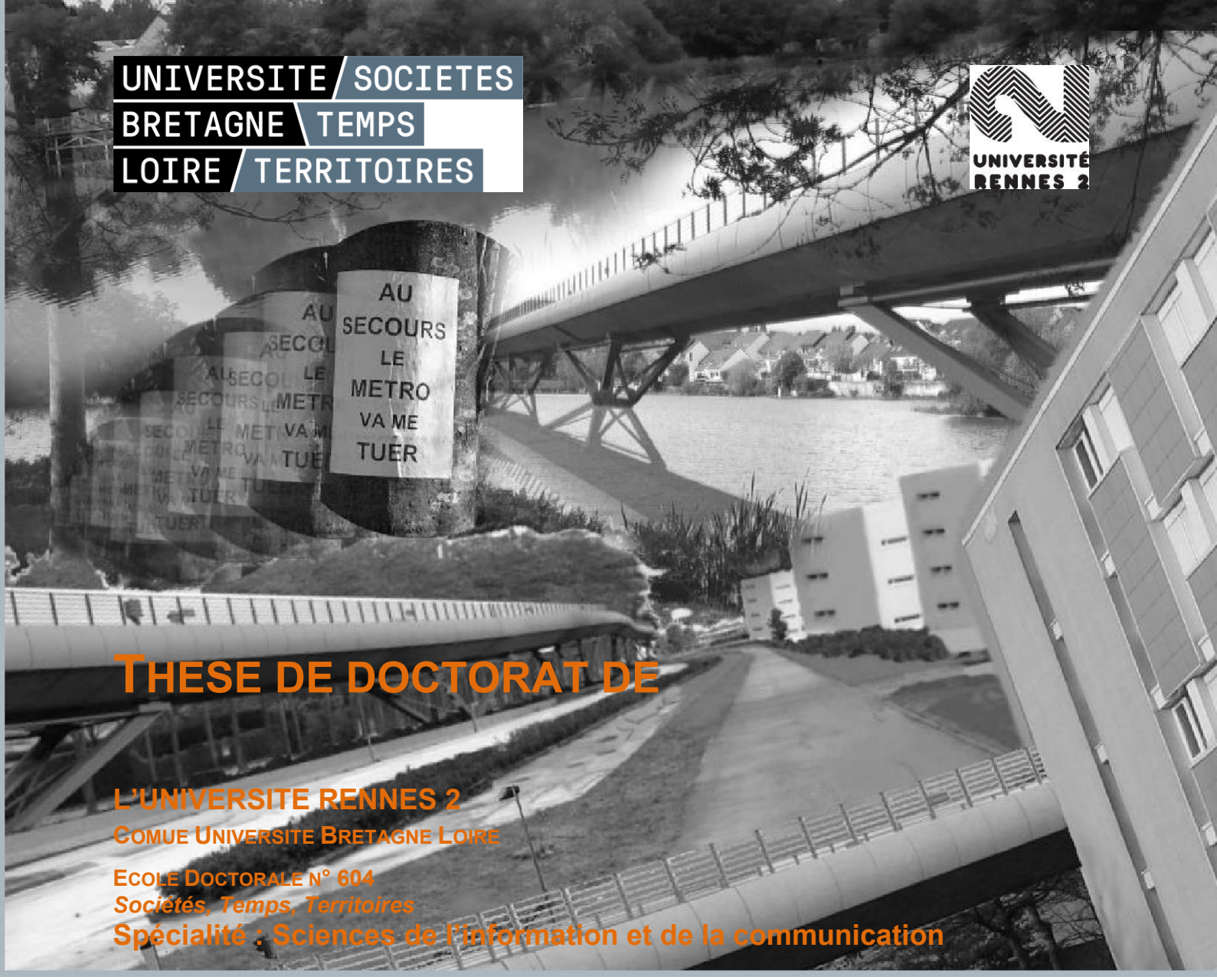


UNIVERSITE / SOCIETES
BRETAGNE \ TEMPS
LOIRE / TERRITOIRES

UNIVERSITÉ RENNES 2

THESE DE DOCTORAT DE

L'UNIVERSITE RENNES 2
COMUE UNIVERSITE BRETAGNE LOIRE

ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : Sciences de l'information et de la communication

Par
Amadou ABASSI

Démocratie participative et concertation publique :
Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes

Thèse présentée et soutenue à l'Université Rennes 2, le 13 décembre 2018
Unité de recherche : PREFics – EA 7469
Centre de Recherches en Sciences de l'Information et de la Communication

Rapporteurs avant soutenance :

Olivier GALIBERT	Professeur des universités, Université de Bourgogne
Elisabeth GARDÈRE	Professeure des universités, Université de Bordeaux

Composition du Jury :

Président du jury : **Jean-Luc BOUILLON** Professeur des universités, Université Rennes 2
Examinateur : **Michel DURAMPART** Professeur des universités, Université Toulon-Var
Dir. de thèse : **Catherine LONEUX** Professeure des universités, Université Rennes 2

UNIVERSITÉ RENNES 2 – HAUTE BRETAGNE

Unité de Recherche

Ecole Doctorale - Humanités et Sciences de l'Homme

Sous le sceau de l'Université Bretagne Loire

Démocratie participative et concertation publique : Enjeux sociopolitiques et info-communicationnels autour du projet de la ligne B du métro à Rennes

Thèse de Doctorat

Discipline
Sciences de l'Information et de la Communication

Volume 1

Présentée par Amadou ABASSI

Directrice de thèse : Pr. Catherine LONEUX

Soutenue le 13 Décembre 2018

Jury :
M. Jean-Luc BOUILLON, Professeur des universités, Université Rennes 2, Président du jury
M. Michel DURAMPART, Professeur des universités, Université Toulon-Var/ Examinateur
M. Olivier GALIBERT, Professeur des universités, Université de Bourgogne Franche-Comté/ Rapporteur
Mme. Elisabeth GARDÈRE, Professeure des universités, Université de Bordeaux/ Rapporteur
Mme. Catherine LONEUX, professeure des universités, Université Rennes 2, Directrice de thèse

À la mémoire de mon père et mon petit frère décédés pendant la préparation de cette thèse.
Que leurs âmes reposent en paix dans le Paradis.

Remerciements

Au moment de finir cette thèse, j'adresse mes sincères et chaleureux remerciements à ma Directrice de thèse, Mme Catherine LONEUX. Merci beaucoup d'avoir encadré ce travail de thèse avec passion et rigueur scientifique. Ces années d'échanges très fructueux et vos conseils ont permis l'aboutissement de mes travaux de thèse. Je tiens également à vous exprimer toute ma gratitude pour votre écoute, votre soutien, votre patience, votre disponibilité et surtout vos qualités humaines hors du commun.

Mes remerciements vont à l'ensemble des membres du jury qui ont bien voulu examiner ma thèse, et en particulier à M. Jean-Luc BOUILLON pour son apport scientifique et son soutien indéfectible durant mes travaux de recherche.

Aux acteurs associatifs des Longs Champs, aux élus de Rennes Métropole, à la Direction de la communication de la SEMTCAR et aux représentants de TMO Régions, qui s'y reconnaîtront, je tiens à vous adresser mes sincères remerciements pour le temps que vous avez bien voulu m'accorder pour les entretiens.

Merci beaucoup à l'Université Rennes 2 pour ces années de formations qui m'ont permis de réaliser mes rêves. Et merci beaucoup aux personnels des bibliothèques et de l'URFIST.

À l'ensemble des personnels de l'école doctorale et en particulier à Mesdames Suzanne Piel, Valérie-Marie Gohier, Myline Houdus, Josiane Fernandez, Anne-Marie Le Goaziou et Joëlle Bisson, merci pour votre accueil toujours très chaleureux et votre assistance administrative.

Pour leurs conseils et les échanges scientifiques très fructueux lors de nos séminaires, j'adresse mes remerciements à l'ensemble des enseignants chercheurs du Département communication, notamment Bruno Chaudet, Didier Chauvin, Philippe Blanchet, Marcela Patrascu, Marie Benejean, Florian Hemont, Dominique Bessières, Nadia Ouabdelmoumen, Mihaela Dramba, Gudrun Ledegen, Claire Lesacher, Olivier Sarrouy, Romain Huet. À Jean-Baptiste Lecorf, merci beaucoup pour tes conseils et suggestions de lectures. À Christian Le Moënne un grand merci non seulement pour tes réflexions épistémologiques qui m'ont été très bénéfiques, mais aussi pour la dizaine de livres que tu m'as offerte.

Mes pensées vont à Thierry Bulot et à Alain Calmes qui nous ont quittés brusquement.

À l'équipe de la cellule recherche du laboratoire PREFics, notamment à Nelly Bregeault, Laurence Bouvet-Leveque et Isablle Correia, un grand merci pour votre soutien, votre assistance dans toutes les démarches administratives, vos disponibilités et surtout votre bonne humeur qui fait chaud au cœur.
Ces derniers jours de ma thèse ont été laborieux pour celles et ceux qui ont bien voulu consacrer leur temps à relire, corriger et faire des suggestions de modifications. Mes cher.e.s Alexandra Sideridou, Leslie Dagneaux, Christopher Mendes, Pierre-Louis Bartholy, Vinod Kumar et Jean Sanzané, merci beaucoup pour votre expertise. My dear friend Mathilde Bigo, merci infiniment d'avoir profité des siestes de votre rayon de soleil pour relire et corriger mon travail.
Pour leur assistance à l'utilisation des logiciels de traitement de texte, j'exprime ma profonde gratitude à Nicolas Kühl, Thomas Vétier et à Dang Thi Thanh Tam. Nicolas, merci encore d'avoir passé de nombreuses heures pour la mise en page de ma thèse.

