social et économique. Urbanisation a permis d'aménager la circulation à vélo.

En France, le tournant des années 70 ne fut pas le même qu'au Danemark. La crise pétrolière marqua simplement la fin des 30 glorieuses, des années de croissance économique qui se sont terminées pour laisser place à une prise de conscience globale des périls écologiques futurs. La voiture continue de circuler en ville, et s'accumulent au cœur des centres urbains laissant place à des voies de circulation plus large. La France valorise même l'usage de la voiture, un moyen de transport qui va continuer à dessiner nos paysages urbains.

3.2. *Nantes*

Sixième ville la plus peuplée de France, caractérisée par ses récits d'Histoire ainsi que par sa culture artistique et industrielle, le chef-lieu du département Loire-Atlantique s'est développé sur les bords de la Loire, non loin de la côte atlantique.

En 2006, la ville de Nantes présente son Agenda 21, un programme d'action pour le développement durable au XXI^e siècle avec l'ambition pour la métropole de continuer à se développer tout en préservant les ressources pour les générations futures. Adopté lors du Sommet de la Terre de Rio,

en 1992, l'Agenda 21 consiste à établir des objectifs à mettre en place et «aborde les problèmes urgents d'aujourd'hui et cherche aussi à préparer le monde aux tâches qui l'attendent au cours du siècle prochain». Bien que ce texte fût adopté par plus de 150 pays, et des milliers de villes à travers le monde, Nantes y accorde une importance cruciale en termes d'écologie et de social. La municipalité se donne alors comme mission de devenir une éco-métropole¹ engagée dans la préservation du climat et des milieux et équilibrée en matière de formes urbaines et d'organisation de la mobilité.

2013 marquera un tournant dans l'histoire de la ville, cette année-là Nantes devient la première ville française, à devenir Capitale Verte de l'Europe. Le même statut que Copenhague obtiendra l'année suivante. Reconnue par la Commission européenne, cette reconnaissance récompense notamment sa politique de déplacement

¹ Une éco métropole engagée : <https://metropole.nantes.fr/elus-nantes>

urbains privilégiant les transports en commun et les circulations douces, en particulier les deux-roues. À partir de cette année-là, la ville de Nantes publiera ses rapports sur le développement durable de manière annuelle.

La présence de nombreux élus, engagés pour la cause environnementale, au sein de la municipalité nantaise, est un facteur majeur permettant à la ville de faire évoluer les transports et les zones de mobilités. Le 31 août 2020 par exemple, Nantes a profité de la crise sanitaire pour convertir 80 % de la voirie urbaine en “zone apaisée¹”, soit 30 km/h. Ce pourcentage représente environ 600 km au total. Identifiées par des marquages au sol, les zones à 50 km/h, jusqu’à aujourd’hui considérées comme normales en milieu urbain, deviennent des zones d’exceptions. Les élus imposent par conséquent les habitants à favoriser les transports en commun² largement

¹ Nantes métropole, *Rapport de développement durable 2019-2020*, paru en 2020. <https://fr.calameo.com/read/00459045899a9dc770b30>

² Nantes métropole, *Rapport de développement durable 2019-2020*, paru en 2020. <https://fr.calameo.com/read/00459045899a9dc770b30>

développé sur le territoire comprenant différents modes de déplacements. Le Ce réseau de transports en commun fut félicité et reçu le prix Civitas Award¹ en 2009. Organisé et financé par la communauté urbaine Nantes Métropole, la gestion de ce dernier se fait par le biais de la société SEMITAN².

Derrière toutes cette gestion et ces décisions politiques se cachent des valeurs socio-environnementales économiques visant à réduire les nuisances sonores en milieu piéton, ce qui assurera un meilleur équilibre de vie humain pour les résidents. Cela permettra également encore une fois de favoriser un transport multimodal de la ville. Nantes a ainsi prouvé que la transition vers des modes de transport doux, dit écologiques, peut se faire autrement que par l'aménagement de voies de circulation distinctes, contrairement à ce qu'on a pu constater à Copenhague. Grâce au réseau de

¹ Récompense adressée aux travaux de mobilité urbaine durable les plus réussis , les plus ambitieux, et les plus innovants.

² Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise, connu sous le nom commercial « TAN ».

transport en commun existant, la circulation en ville est polyvalente. Elle permet une liberté de déplacement conséquente.

Cependant ces changements ne se sont pas faits en un jour, il a fallu un certain temps, ainsi que de nombreux décisionnaires pour sensibiliser les habitants à la situation environnementale. Alain Chénard, Jean Marc Ayrault, à l'aide des adjoints qui les ont accompagnés, ont lourdement contribué à l'évolution urbaine de la ville de Nantes de 1977. Jusqu'à aujourd'hui laisser le flambeau à Johanna Rolland, qui depuis 2014 partage les décisions politiques de la ville avec ses vingt-six adjoint.e.s¹.

¹Nantes métropole, *Rapport de développement durable 2019-2020*, paru en 2020.
<https://fr.calameo.com/read/00459045899a9dc770b30>

3.3. *Strasbourg*

Considérée comme une des trois “capitales européennes” aux côtés de Bruxelles et de Luxembourg. Cette métropole française de la région Grand-est est marquée par les différentes administrations germaniques et françaises qui se sont partagées le territoire au fil de l’Histoire. Une histoire, riche et tourmentée, qui a laissé un patrimoine architectural remarquable.

Première ville cyclable en France, Strasbourg est la référence en matière de vélo. Marquée par des valeurs allemandes, cette

Vincent Callebaut, Arboricole, projet d’architecture dédié à la ville d’Angers, 2018

ville française a développé l'usage du deux-roues en conséquence et a permis avec ses 560 km de voies cyclables, de favoriser ce moyen de transport doux au sein de son agglomération. Les mobilités dans cette ville vont jouer un rôle majeur en ce qui concerne l'image de celle-ci.

En termes de politique, on peut retrouver dans les archives des prises de décisions qui ont changé le visage d'une ville. Ce nouveau visage, la ville le doit à Catherine Trautmann. Alors Secrétaire d'État du gouvernement Michel Rocard en mai 1988, elle est désignée dirigeante du Parti Socialiste aux élections municipales de 1989. Son programme : mettre en circulation un tramway au sein de la ville. Alors représentante d'un parti politique opposé à l'orientation politique des habitants, elle parvient à la faveur d'une campagne dynamique et de dissensions à droite, à acquérir le statut de maire. Un séisme politique d'ampleur nationale.

Vincent Callebaut, Arboricole, projet d'architecture dédié à la ville d'Angers, 2018

Sa victoire permettra la réalisation du projet de mise en circulation du tramway, engendrant l'essor des transports publics et de l'intermodalité. Des zones piétonnes sont mises en place, la voiture est poussée en dehors du centre urbain ; ces décisions permettront à Catherine Trautmann de se faire réélire aux élections suivantes. Strasbourg marque alors une identité responsable en termes d'environnement et des transports¹.

En 2015, Alain Jund, alors adjoint au Maire de Strasbourg en charge de l'urbanisme et de la mobilité, exprimait sa volonté de développer l'agglomération strasbourgeoise en privilégiant le tramway transfrontalier, reliant Strasbourg à Kehl en Allemagne. "l'écologie constitue la seule alternative pour relever les défis de l'environnement". En effet la voiture fait tout de même parti de l'aménagement de l'agglomération et représente un pourcentage du déplacement

¹ Communauté urbaine de Strasbourg, 2e projet d'agglomération, 2000-2010 : « construire ensemble un développement durable et solidaire » : document annexe à la délibération du Conseil de Communauté, 14 avril 2000, Communauté urbaine de Strasbourg, Direction études et prospective, Strasbourg, 2000, 123 p.