Pour la bonne ambiance, les échanges scientifiques et leur soutien, j'adresse mes chaleureux remerciements à mes actuelles et anciens collègues doctorant.e.s du PREFics : Lina Chlih, Sophie Barel, Vanessa Delage, Zahra Id-Ahmed, Sahite Gaye, Bahram Kiani-Larimi, Nelson Martineau, Romain Trillard, Hélène Jézequel, Raphaelle Jeune, Thuy Dang Thi Thanh, Siham Razouk, Claire Lesacher, Camille Proust, Nolwenn Troël-Sauton, Clement Ferré, Clement Gravereaux, Pauline Rannou, Mathieu Matchador, Mélanie Textier, Faustin Lessouba, Bé Obame Yacinthe, Sou-Maëlla Bolmey, Claire Vilpoux, Aude Trillard, Julie Marques, Sandrine Dupé, Samir Ghezlaoui, Alena Ryniak, Marie Nzang Mbélé, Perinne Ferroni et tous celles et ceux qui viennent de commencer leurs travaux de thèse au PREFics.

À mes anciens collègues et supérieurs hiérarchiques du Centre de Mobilité Internationale de Rennes (CMI) et du CROUS merci beaucoup pour votre soutien et vos encouragements. Je pense notamment à Annie Brendeho, Fanfan Dubet Françoise, Charles Lebelé, Gilles Ruault, Halima Yaachal et tous les autres.

À ma famille « adoptive » qui m'a toujours réservé un accueil très chaleureux pour me permettre de souffler et profiter de belles promenades au bord de la mer, je leur remercie infiniment. Mes très cher.e.s Carole et Maxime BILLOUD, et Linh Hoang-Thi, merci encore pour votre soutien indéfectible.
À tous mes frères et sœurs Tchadiens de Rennes et d'autres villes de la France, et en particulier à Elhadji Baroumi Idriss, aux familles Ousmane Ngnaako, Brahim Malloum, Mahmoudou Adji, Oumar Aboubakar Yahya, Ahmat Malloum, Adoum Rahya, Zainal-Abidine Rahma et la famille Saad, merci beaucoup pour vos encouragements et soutien.

Pour leurs sincères amitiés et leur soutien, j'exprime toute ma gratitude à Mélanie Conan, Pierre Guérin, Fatoumata Ouedraogo, Youssouf Koné, Daouda Diarra, Florence Nivelle, Salifou Boubé, Mahmoud et sa famille, Youcef, Halim, Nizar Ghazzawi, Aakriti, Abel Gouba, Houong, Guy, Pascal, Nicolas, Ylvise et son mari. La liste est loin d'être exhaustive. Mes cher.e.s ami.e.s de l'Hexagone et d'ailleurs, merci pour vos encouragements renouvelés.

Mention spéciale à toute ma famille et mes proches. À mon oncle Bamanga Abbas Malloum et son épouse Hadjé Kaltouma Mahamt Amadou, je vous adresse mes sincères remerciements pour votre soutien indéfectible. Merci infiniment pour tout ce que vous m'avez apporté depuis mon jeune âge. À mes oncles Adama et Boubakari Malloum Mohammadou, ainsi qu'à leur famille respective, je vous adresse mes chaleureux remerciements pour votre soutien. Merci également à ma tente Hapsatou.
À ma très chère maman Haoua Mana, je ne saurais comment te remercier pour ton amour, ta patience et tes encouragements. À mes frères et sœurs et en particulier à Boubakari et Ibrahima, merci beaucoup pour vos encouragements. À tous mes nièces et neveux, merci beaucoup pour vos messages de soutien.
À toutes celles et ceux que je n'ai pas mentionné ici, recevez mes remerciements pour vos pensées et soutien.

Sommaire

REMERCIEMENTS **1**

SOMMAIRE **5**

ACRONYMES ET ABREVIATIONS **7**

INTRODUCTION **8**

PARTIE I : LES DISPOSITIFS PARTICIPATIFS AU CŒUR DES POLITIQUES PUBLIQUES **50**

CHAPITRE 1. L'INSTITUTIONNALISATION DE LA PARTICIPATION : UN IMPERATIF DELIBERATIF ? 62

CHAPITRE 2. NAISSANCE DE LA CONTESTATION DES RIVERAINS CONTRE LE TRACE AERIEN DE LA LIGNE B 91

CHAPITRE 3. D'UN MOUVEMENT SPONTANE A UNE FORME DE RATIONALISATION ORGANISATIONNELLE DE L'ACTION COLLECTIVE. 118

PARTIE II : POSTURES ET JEUX D'ACTEURS AUTOUR D'UN EXEMPLE DE CONCERTATION : LE CAS DU SECTEUR NORD-EST DE RENNES **133**

CHAPITRE 4. DEVELOPPEMENT D'UNE CULTURE DE « MEDIATION » ENTRE LES PARTIES PRENANTES 133

CHAPITRE 5. ÉLABORATION DE SCENARIOS D'INSERTION DU METRO: VERS UN MODELE DE CO-CONSTRUCTION DE L'ACTION PUBLIQUE ? 151

CHAPITRE 6. MISE EN DEBAT PUBLIC DES SCENARIOS : ESPOIR, FRUSTRATIONS, SCISSIONS ET ACTION EN JUSTICE 192

CHAPITRE 7. LE BLOG « SAUVONS LES LONGS CHAMPS » : ENTRE AGORA ELECTRONIQUE ET AGIR COMMUNICATIONNEL ... 230

CONCLUSION **243**

LISTE DES ANNEXES **253**

TABLE DES ILLUSTRATIONS **289**

BIBLIOGRAPHIE **291**

TABLE DE MATIERES **300**

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Acronymes et abréviations

CR : Compte rendu.

DAD : Dossier d‟aide à la décision.

DUP : Déclaration d‟utilité publique.

MUSE : Association pour un métro Utile, Souterrain et Écologique.

OLF : Loi d‟orientation foncière du 30 décembre 1967 (LOF).

CNDP : Commission nationale du débat public.

RM : Rennes Métropole.

SEMTCAR : Société d‟Économie Mixte pour les Transports en Commun de l‟Agglomération Rennaise.

TCSP : Transport en commun en site propre (c‟est-à-dire avec des chaussées réservées aux bus).

VAL : Association Vivre aux Longs Champs.

Introduction

Dans un contexte de contestation des projets d'aménagements urbains et de crise de la démocratie représentative, qui se caractérise à la fois par la défiance à l'égard de la classe politique et par des taux d'abstention de plus en plus élevés lors des échéances électorales, les autorités politico-administratives essaient de mettre en place des dispositifs participatifs, censés répondre aux attentes des citoyens en matière de débat démocratique, gage de l'implication de ces derniers dans le processus décisionnel. C'est dans ce cadre-là que s'inscrit le projet de la deuxième ligne de métro de l'agglomération rennaise, que nous avons choisi comme objet d'étude de cette thèse de doctorat en sciences de l'information et de la communication.

– **Genèse du sujet**

Avant de rentrer dans le vif du sujet, il convient de souligner que ce projet de recherche est le prolongement de mon sujet de recherche en Master 2, dont l'intitulé est : Études et recherches en sciences de l'information et de la communication (ERIC), effectué en 2009, portant sur **l'essor de l'administration électronique et les nouvelles formes de relations entre l'administration et les administrés**. Rappelons, ne serait-ce que brièvement, la problématique abordée dans ce mémoire de Master afin d'établir le lien et la continuité avec mon sujet de thèse.

Amorcée à la fin des années 1990, « *l'administration électronique* » a connu plusieurs phases dans son développement. Au tout début, il s'agissait simplement de la mise en ligne des informations (informations municipales, par exemple) à destination des usagers des services publics. Ensuite, de manière progressive, la possibilité d'effectuer certaines procédures administratives par internet a été mise en place un peu partout dans les administrations. C'est le développement des potentialités d'internet qui est l'un des facteurs déterminants de la dématérialisation entière (déclaration d'impôts des entreprises à l'administration fiscale), ou partielle (déclaration d'impôts des particuliers, demandes de carte grise, d'extraits de naissance ou de casier judiciaire, etc.) des procédures administratives. Les promoteurs de l'administration électronique tiennent un discours assez proche de ceux qui prônent la « démocratie de proximité » : un discours caractérisé par la volonté de rapprocher l'administration des administrés, à travers la mise en ligne des informations et des procédures administratives. Selon ces mêmes discours, la dématérialisation des procédures

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

administratives permettrait non seulement de faciliter le traitement des demandes des usagers, mais aussi de réduire les contraintes liées au temps et à la distance. Et la réduction de ces contraintes (horaires d'ouverture et de fermeture des services publics, éloignement géographique de certains services administratifs) serait, d'après les responsables politico-administratifs, le gage d'une administration efficace - plus accessible et plus réactive - aux demandes des usagers.

Sans être un fervent défenseur du déterminisme technologique ou du technocentrisme, nous admettons que l'administration électronique est un vecteur de changement, (Wojcik, 2009), (Carmès, 2008), (Said et Boughzala, 2007), (De la Coste, 2003), (Lasserre, 2000), et que ses avantages sont reconnus et appréciés par ses promoteurs, par un certain nombre d'usagers et par les professionnels de différents services publics et privés. La dématérialisation des procédures administratives fait partie des leviers du développement économique en ce sens qu'elle permet de réduire un certain nombre de dépenses liées à la production, à la transmission et au traitement des informations sous le format papier. Certains formulaires imprimés (demandes de carte grise, certificat de cession d'un véhicule, etc.) qu'on pouvait récupérer au niveau des services publics (préfectures, mairies, CAF, etc.) ne sont plus disponibles aux guichets. Les usagers sont invités à les télécharger sur les sites internet des différents services publics. D'une manière générale, la dématérialisation des procédures est associée à l'optimisation de la productivité. Et dans un contexte de la mondialisation des échanges économiques, la mise en ligne des procédures administratives pourrait être perçue comme un signe d'ouverture vers l'extérieur. Pour cela, la modernisation des services publics et privés devient une nécessité dans la mesure où elle permettrait d'apporter un certain nombre de réponses aux attentes des usagers. Et ce, au niveau local, national ou à l'échelle internationale. Dans cette perspective, l'administration publique saisit les opportunités offertes par les TIC pour innover et améliorer ses services.

Cependant, il convient de souligner que ces avantages ne doivent pas masquer un certain nombre de réalités, encore observables aujourd'hui dans plusieurs services. La modernisation des administrations par l'introduction des TIC ne s'est pas effectuée sans tensions ; et il convient de noter que ces tensions sont généralement dues à l'inadaptation des matériels choisis (bugs intempestifs des logiciels, incompatibilité des systèmes ou des versions etc.). Ce qui renvoie au débat sur le choix technologique abordé par les sociologues de l'innovation et des usages des TIC, notamment Madeleine Akrich, Michel Callon et Bruno Latour (2006),

Gérard Valenduc (2005). À ces problèmes techniques, se rajoutent ceux de la formation du personnel, de l'incitation et de l'obligation de développer des nouvelles compétences, des différents ajustements techniques et organisationnels, notamment les modifications des fiches de postes, la fusion de certains services, qui sont autant des contraintes liées à l'introduction des TIC dans les administrations publiques et privées.

Dans certaines entreprises privées, les tensions liées à l'infomatisation du processus de production et au traitement des données sont les principales causes de la souffrance au travail. Le stress et le « *Burn out* » se développent et provoquent de nombreux drames (cf. le cas des salariés de France Télécom, de la Poste, etc.). Tandis que certains salariés sont réticents aux changements engendrés par l'introduction des TIC, d'autres ont du mal à s'adapter à l'intégration de ces outils techniques dans les différents processus de production, parce qu'ils n'auraient pas bénéficié de temps de formation suffisant à l'utilisation de tel ou tel logiciel.

Par ailleurs, notons que la problématique des transformations organisationnelles dues à l'introduction des TIC dans les organisations a fait l'objet de nombreux travaux de recherche en SIC. Que ce soit dans les revues *Communication et organisation*, *Réseaux*, *Sciences de la société*, etc., les chercheurs en SIC ont mis en évidence les transformations sociotechniques et organisationnelles dans plusieurs secteurs d'activités. Pour Michel Durampart,

> *[…] Les enquêtes et observations dont il sera question ici ont souvent mis en évidence l'émergence de normes formelles ou informelles qui s'établissent dans les organisations et dans l'activité des collectifs au travail. Elles se manifestent dans des conventions, des règles, des ajustements socioprofessionnels au sein des relations entre un système technique et ses utilisateurs, au cœur même de l'organisation et de l'encadrement du travail, dans les processus de coopération entre équipes et membres des organisations*. (Durampart, 2009 : 2).

En effet, ces « *ajustements socioprofessionnels* » sont l'une des principales sources de tensions concernant l'introduction des TIC dans les organisations. Et comme résultat de ces transformations, Michel Durampart note qu'« *on assiste donc à une forme d'expropriation du lien social et sa restitution sous d'autres aspects évidemment plus façonnés et standardisés qui définissent, par exemple les procédures pour travailler en réseau, pour échanger, pour intensifier la production journalière, pour améliorer la qualité du travail fourni* » (Durampart, 2009 : 2). Dans cet extrait, Michel Durampart pointe l'une des questions qui

provoquent des tensions et engendrent la souffrance au travail. Il s'agit notamment de « *l'intensification de la production journalière* » que beaucoup de salariés ne supportent pas. Comme nous l'avions évoqué ci-dessus, ces changements organisationnels provoqués par les TIC peuvent parfois se solder par des lourdes conséquences (dans les secteurs télécoms par exemple).

En ce qui concerne les usagers, les études (TNS Sofres, *Les Français et le programme de la simplification administrative,* 2007)) que nous avons consultées montrent que certains d'entre eux ne sont pas familiarisés avec les procédures en ligne, et d'autres préfèrent se rendre aux guichets où ils peuvent avoir des renseignements sur certaines questions administratives très techniques. Si les personnes âgées apprécient l'accueil physique des administrations au détriment des automates, ils ne sont pas les seules à désapprouver la généralisation de ces dispositifs de téléprocédures. De surcroît, les études de *TNS Sofres* nous ont permis de constater que la fracture numérique (manque ou faible taux d'équipements en outils informatiques dans certains services) continue d'exclure une catégorie d'usagers des avantages des services administratifs en ligne. À les entendre parler, la réduction de cette fracture numérique reste l'un des chantiers majeurs auxquels les responsables politico-administratifs doivent s'attaquer. D'où la succession des projets liés au déploiement des infrastructures numériques (création des pôles informatiques dans les maisons de quartiers, la mise à la disposition des ordinateurs aux bénéficiaires des prestations sociales à la CAF ou dans les agences de pôle emploi, l'installation des réseaux internet à haut débit dans des territoires isolés, etc.).

De ce qui précède, et au-delà du projet de la simplification administrative portée par les pouvoirs publics, rappelons que ce travail de Master 2 nous a permis d'appréhender l'émergence des nouvelles formes d'usages qui participent à la reconfiguration des relations entre l'administration et le public. En effet, la mise en ligne des informations et des délibérations des conseils municipaux permet à une catégorie de citoyens (plus à l'aise dans l'utilisation des TIC), de réagir, de commenter, de chercher à comprendre et à interpeller les élus locaux sur des questions qui concernent leur quotidien. Cette possibilité d'interagir par le biais de la messagerie électronique ou les forums de discussion réduit le caractère très formel des courriers sous le format papier. Cela se traduit par la libéralisation de la parole citoyenne

et l'effacement partiel des barrières entre les citoyens et leurs responsables politico-administratifs (Dahlgren, 2000), (Vanbremeersch, 2009), (Cardon, 2010).

Et d'après un certain nombre d'auteurs, c'est justement « *le développement d'internet, perçu comme un réseau ouvert, décentralisé, mondial, offrant de puissantes fonctionnalités* » qui a permis l'émergence « *des modes de communication non hiérarchiques* » (Vedel, 2003 : 5), ce qui contribue à « la *refondation du lien social au sein des communautés virtuelles* » (Vedel, 2003 : 5). Pour Olivier Galibert, « *[…] les échanges effectués sur internet gommeraient le hiérarchie et les rapports de domination qui en découlent* » (Galibert, 2013 : 7). Au fil du temps, ce mode de communication virtuel a gagné du terrain dans l'espace public. Dès lors le concept de la « démocratie électronique » a été forgé.

Ayant suscité un intérêt dans le champ de la recherche, ces pratiques d'échanges électroniques ont alimenté les débats sur la « démocratie électronique ». Il en résulte de nombreuses publications scientifiques au cours de ces deux dernières décennies Patrice Flichy (2008), Stefano Rodota, Iannis Pledel (2007), Michel Marcoccia (2003), Vedel Thiery (2003, 2007), Isabelle Pailliart (dir.) (1995, 2000), Stéphanie Wojcik (2007, 2009). La liste est loin d'être exhaustive.

Dans son acception large, le concept de « démocratie électronique » recouvre toutes les pratiques liées à l'utilisation des TIC dans le cadre des échanges entre les pouvoirs publics, notamment les élus locaux et les citoyens. Selon certaines hypothèses, la prolifération de ces canaux d'échanges participe à l'émergence de « *l'espace public numérique* », qui nourrit l'espoir de la revitalisation de la démocratie (Pailliart, 2000 : 129-138), (Wojcik, 2009). À l'instar d'Isabelle Pailliart et Stéphanie Wojcik, Olivier Galibert évoque l'idée de « *[…] l'injonction participative provenant tout à la fois de l'imaginaire d'internet que des principes du développement durable* » et que « *la participation sous-entend […] le citoyen membre dans l'action collective délibérative* » (Galibert, 2013 : 3-6).

En somme, nous avons noté que l'élargissement des espaces d'expression des opinions jette les bases de ce qui est communément appelée la « démocratie participative ». Bien qu'il ne soit pas aisé de le définir, le concept de la « démocratie participative » renvoie à l'intégration des dispositifs socio-techniques dans le champ politique. Cela a permis un foisonnement d'initiatives (budget participatif, conférence de consensus, jurys citoyens, etc.) censées renforcer l'implication citoyenne dans la gestion des affaires de la cité, (Wojcik, 2005, 2007, 2009, 2011). C'est ainsi qu'un certain nombre d'études évoquent l'idée d'un renouvellement

progressif des modes de gouvernance, qui se caractérise par une forme de « *démocratie dialogique* » (Callon *et al*. 2001).