des habitants. Une statistique encore trop élevée pour le responsable des transports. L'objectif depuis ce constat serait de limiter au fil des années la circulation des véhicules non adaptés au milieu urbain tels que les SUV, les camionnettes ou les poids lourds. La volonté est également de supprimer les véhicules carburant au diesel et de mettre en place des mesures pour accompagner les citoyens n'ayant pas les moyens financiers de changer de véhicules¹. C'est d'ailleurs une décision que de nombreuses entreprises ont anticipées en faisant usage de vélos-cargos lors de leurs déplacements. *La Cyclgogne* ou bien *Kooglof*, deux services de livraison à domicile ont vu le jour il y a quelques années donnant ainsi la possibilité aux Strasbourgeois.es de se faire livrer de la manière la plus responsable et écologique. Ces deux firmes ne se déplaçant qu'en vélo cargo offrent ainsi une expérience sociale aux clients, ces derniers pouvant apercevoir leurs colis se balader à vélo, sans être

¹ Écologie à Strasbourg, une écologie sociale et populaire, paru en 2020 : <https://strasbourg-en-commun.fr/ecologie/>

dissimulé derrière 4 morceaux de tôles, dans toute la métropole.

À l’instar de louer des véhicules thermiques, l’Eurométropole de Strasbourg se charge de mettre à la disposition des habitants un service de location de vélo : un service mis en place en 2010 par Roland Ries, maire de la ville de l’époque.

L’écologie en politique a marqué un tournant dans la mentalité des Strasbourgeois, les poussant ainsi à s’intéresser à des valeurs davantage environnementales que politiques. C’est d’ailleurs une des raisons pour laquelle Roland Ries, consultant en transports publics avant d’être membre du PS, fut maire de la ville de 2008 à 2020. Celle qui lui a succédé en Juin dernier est membre du parti Europe Ecologie Les Verts. En effet, Jeanne Barseghian qui représente le parti aux valeurs environnementales et responsable remporta les élections avec 41,70% des voix¹, devant Alin Fontanel

¹ D’après le recensement de l’INSEE en 2017

représentant de La République En Marche et Catherine Trautmann, représentante du Parti Socialiste. Le transport à Strasbourg est un argument politique important qui fait désormais parti de l'identité nationale de la métropole. Il a influencé de nombreux choix politiques et éduqué les citoyens.

3.4. Moulins

Préfecture de l'allier accueillant près de 20 000 habitants, cette petite cité en bord de rivière et aux origines médiévales est devenue aujourd'hui une ville riche de son passé important dans l'histoire de France. Cette richesse et ce patrimoine se perçoit dans la forte identité architecturale

et urbaine qu'il en reste aujourd'hui, notamment dans le centre-ville, resté authentique et aujourd'hui piéton.

Bien que la ville soit située sur un ancien axe routier important, ayant ainsi développé l'usage de la voiture en ville, les passages en centre-ville sont restés pavés et ne favorisent donc pas vraiment la voiture. La municipalité propose aujourd'hui comme objectif futur de contrôler davantage la circulation urbaine afin de réduire les véhicules individuels thermiques. Son but : proposer un changement en matière de mobilités en favorisant une évolution des pratiques au profit des modes de transports doux : transports collectifs, vélos et marche à pied¹.

Si Moulins est une ville abordée au sein de mon mémoire c'est en raison de son engagement environnemental lié à l'aménagement de la flore au sein de son territoire. Perçue comme une ville

¹ Plan local d'urbanisme 2020 & 2021 de la ville de Moulins.

relativement dynamique et respectueuse de l'environnement par ses habitants, la préfecture propose de nombreuses solutions quant à la présence des espaces verts dans le milieu urbain et entreprends de renforcer cette trame végétale en dynamisant les bords de l'Allier. Cette initiative permettra de créer des connexions avec les citoyens et ainsi de créer des chemins qui relient les bois et la rivière au centre urbain. Le projet propose surtout de rendre les berges accessibles aux mobilités douces¹ : vélo, skate, trottinette, ... De plus, une évolution du partage de l'espace public et une requalification paysagère engagée et évoquée dans le Plan local d'urbanisme de la préfecture. Une pression encore forte de l'automobile se fait sentir sur le centre urbain moulinois.