De ce qui précède, il nous a paru important de souligner que ce sont les évolutions des pratiques d'échanges entre les responsables politico-administratifs et les citoyens qui nous ont conduit à faire le choix d'approfondir cette problématique de la « démocratie participative », à travers une analyse des dispositifs participatifs mis en place par Rennes Métropole dans le cadre du projet de la ligne B du métro.

Des simples initiatives locales entre les années 1970 et 1980, les dispositifs participatifs (consultation, enquêtes publiques, concertation, débat public, conférences de consensus, jurys citoyens, etc.) tendent à devenir de nouveaux modes de gouvernance locale, nationale, régionale, voire internationale. C'est en ce sens que Loïc Blondiaux souligne que toute action publique est aujourd'hui soumise à « *l'impératif délibératif* » (Blondiaux, 2008).
Ces pratiques d'échanges impliquant les citoyens et les élus locaux ne cessent d'évoluer depuis la fin des années 1990. Ces dispositifs deviennent dès lors les canaux d'expression des opinions sur de nombreux sujets qui touchent au quotidien de citoyens. L'association de ces derniers à la gestion des affaires locales est devenue un *leitmotiv*. C'est en ce sens que les concepts de **concertation**, de « **démocratie de proximité** », de « **démocratie participative** », de « **démocratie dialogique** » et de « **démocratie délibérative** » saturent l'espace public. Ayant analysé un corpus de la presse entre 2002 et 2005, Elisabeth et Philippe Gardère soulignent que, « *les occurrences du mot concertation ont doublé en France. De même, le nombre de fois où les termes démocratie participative ont été publiés, a plus que quadruplé* » (Gardère, 2008 :17). Nous reviendrons sur ces concepts dans nos prochains chapitres.

- **Du foisonnement des idées à une stabilisation de l'objet de recherche**

Du point de vue de ses promoteurs, la « démocratie participative » pourrait être considérée comme l'implication ou l'association des citoyens dans la gestion des affaires locales (transport, éducation, traitement des déchets, rénovation urbaine, etc.). Les échanges sur le forum de discussion de Rennes Métropole que nous analyserons dans le cadre de notre thèse, nous permettront de constater - comme la plupart des travaux empiriques (Wojcik, 2005, 2011), (Vedel, 2003, 2007) - que le caractère formel d'adresser des messages aux

responsables politiques est en train de céder la place à une forme d'expression spontanée, se démarquant des précautions langagières dans la production discursive des citoyens envers les élus.

Dans la plupart des cas, l'engagement dans un travail de thèse commence assez souvent par l'exploration d'une multitude de pistes de réflexions avant de se positionner dans un cadre bien défini. En ce qui nous concerne, c'est une revue de littérature sur la conception et la conduite des politiques publiques dans un contexte de défiance envers les responsables politico-administratifs, qui nous a ouvert la voie aux pistes de recherche relatives à la participation citoyenne dans l'élaboration des projets d'aménagement urbain. Construire un sujet de thèse pertinent dépend de la capacité du chercheur à circonscrire l'objet de sa recherche et à le structurer. C'est en soi un travail difficile compte tenu de notre qualité de chercheur novice. C'est pourquoi nous nous fixons quatre objectifs pour stabiliser notre objet de recherche.

Le premier objectif est de saisir **la complexité de la notion de concertation** impliquant des acteurs venant de catégories socioprofessionnelles différentes. Pour ce faire, nous avons choisi d'analyser les dispositifs participatifs mis en place par Rennes métropole dans le cadre du projet de la construction de la ligne B. La période de concertation allant d'octobre 2008 à janvier 2009 dans le quartier des Longs Champs retiendra particulièrement notre attention.

Le deuxième objectif de notre thèse est d'examiner le modèle organisationnel des collectifs d'habitants dans une situation de conflit sur l'aménagement du territoire.

Le troisième objectif de notre thèse est d'appréhender **la reconfiguration** des acteurs des instances décisionnelles à travers diverses formes de participation citoyenne à la définition des situations problématiques.

Le quatrième et dernier objectif de notre thèse est d'essayer de comprendre pourquoi se mobilise-t-on contre les projets d'aménagements urbains comme celui de la future ligne B du métro rennais. Cette interrogation soulève un certain nombre de problématiques qui seront abordées dans notre thèse.

– **L'aménagement urbain comme une problématique communicationnelle :**

En 2007, contre toute attente, le quotidien *Ouest France* publie une information sur l'hypothèse d'une insertion aérienne du métro dans le secteur Nord-est ; ce qui a suscité une

vive réaction des habitants des Longs Champs. Les riverains se demandent pourquoi le viaduc est envisagé dans ce secteur (Nord-est), alors que le tracé est entièrement souterrain dans d'autres secteurs desservis par la future ligne B.

C'est là le point de départ du mécontentement qui a provoqué la mobilisation des riverains. Dès lors nous constatons un premier niveau de la **problématique communicationnelle**, qui mérite d'être questionnée. Pourquoi le maître d'ouvrage n'a-t-il pas adressé un courrier aux riverains ou à leurs représentants élus pour les informer de cette insertion aérienne ? S'agit-il d'une omission ou de rétention d'information que les élus auraient considéré comme sensible ? Et quelle aurait été la réaction des riverains s'ils avaient été informés par le maître d'ouvrage plutôt que par la presse locale – *Ouest France* ou d'autres médias ?
La problématique communicationnelle est étroitement liée à la question de l'accès à l'information sur des projets d'aménagement urbains touchant le cadre de vie des citoyens. C'est en ce sens que le législateur a posé un certain nombre de principes préalables, dont l'accès à l'information avant l'élaboration et la réalisation d'un projet d'infrastructure publique. Dans le cadre de notre thèse, nous nous appuierons sur un certain nombre de textes de lois, du Code de l'urbanisme, de la Charte de la Concertation de 1996, et d'autres textes réglementaires pour essayer de comprendre la complexité de l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet d'aménagement urbain.

– **Plateformes citoyennes, politiques publiques participatives : Une problématique de démocratie citoyenne**

Comme nous le verrons plus tard, ce qui apparaît comme une simple mobilisation contre le métro aérien dans le secteur Nord-est a soulevé de nombreuses questions très intéressantes à aborder dans le cadre de notre travail de recherche. Il s'agit notamment des questions relatives à **l'égalité des citoyens, à la transparence, à la définition de l'intérêt général, à la légitimité des décideurs**, etc. Ces questions sont régulièrement soulevées par les riverains lorsqu'ils sont invités à s'exprimer pour la définition et la conduite des politiques publiques comme le cas de la construction de la ligne B.
Ces questions récurrentes alimentent le débat démocratique sur la participation citoyenne dans l'élaboration des politiques publiques. Mis à part le rejet de l'insertion aérienne du métro voté par le Conseil de Rennes Métropole, il se pose aussi le problème de la remise en cause de l'expertise des techniciens-experts d'une manière globale. Et ce, d'autant plus que les conflits

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

d'intérêt impliquant des responsables politico-administratifs, constamment révélés dans les médias, contribuent à alimenter un sentiment de suspicion généralisée à l'égard des décideurs. Pour reprendre la formule de Loïc Blondiaux, on assiste à une forme de « *collision d'intérêts* » notamment dans le cadre de partenariat public-privé.

Nous pouvons citer l'exemple des industries pharmaceutiques où le bienfait de certains médicaments soulève des doutes malgré l'expertise et les tests préalables à leur lancement sur le marché. Le scandale du Médiator est un exemple assez saisissant. Et les médecins qui auraient fait la promotion du Médiator allant dans le sens du discours du fabricant seraient soupçonnés d'entretenir des liens plus ou moins directs avec le laboratoire Servier. Nous sommes dans une société où l'expertise des scientifiques n'est plus considérée comme une vérité absolue.

D'ailleurs, c'est ce qui explique la prolifération des plateformes collaboratives où les citoyens échangent leurs expériences, leur vécu par rapport à une pathologie ou à l'utilisation de certains médicaments. Nous sommes là dans un cas de figure où l'expertise d'usage prend le dessus sur l'expertise scientifique, ou du moins la concurrence durablement. Car de plus en plus d'usagers vont sur ces forums non seulement pour recueillir des informations concernant l'efficacité d'un médicament ou ses effets indésirables, mais aussi pour se livrer sur les compétences des praticiens de la santé, s'il leur arrive certaines mésaventures. Et nous pouvons aujourd'hui, sans ambages, affirmer que tous les secteurs d'activités font l'objet d'une évaluation des profanes sur de nombreux sites de partage d'information comme les réseaux sociaux.

Le domaine environnemental et le risque socio-sanitaire inhérent à certains projets d'aménagement n'échappent pas à cette expertise citoyenne. Il en est ainsi du projet de la ligne B du métro, objet d'étude de notre recherche. Cette remise en cause de l'expertise du corps technico-scientifique suscite un débat sur la valeur des informations sur lesquelles s'appuient les responsables politico-administratifs pour la prise de décision ; ce qui nous amène à évoquer la problématique de la **reconfiguration** des instances décisionnelles, du moment où l'expertise citoyenne se confronte à celle des techniciens-experts. Or, la crédibilité fondée sur l'expertise d'usage ne cesse d'être questionnée par les porteurs de projets. Cette question fera l'objet d'une tentative de décryptage dans nos prochains paragraphes.

Face à la colère et à la mobilisation grandissantes des riverains, le maître d'ouvrage - Rennes Métropole – décida, en octobre 2008, d'organiser une concertation spécifique avec les

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

habitants des Longs Champs, afin que ces derniers puissent exprimer leurs points de vue (une concertation allant d'octobre 2008 à janvier 2009). L'idée était « *d'élargir le débat afin que toutes les options soient profondément étudiées* ». C'est ce qui ressort de l'amendement proposé en décembre 2007 par l'ancien vice-président de Rennes Métropole, délégué aux transports.

Pour revenir au fil de notre réflexion, notons que le fait de consulter et de concerter en amont avant que les décisions ne soient prises permettraient, dans une certaine mesure, de légitimer ou de prévenir les situations conflictuelles auxquelles se trouveraient confrontés les responsables politiques dans la définition des politiques publiques. Or, nous avons constaté que les phases réglementaires de la concertation n'ont pas permis d'éviter la mobilisation des riverains du quartier Nord-est de Rennes - les Longs Champs. D'ailleurs ce serait très intéressant d'analyser comment ce projet a pu fédérer les habitants des Longs Champs au point que les élus soient amenés à mettre en place une concertation spécifique. L'autre point qui nous paraît très important à examiner est le fait que le maître d'ouvrage ait choisi de confier l'organisation et la conduite de cette concertation à un cabinet d'études indépendant, TMO Régions. Du point de vue de la recherche, cette démarche consistant à engager un « cabinet indépendant » pour servir de médiation entre les élus et les citoyens mérite d'être interrogée, car elle nous permettra d'appréhender les stratégies (**les logiques des acteurs en situation d'action**) sous-jacentes de cette concertation.
Par ailleurs, après ce travail de contextualisation, il convient de mobiliser les cadres conceptuel et théorique sur lesquels nous nous appuierons pour notre analyse.

– **Cadres conceptuel et théorique : problématiser la concertation en SIC**

Ayant fait l'objet de nombreuses publications scientifiques en sciences de l'information et de la communication (Laurence Monnoyer-Smith (2007, 2011), Stefan Bratosin (2001), Elisabeth et Philippe Gardère (2008), Stéphanie Wojcik (2005, 2006, 2007, 2011), Dominique Wolton, (1997, 2005, 2010) etc., et continuant d'alimenter les travaux de recherche, les notions de **concertation**, de **consultation**, de **débat public**, d'**espace public**, de **participation**, et de **délibération** pourraient être considérées comme des outils indispensables à la mise en place de cet idéal de la **démocratie de proximité** ou de la **démocratie participative**, et dans les meilleurs des cas, d'une **démocratie délibérative** (Habermas, 1987, 1996) (forme de participation plus poussée, associant les citoyens à la

délibération). Pour Elisabeth et Philippe Gardère, « *la démocratie de proximité intègre une notion de dialogue entre les individus représentés et leur représentants* » (Gardère, 2008 : 17). De nos jours, ces notions sont récurrentes dans les discours des responsables politico-administratifs. C'est dans le même ordre d'idée que Loïc Blondiaux indique que « *les notions de « participation », de « consultation » de « débat citoyen » […] font l'objet d'une valorisation systématique dans le vocabulaire politique*. […] *Le détour par l'écoute des citoyens se donne comme une figure obligée de l'action publique et comme un nouvel art de gouverner, comme si désormais il n'est plus possible de prendre de décision sans avoir consulté le public au préalable* » (Blondiaux, 2008 : 6). D'où sa formule de « *l'impératif délibératif* ». Cécile Blatrix parle de « *tournant participatif » qui « s'inscrit dans un ensemble d'évolutions convergentes ; l'impératif participatif se développe ainsi parallèlement à une injonction évaluative, et à la généralisation des activités publiques conventionnelles* » (Blatrix, 2010 : 218). Or, comme nous le verrons bien dans cette thèse, l'écoute des citoyens ne se traduit pas forcement par la prise en compte de leurs avis dans les instances de délibération. D'ailleurs, l'articulation entre l'écoute et l'inclusion effective des citoyens dans la prise de décisions reste l'une des questions qui alimentent le débat public sur le rôle du citoyen dans l'élaboration des projets d'aménagement.

Dans l'une de ses conférences présentées dans le cadre des séminaires du GIS (Groupe d'intérêt scientifique démocratie et participation), Loïc Blondiaux parle de *« l'existence aujourd'hui de l'activisme participatif de plus en plus visible, de plus en plus divers, qui est le fait d'une communauté d'acteurs* » (Blondiaux, 2012, 2014). Et ces acteurs ont, ajoute-t-il, « *la conviction que la participation citoyenne est la condition d'une décision plus légitime et plus efficace* ». D'où le développement au niveau local d'une « *micro-culture de la participation* », qui explique le foisonnement des pratiques participatives, avec pour seul leitmotiv, *« l'inclusion des citoyens dans les espaces de la fabrication de la décision* » (Blondiaux, 2012, 2014). À cet égard, certains auteurs évoquent l'idée de la « ***démocratisation de la démocratie*** ». Et nous pouvons considérer que la prolifération des instruments comme (les jurys citoyens, le débat public, la concertation, les conférences de consensus, etc.) s'explique par « *l'activisme participatif* » dont Loïc Blondiaux essaie d'apporter son éclairage pour comprendre ce phénomène.

Au même titre que le projet de la ligne B du métro rennais, partout en France - que ce soit dans les petites communes ou les grandes agglomérations - les élus se trouvent confrontés à cette augmentation de la demande de participation aux décisions, qui pourraient avoir un impact direct ou indirect sur l'environnement et le cadre de vie des habitants. Ces demandes de prise de parole constituent à la fois une mise à l'épreuve de l'action politique et un rejet de la conception « *jacobine* » de la distribution du pouvoir, avec tout ce qu'elle comporte comme hiérarchisation des rôles - la verticalité (l'information et la décision venant d'en haut). Aujourd'hui, compte tenu de la diversification des initiatives participatives, nous pouvons dire qu'il y a un besoin de réorganisation de la division du travail politique, qui doit prendre en compte l'émergence de la figure du profane dans les arènes de la prise de décisions. Tout de même, nous ne devons pas perdre de vue, que le crédit accordé à la parole citoyenne reste un sujet à débattre, tant de nombreuses zones d'ombre (le statut de cette parole) méritent un éclairage étayé.

La mobilisation des riverains du quartier des Longs Champs s'inscrit dans ce mouvement global de défiance vis-à-vis des politiques et des experts mandatés par les autorités locales. Ces demandes d'ouverture des espaces délibératifs et le besoin d'y participer pourraient s'expliquer par des nombreuses mutations (le niveau d'éducation des citoyens de plus en plus élevé, la facilité de l'accès et le partage de l'information, etc.) dans les sociétés occidentales, et aussi dans les pays d'Amérique latine où des expérimentations en matière de démocratie participative semblent les plus abouties. La ville de Porto Alegre au Brésil est assez souvent citée pour le succès de son expérience en matière de budget participatif (Gret et Sintomer, 2005).

Par ailleurs, la multiplication de ces dispositifs participatifs, sous l'impulsion des citoyens, bouscule les pratiques classiques de faire la politique. De ce fait, « **l'incompétence »** comme argument justifiant la mise à l'écart des citoyens dans la prise des décisions a-t-elle encore une base solide? Cette question mérite d'être débattue. Rappelons que « l'incompétence » du peuple tire ses origines dans la pensée philosophique du XIXe siècle. Rousseau disait : « *De lui-même le peuple veut toujours le bien, mais de lui-même il ne le voit pas toujours. La volonté générale est toujours droite, mais le jugement qui la guide n'est pas toujours éclairé* » plus loin, il ajoute : « *Multitude aveugle qui souvent ne sait ce qu'elle veut, parce qu'elle sait rarement ce qui lui est bon* » (*In*. Duprat, 1998 : 19).

Pour Rousseau, « *le peuple n'a pas assez suffisamment de loisir pour se gouverner lui-même, il n'a pas suffisamment de lumière pour se gouverner lui-même, il doit se désigner des représentants, et pour désigner des représentants, là il est suffisamment éclairé pour le faire, il est en mesure de le faire* » (Blondiaux, 2014)[1].

L'idée de lumière ici évoquée renvoie au capital cognitif dont disposeraient les citoyens en matière de politique publique. Il y a là une forme de discours de délégitimation dû à un supposé déficit de connaissances du citoyen ; ce qui expliquerait sa mise à distance des instances décisionnelles. À travers ce passage, Rousseau pose le principe même de la division de travail entre les différentes classes sociales. Cela consiste à assigner le rôle de la gestion de la « Cité » à la classe sociale bénéficiant « *suffisamment de lumière* » pour reprendre sa formule (celle de Rousseau).

Dans le même ordre d'idée que Rousseau, Emmanuel-Joseph Sieyès souligne que « *le peuple ne peut agir que par ses représentants* », ce qui pourrait justifier, à l'époque, la création du gouvernement représentatif, dont le mandat impératif est exclu.