¹Ville de Moulins, Actualités, Berges de l'Allier, publié en 2020. Projet sur l'aménagement des berges du territoire : <http://www.ville-moulins.fr>

Les recherches réalisées au sein de ce mémoire m'ont permis de comprendre le rôle des municipalités et également de saisir le fonctionnement global des administrations territoriales relatif à l'évolution d'une ville. Saisir le fonctionnement d'une municipalité c'est aussi comprendre comment elle organise son territoire. Ainsi, j'ai pu cibler les différents services qui aménagent et entretiennent la ville, et la manière dont ils se déplacent. En parallèle, j'ai pu en conclure que l'orientation politique d'une municipalité influait de façon conséquente sur les décisions prises pour la ville.

Les différentes études de cas que j'ai pu étudier m'ont fait prendre conscience des différentes mises en application possibles pour incorporer l'écologie dans le domaine politique et public. Je comprends maintenant comment cette orientation politique influence aujourd'hui les décisions économiques et sociales de notre société.

CONCLUSION

Dans le but de penser au mieux le produit de mon projet de diplôme, cette étude m'a permis de comprendre les enjeux socio-économiques des communes ainsi que les usagers-cibles auxquels s'adresser. Indépendamment de cela, Ces études me donnent donc aujourd'hui la possibilité de proposer des solutions viables à la valorisation des agents des services techniques, en leur proposant des véhicules appropriés à leurs tâches, symboles de l'évolution d'un territoire.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages papier :

GORZ André, *Écologie et politique*, Arthaud (réédition), Essais, Paris, 2018, 326 p.

GORZ André, *Écologie et liberté*, Arthaud (réédition), Essais, Paris, 2018, 84 p .

Luc Ferry, *Le Nouvel Ordre écologique*, éditions Grasset 1992, 280 p.

COHEN Évelyne, *Paris dans l'imaginaire national dans l'entre-deux-guerres*, publications de la Sorbonne, 1999, 393 p.

BARD Édouard, *L'homme et le climat : une liaison dangereuse*, édition Gallimard, 128 p.

Publications numérique :

LE CORBUSIER, *Le plan voisin*,

Design des politiques publiques – LA 27E RÉGION

https://nantes.maville.com/actu/actudet_-environnement-et-ecologie-a-nantes-toutes-les-infos-desormais-reunies-sur-maville_52716-4189038_actu.Htm

<https://metropole.nantes.fr/territoire-institutions/nantes-metropole/competences/transition-energetique>

<https://www.vie-publique.fr/fiches/274842-quest-ce-que-lagenda-21>

<https://fr.calameo.com/read/00459045899a9dc770b30>

<https://metropole.nantes.fr/elus-nantes>

Jørn Busch Olsen, Jens N. Christiansen, Kent Lassen, *Municipalité de Copenhague (histoire administrative)*, Le grand Danois, publié le 31 janvier 2009.

Catherine Larrère, Lucile Schmid et Olivier Frossard, *L'écologie est politique*, Les Petits matins, 2013.

Marcel Robert, *Pour en finir avec la société de l'automobile*, CarFree France, septembre 2005 (http://carfree.fr/pour_en_finir.pdf).

Exposition, *Voies publiques*, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2006.

Collectif, *Strasbourg : fouilles archéologiques de la ligne B du tram*, Musées de la ville de Strasbourg, Strasbourg, 2000, 74 p.

Paul Greissler, *La Classe politique dirigeante à Strasbourg (1650-1750)*, le Quai, Strasbourg, 1987, 302 p.

Philippe Descamps, *Comment le vélo redessine la ville*, sur Le Monde diplomatique, 1er février 2020.

Agence d'urbanisme pour l'agglomération strasbourgeoise, *Le Projet urbain dans l'histoire de Strasbourg : colloque des 30 et 31 octobre 1981*, Strasbourg, 1981, 31 p.

Sites internet :

https://nantes.maville.com/actu/actudet_-environnement-et-ecologie-a-nantes-toutes-les-infos-desormais-reunies-sur-maville_52716-4189038_actu.Htm

<https://metropole.nantes.fr/territoire-institutions/nantes-metropole/competences/transition-energetique>

<https://www.vie-publique.fr/fiches/274842-quest-ce-que-lagenda-21>

<https://fr.calameo.com/read/00459045899a9dc770b30>

<https://metropole.nantes.fr/elus-nantes>