Dominique Wolton ne tient pas les mêmes propos pour justifier « *l'incompétence du citoyen* ». Au contraire, il trouve que « *le citoyen aujourd'hui est un géant en matière d'information et de consommation, et un nain en matière d'action. Il peut tout savoir, ou tout consommer, mais il ne peut pas agir sur la réalité, trop compliquée, trop organisée* » (Wolton, 1993 : 231). Sans nous approprier les propos de Dominique Wolton, nous pouvons dire que la réalité est aussi compliquée même pour les élites ; sauf que par la force de la ruse et du tâtonnement, ils parviennent à faire face à celle-ci, soit en trouvant des solutions plus ou moins adaptées, soit en camouflant cette réalité pour tromper la vigilance du peuple. La crise économique de ces dernières années, notamment celle de la zone Euro de 2008, est une preuve que la réalité est « *trop compliquée* », à la fois pour les citoyens et les dirigeants de l'union européenne.

De ce fait, nous estimons que ce type de réflexions allant de Rousseau aux auteurs contemporains tel que Dominique Wolton, doit être relativisé et placé chacune dans son contexte spécifique. En effet, l'Antiquité grecque n'est pas la même époque que celle du XXIe siècle. Si Hegel s'attaque au déficit culturel du peuple comme le fait Rousseau, aujourd'hui, les modalités de l'accès à l'information et aux savoirs ont considérablement

[1] Loïc Blondiaux, conférence, « les Assises de la démocratie », https://www.youtube.com/watch?v=Dug7Tr-0TP4, dernière consultation le 22-10-2018

évolué et continuent de l'être grâce à l'avènement des TIC et leur large diffusion même dans les bourgades des pays sous-développés. Avec la mondialisation des échanges économiques et culturels, l'ouverture vers l'extérieur participe au développement du niveau d'éducation des individus même dans les villages des pays du tiers monde. Pour autant, nous ne pouvons pas complètement évacuer cette controverse relative à « *l'ignorance* » ou à « *l'incompétence* » du peuple. Toutefois nous nous interrogeons si ces deux arguments (l'ignorance et l'incompétence) sont encore valables de nos jours. Les raisons d'inclure les citoyens ou de les exclure de la gestion des affaires de la « Cité » doivent-elles se limiter aux seuls facteurs cognitifs et culturels ? Qu'en est-il de l'expertise d'usage dont évoquent les citoyens ? Ces questions nous paraissent plus complexes qu'elles se présentent, et nous y reviendrons dans nos prochains chapitres.

Pour revenir aux notions de **concertation**, **consultation**, **débat public**, **espace public**, **action collective**, **participation** et **délibération,** qui ont éveillé un intérêt croissant pour les chercheurs des disciplines autres que les SIC ; en sociologie des controverses (Michel Callon, Pierre Lascoumes, et Yannick Barthe, (2001), Daniel Cefaï, Danny Trom (2007), Erik Neveu (2005) ; en sciences politiques (Loïc Blondiaux (2002, 2005, 2008), Thierry Vedel (2003), Yves Sintomer (2008), Pierre Rosanvallon (2006), etc.), notons que l'esprit général qui anime ces nouvelles formes de participation serait celui du *« mythe* » de l'implication effective des citoyens dans les processus décisionnels**.** C'est l'une des questions majeures dans l'exercice de la démocratie. Et la création de la CNDP (Commission nationale du débat public) en 1995 est perçue par un certain nombre d'auteurs comme un outil qui garantirait la tenue d'un débat public contradictoire, inclusif, égalitaire, constructif, afin de jeter les bases de « *la démocratie dialogique* » (Callon *et al*, 2001).

Comme nous pouvons le remarquer, le fonctionnement de la démocratie contemporaine suscite des débats et des controverses qui prennent place dans des espaces publics : *« forums hybrides ». Forums, parce qu'il s'agit d'espaces ouverts où des groupes peuvent se mobiliser pour débattre de choix techniques qui engagent le collectif. Hybrides, parce que ces groupes engagés et les porte-parole qui prétendent les représenter sont hétérogènes : on y trouve à la fois des experts, des hommes politiques, des techniciens, et des profanes qui s'estiment concernés. Hybrides, également, parce que les questions abordées et les problèmes soulevés s'inscrivent dans des registres variés […]»* (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001 : 36).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Sans nous livrer à une conclusion hâtive, l'analyse du forum de discussion de Rennes Métropole et du blog « *Sauvons les Longs Champs* » nous permet de remarquer que les participants aux échanges ne se limitent pas uniquement au sujet de discussion qui leur est proposé. En dehors du sujet précis du métro, les participants à ces forums abordent des questions économiques, sociétales, environnementales, mais aussi et surtout des questions concernant la **démocratie** et ses conditions d'existence : la transparence, le rôle du citoyen dans l'espace public, l'égalité de chance et de traitement, l'écoute et la prise en compte des opinions exprimées par les citoyens, etc. De ce fait, il convient d'explorer, ne serait-ce que brièvement, les significations dont la démocratie est investies pour essayer de saisir comment elle s'articule avec notre terrain d'étude.

- **Les différentes conceptions de la démocratie**

Dans l'une de ses conférences au Collège de France, Loïc Blondiaux reprend la définition de la démocratie proposée par Robert Dall. Pour ce dernier, « *la démocratie se définit comme la chance égale pour tout citoyen d'influencer le gouvernement et la décision* »[2] Cette définition renvoie au débat actuel sur la participation citoyenne à l'exercice de la démocratie. Et lors de l'entretien que nous avons eu avec un des acteurs associatifs, cette question de l'égalité des citoyens dans le débat relatif au projet de la ligne B du métro a été évoquée maintes fois. Pour d'autres auteurs comme Rui Sandrine, « *la démocratie se définit d'abord comme un espace institutionnel qui protège les efforts de l'individu ou du groupe pour se former et se faire reconnaitre comme sujet »* (Rui, 2004 : 86). Ici, on assiste à la valorisation de l'espace public qui est considéré comme le terrain d'exercice de la citoyenneté. Elle ajoute que « *La démocratie est envisagée alors comme un espace public ouvert qui permet aux acteurs sociaux engagés dans la pratique de discussion, de légitimer, par là même, l'ordre démocratique* » (Rui, 2004 : 91). Comme nous le verrons dans le chapitre 1 de notre thèse, l'espace public est envisagé comme le lieu de la confrontation des opinions contradictoires. Par ailleurs, à l'instar de Sandrine Rui, Denis Rosenfield fait le lien entre la démocratie et son terrain d'exercice – l'espace public. Pour lui,

> *La démocratie se structure par l'existence d'un espace public qui lui donne forme, ce lieu où se présentent et s'affrontent les différents discours politiques. Sa spécificité*

[2] Pour plus de détails sur le concept de la démocratie, voir Loïc Blondiaux, « la démocratie à venir et à refaire » Collège de France, 02/04/2014.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *consiste précisément dans le fait que c'est à partir de cet espace que se posent des questions relatives à la justification des propositions qui expriment les actions des agents politiques ainsi que des règles qui régissent cette forme de rapport entre les hommes*. (Rosenfield, 1992 : 93 ; *in.* Rui, 2004 : 91).

Ces différentes conceptions de la démocratie constituent des outils très intéressants pour l'analyse de la concertation autour du projet de la ligne B, car elles considèrent la participation, la discussion comme le socle de la démocratie.
Nous reviendrons sur l'ensemble de ces questions dans nos prochains chapitres.

Étant l'un des concepts clés de notre sujet, **la concertation** est étroitement associée aux opérations de **communication** dans **l'espace public,** théorisé par Habermas, puis repris par des nombreux auteurs dans plusieurs disciplines. Mais avant d'aborder les notions de **concertation** et **d'espace public**, attardons-nous un peu sur celle de la **communication** et ses enjeux dans le fonctionnement de la démocratie.

– **Les SIC et la concertation**

Comme nous l'avons indiqué au début de notre cadre théorique, de nombreux auteurs en SIC essaient d'examiner la concertation dans une approche communicationnelle. Selon Dominique Wolton,

> *La communication n'est pas la perversion de la démocratie, elle est plutôt la condition de fonctionnement. Pas de démocratie de masse sans communication, et par communication, il faut entendre certes les médias et les sondages, mais aussi le modèle culturel favorable à l'échange entre les élites, les dirigeants et les citoyens. Dans cette perspective, les médias et les sondages sont à la fois le moyen donné aux citoyens de comprendre le monde et la concrétisation des valeurs de la communication, indissociables de la démocratie de masse* » (Wolton, 1997 : 143).

Dans cet extrait, Dominique Wolton essaie de mettre en exergue le **lien entre la communication et la démocratie**.
Cependant, si la communication est perçue comme un élément important dans le fonctionnement de la démocratie du fait qu'elle permet aux responsables politiques

d'échanger avec les citoyens sur la vie de la « Cité », un certain nombre d'auteurs et les acteurs associatifs dénoncent son instrumentalisation à des fins purement politiques. C'est ainsi que l'Association MUSE reste très critique à l'égard de Rennes Métropole pour des « manœuvres » supposées ou avérées, lors de la concertation dans le quartier Longs Champs.

Par ailleurs, l'idée de « *modèle culturel favorable aux échanges*…» évoquée ci-dessus par Dominique Wolton est au centre du débat démocratique. Même si les élus mettent en place des dispositifs participatifs dans le cadre des projets d'aménagement, la « *culture de l'écoute* » reste une problématique actuelle, car les responsables associatifs ne cessent de dénoncer le « manque d'écoute » de la part des porteurs de projets. *(*cf. l'entretien réalisé avec un membre de l'Association MUSE, annexe 2, vol. 2).

Insistant sur le lien entre communication et démocratie, Dominique Wolton se pose la question suivante :

> *Que seraient nos sociétés complexes, où le citoyen est loin des centres des décisions politiques et économiques, dont certains sont dans des pays lointains, s'il n'avait pas les moyens, par la communication, de s'informer sur le monde ? Et l'on retrouve toujours cette double dimension de la communication. À la fois normative, comme indissociable du paradigme démocratique, et fonctionnelle, comme seul moyen de gérer les sociétés complexes. Aujourd'hui tout est compliqué et lointain, et l'on ne réalise pas toujours comment le modèle normatif de la communication et les multiples outils qui l'instrumentalisent sont les moyens de réduire la distance entre dirigeants et dirigés*. (Wolton, 1997 : 143).

Selon lui, « *seule la communication permet aujourd'hui une certaine visibilité entre la base et le sommet. Être compris par tout le monde a un prix : simplification et rationalisation. Et l'on retrouve ici le lien fort existant entre la communication et la valorisation du citoyen. Ce lien structurel entre communication et démocratie joue un rôle à l'égard de deux grandes questions de nos sociétés individualistes de masse* » (Wolton, 1997 : 144).

La première question concerne la crise du modèle d'échange intersubjectif : « […] *Si la communication médiatisée ne résout pas le manque de communication intersubjective, au moins évite-t-elle un éloignement encore plus grand entre l'échelle individuelle et celle de la société ?* ». La deuxième question concerne « *le décalage entre la connaissance et l'action* ». Le citoyen occidental est, d'après Dominique Wolton, *« un nain en matière d'action et un*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

géant en matière d'information, au sens où en un demi-siècle il a élargi considérablement sa perception du monde, sans pouvoir élargir proportionnellement sa capacité d'action » (Wolton, 1997 : 144).

À travers ces paragraphes, Dominique Wolton pose les enjeux de la communication dans la vie démocratique. Selon lui, il ne peut y avoir de démocratie sans la communication, qui est à la base de tout échange entre les responsables politico-administratifs et les citoyens. C'est en quelque sorte « le cordon ombilical » qui relie les citoyens à leurs représentants.

Cependant, nous devons nous poser la question de savoir si les échanges entre élus et citoyens, seuls, suffisent pour qu'une démocratie soit effective ; ce qui nous renvoie à la pensée du philosophe allemand Jürgen Habermas. Nous reviendrons à la fois sur la communication comme condition d'existence de la démocratie et sur son instrumentalisation pour des raisons politiques et stratégiques.

Après avoir défini brièvement le concept de **communication**, il convient de se pencher sur la notion de **concertation**, qui tend à devenir le passage obligatoire dans le processus d'élaboration et la mise en œuvre des projets d'intérêt général.

– Concertation et problématisation en SIC

Dans le dictionnaire *Larousse*, la concertation est définie comme « *une pratique qui consiste à faire précéder une décision d'une consultation des parties concernées* ». Comme nous le constatons, la concertation fait l'objet de nombreuses interprétations. Aux formes traditionnelles de la concertation organisée dans des espaces publics, on assiste à l'émergence et au développement des nouvelles formes de concertation en ligne. Le recours à ces canaux numériques de concertation a théoriquement pour objectif de faire participer le plus grand nombre d'individus dans les instances de consultation et de prise de décisions.

Pour Stefan Bratosin,

> *La notion de concertation émerge dans l'espace public français vers 1966-1968, comme réponse antinomique à la notion de contestation. Depuis, par sa normativité et surtout par sa fonctionnalité, l'action de décider de concert est devenue indissociable de l'action collective. Clé de voûte du discours de légitimation des décisions dans la production et le déploiement des projets publics, elle s'apparente cependant à un enchevêtrement de méthodes, de dispositifs, d'opérations, de lois etc.*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

dont les délimitations sont toujours incertaines et inlassablement mouvant. (Bratosin, 2001 : 13).

De cet extrait, nous pouvons tirer deux enseignements majeurs :

– la concertation est associée à la notion de « **légitimation** » ;

– selon les objectifs qui lui sont assignés, les pratiques de concertation restent très hétérogènes.

Comme nous le verrons dans le chapitre 1 de notre thèse, la dimension normative de la concertation s'explique par un arsenal juridique établi par le législateur pour encadrer l'élaboration des projets d'aménagement. Ce qui se traduit, comme nous l'avons précédemment indiqué, par la consultation et la mise à la disposition des riverains des éléments d'informations essentielles pour la compréhension des enjeux d'un projet.

Par ailleurs, la prise en compte des travaux de Stefan Bratosin dans notre cadre théorique se justifie davantage par sa perception de la concertation comme un objet communicationnel**,** en ce sens qu'elle implique un aller-retour de l'information entre les aménageurs et le public. De ce fait, **l'information** et la **communication** peuvent être considérées comme deux éléments indissociables à la notion de concertation. Du point de vue de l'élue du quartier que nous avons rencontrée, cet aller-retour de l'information peut être perçu comme le socle même de la définition de la « concertation ».

Dans le même ordre d'idée que Stefan Bratosin, Charlotte Halpern, souligne que :

> *Les notions de concertation/délibération/négociation n'ont fait leur irruption que récemment, et de manière marginale, dans l'analyse des politiques publiques pour rendre compte de la diversification des formes de participation politique. Ces termes renvoient à une forme spécifique de participation politique : association croissante d'acteurs non-institutionnels (associations, experts, groupes d'intérêts, citoyens ordinaires) à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques publiques par les biais des procédures plus ou moins innovantes (participatory devices*), (Halpern, 2010 : 2-3).

L'hétérogénéité des acteurs qu'évoque Charlotte Halpern renvoie à la configuration des parties prenantes du projet de la ligne B, que nous avons présentées ci-dessus. Mais dans le

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

cas de notre recherche, l'identité socioprofessionnelle de certaines parties reste difficile à cerner pour des raisons que nous évoquerons dans nos prochains chapitres.
Un peu plus loin dans son article, Charlotte Halpern ajoute que « *chacune de ces notions est reliée à une certaine conception de participation politique : elles constituent autant de modalités de décisions collectives fondées sur un modèle de légitimé spécifique* ». S'appuyant sur les travaux de Picchieri Angelo, elle définit la concertation comme « *un moyen d'action pour anticiper et ou résoudre les situations de conflit dans l'action publique, soit entre acteurs publics et acteurs privés ou entre partenaires sociaux dans les théories de régulation économique, soit entre acteurs publics professionnels et citoyens ordinaires dans la sociologie des controverses* » (Halpern, 2010 : 4).

Cette définition nous permet de mieux cerner l'approche de la concertation telle que proposée par les SIC. De notre point de vue, elle soulève plusieurs questions pertinentes qui méritent d'être mises en perspective dans ce travail de recherche. Il s'agit notamment des questions concernant les « *politiques publiques* », les « *acteurs non-institutionnels* », la « *légitimité* », les « *stratégies et finalités* » qui sont loin d'être des sujets dissociables de la concertation. D'une manière plus large, la concertation renvoie à la notion de « l'agir collectif ».

- **Le concept de l'agir collectif**

L'idée de la co-construction des politiques publiques à laquelle aspirent les riverains nous renvoie au « *projet d'autonomie* » défendu par Cornelius Castoriadis (1986).
Cependant, du fait de sa portée limitée dans les démarches de concertation, cette co-construction est loin de la vision de Cornelius Castoriadis sur la question de « *l'autonomie* », qui implique un «**agir collectif** ». Il considère que « *la co-construction, la coproduction d'un projet de société ne doit pas être l'affaire d'une seule élite politique, technocratique ou des experts* » (Castoriadis, 1986). Cela suppose la participation de l'ensemble des citoyens à la définition de l'action publique.

– **Acteurs hybrides et coordinations multiples : légitimation, co-construction et argumentation**

Par ailleurs, s'intéresser à la notion de **« concertation »** revient non seulement à observer les stratégies mobilisées par les acteurs/actants lors de la démarche de concertation, mais c'est également mettre en évidence les opérations de communication dans ce qui semble être les

nouvelles formes de « co-construction » des politiques publiques, dans un espace public où se côtoient des intersubjectivités, et où l'expertise des profanes, des experts, des acteurs socio-économiques et des élus est mise en concurrence. En d'autres termes, nous accorderons une attention particulière à la fois aux dimensions organisationnelle et stratégique de la communication dans la recherche de compromis aux problèmes d'aménagement urbain, impliquant des acteurs aux multiples identités et des intérêts divergents, dans un environnement sociopolitique, économique et écologique sans cesse perturbé par le surgissement des événements inattendus. Partant de ce constat, il nous apparaît que la communication se trouve confrontée à un énorme défi dans nos sociétés contemporaines, marquées par le dictat de l'immédiateté, dû en partie, au développement des réseaux de communication un peu partout dans le monde.

Dans le cas de notre recherche, nous avons noté que les parties prenantes du projet de la ligne B du métro, notamment les élus et les riverains essaient de mobiliser des référentiels pour définir leurs stratégies de communication. Certes, un projet d'aménagement urbain ne doit pas être réduit à une opération de communication, mais nous constatons que la dimension communicationnelle tend à occuper une large place dans les décisions politiques.

Par ailleurs, l'idée de *compromis* évoquée ci-dessus nous introduit aux réflexions théoriques de Jürgen Habermas pour qui, la *rationalité* devrait amener les citoyens participant à une discussion à une « *intercompréhension* ».

> *Définie comme communicationnelle, la rationalité est toujours un processus qui renvoie « à l'expérience centrale de cette force sans violence du discours argumentatif, qui permet de réaliser l'entente et de susciter le consensus. C'est dans le discours argumentatif que des participants différents surmontent la subjectivité initiale de leurs conceptions et s'assurent à la fois de l'unité du monde objectif et de l'intersubjectivité de leurs contextes de vie grâce à la communauté de conviction rationnellement motivée […] une affirmation ne peut être dite rationnelle que si le locuteur rempli les conditions nécessaires pour atteindre l'objectif illocutoire consistant à s'entendre sur quelque chose dans le monde avec au moins un participant.* (Sintomer, 1999 : 146).

Cependant, cette théorie a fait l'objet de critiques, notamment sur ses limites quant à l'analyse des nouvelles pratiques de discussions en ligne, où l'objectif n'est pas nécessairement la recherche de consensus à travers un discours argumenté.

Si la concertation fait l'objet de multiples définitions et interprétations, notamment chez les aménageurs et le public, c'est parce qu'elle soulève des questions qui touchent le fonctionnement de la démocratie. Il s'agit notamment des interrogations sur la « ***légitimité*** » des **décisions politiques**, celle des décideurs, et celle des autres parties prenantes dans les démarches de concertation. Dès lors la **décision** et le **processus décisionnel** occupent une place non négligeable dans le débat public relatif à l'implantation des infrastructures d'intérêt général. Par conséquent, on assiste à une forme de confrontation des **légitimités** dans la « *définition des situations problématiques* » - l'opposition constante entre « ***l'intérêt général*** » et « **l'intérêt collectif** » (Cefaï *et al*. 2012).

- **Légitimation, co-construction, argumentation**

Ainsi, compte tenu de la complexité à définir **l'intérêt général**, les citoyens réclament plus que jamais ce que nous avons nommé le « **droit d'ingérence démocratique** » dans la sphère décisionnelle. Et dans le cadre de notre thèse, les conditions de la « **validité** » de la décision méritent d'être questionnées. Il s'agira entre autres et pour l'essentiel, de **l'information**, la **consultation**, la **concertation**, le **débat public**, la **transparence**, la **publicité** et la **délibération**, qui participeraient à la légitimation de la décision politique. Cela nous introduit à la question de la « ***légitimation par la procédure*** », qui est au cœur des réflexions sociologiques, théorisées notamment par N. Luhmann.

Dans ce contexte de défiance à l'égard du monde politique, les élus locaux semblent être dans une forme de ***« justification*** » permanente de leurs décisions (Boltanski & Thévenot, 1991). Dans le cas du projet de la ligne B, le maître d'ouvrage mobilise un registre d'argumentaires pour justifier l'utilité publique de ce futur équipement public - le métro en l'occurrence, car **l'acceptabilité sociale** des équipements n'est pas acquise d'avance. D'ailleurs, la question de l'utilité du métro dans une portion des Longs Champs est l'un des points de la controverse opposant l'Association MUSE et les élus de Rennes Métropole. D'où la problématique de **justification** sur l'adéquation entre l'utilité publique, les coûts de la réalisation du projet, les bénéfices attendus sur le plan économique, écologique, environnemental et social. Aujourd'hui, il semble que la pression exercée par la société civile sur les responsables

politiques amène ces derniers à se livrer à cet exercice de **justification**. De ce fait, Pierre Rosanvallon estime que « *la contrainte permanente de justification peut être plus efficace que l'élection périodique* » (Rosanvallon, 2006 : 335).

- **Équipements publics comme dispositifs de légitimation du pouvoir politique**

Par ailleurs, s'inscrivant dans une démarche compréhensive, chacune de ces notions fera l'objet d'une mise en perspective avec notre terrain. Et le concept de ***dispositif*** que nous avons évoqué à plusieurs reprises mérite d'être questionné pour appréhender les significations dont il est investi, ce qui nous permettra de questionner la conception « foucaldienne » du **dispositif**.

En effet, Michel Foucault définit le dispositif comme « *un ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions règlementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philanthropiques, bref, du dit, aussi bien que du non-dit* » (Foucault, 1977 : 299). L'hétérogénéité dont parle Foucault s'apparente au foisonnement des dispositifs participatifs que les autorités politico-administratives mettent en place depuis un certain nombre d'années pour, d'après leurs discours, favoriser l'inclusion des citoyens dans la vie politique locale. Et c'est en ce sens que Céline Bagault et Héloïse Lhérété soulignent que le dispositif est « *conçu pour répondre à une urgence, à un « impératif stratégique » à un moment donné. Analyser les dispositifs, c'est, pour Foucault, analyser les mécanismes du pouvoir, ses modalités et les discours sur lesquels il se fonde*» (Bagault & Lhérété, 2014 : 100-101). La notion de dispositif serait donc indissociable de la notion de pouvoir. Car, « *au cœur des relations de pouvoir et comme condition permanente de leur existence, il y a une « insoumission » et des libertés essentiellement rétives, il n'y a pas de relation de pouvoir sans résistance, sans échappatoire ou fuite, sans retournement éventuel* » (Bagault & Lhérété, 2014 : 100-101).

Comme nous pouvons le remarquer, la notion de dispositif nourrit les réflexions théoriques dans plusieurs disciplines. C'est ainsi que Clément Mabi souligne que depuis sa conceptualisation par Michel Foucault et Giles Deleuze, « *le dispositif a beaucoup circulé dans les sciences humaines et sociales jusqu'à perdre une partie de son sens original et de sa portée politique. Les SIC ont su trouver les ressources théoriques et méthodologiques pour*

l'opérationnaliser en conservant sa portée philo-politique et prendre en charge la dimension agonistique des interactions qu'il rend possible » (Mabi, 2014 : 120).

Par ailleurs, s'intéresser au concept de **dispositif** revient aussi à s'interroger sur sa « neutralité », puisque dans la plupart des cas, ce sont les porteurs des projets qui mettent en place et organisent les conditions d'échanges dans les espaces de confrontation des opinions, notamment les forums de discussion comme celui de Rennes Métropole. Si l'objectif est, selon les discours des responsables politiques, de permettre à un large public de s'exprimer lors des débats publics, certaines études relativisent cette idée du « débat inclusif », que les dispositifs participatifs sauraient garantir. Ainsi, nous nous interrogeons si la « *démocratisation de la démocratie* » à travers le développement des dispositifs participatifs relève-t-il d'un mythe ?

Notons que certains travaux essaient de démontrer que le fait de mettre en place un dispositif participatif aurait pour but d'identifier et de neutraliser les potentiels opposants aux projets d'aménagement. D'où la nécessité d'aborder les différentes **stratégies d'acteurs** dans une démarche de concertation, organisée de gré ou en réaction à la mobilisation citoyenne contre la construction d'un nouvel équipement public, la ligne B du métro.

Par ailleurs, une **action collective** nécessite non seulement des opérations de ***cadrage*** et ***recadrage*** (Cefaï, et Trom, 2001) de la part des ***cadres*** du collectif des riverains, mais aussi de la mobilisation des ressources à la fois cognitives, matérielles et humaines. Dans certaines études empiriques, on évoque l'idée de « ***s'équiper pour entrer dans la controverse*** » (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001). L'analyse du collectif « Sauvons les Longs Champs » et de l'Association MUSE nous permettra d'étayer ces questions, étroitement liées à celles de la **rationalisation de l'action collective**. À cet effet, nous nous appuierons sur la « *théorie de la mobilisation de ressources* » (RMT, acronyme anglais pour Ressource mobilizing theory), conceptualisée par Danny Trom.

Partant de ces concepts clefs, nous tenterons de comprendre dans quelle mesure les mobilisations contre les projets d'aménagement participent-elles à la reconfiguration des modes de l'action collective et à la refondation du lien social.

Par ailleurs, comme dans tout travail de recherche, la problématisation reste un point fondamental, car elle doit être le fil conducteur qui nous guidera tout au long de ce travail.

- **Construction de la problématique**

La problématique constitue le fil directeur qui permet de définir l'architecture d'un travail de recherche. Il faut aussi souligner que c'est autour de la problématique que la collecte de données et des références théoriques doivent être organisées. Pour Catherine Loneux, « *problématiser son propre terrain d'études, c'est le rendre intelligible aux autres, à le faire contribuer à l'intérêt collectif de la recherche »* (Loneux, 2007 : 47). Et c'est justement l'une des difficultés qui se posent aux chercheurs novices comme nous.

Dans le cadre de notre sujet de recherche, c'est autour d'une série de questionnements que s'articule notre problématique :

Notre question d'entrée est de savoir pourquoi les politiques publiques, notamment les projets d'aménagement font-ils l'objet de contestation de la part des riverains ? Est-ce que cela est dû au déficit ou à l'excès de la démocratie ? De manière précise, et en dehors des phénomènes « NIMBY », il s'agit de chercher à comprendre pourquoi les habitants des Longs Champs se sont mobilisés contre l'insertion aérienne du métro ? À partir de ces deux questions centrales, plusieurs autres interrogations émergent :

Pourquoi la légitimité acquise par la voie des élections ne confère plus aux élus le pouvoir de décider en lieu et place du citoyen comme le veut l'esprit de la démocratie représentative ?

Dans quelle mesure peut-on considérer que l'institutionnalisation de la participation contribue à l'élargissement de l'espace public et à la recomposition des acteurs de la vie politique locale ?

Quelles sont les formes communicationnelles mobilisées par les acteurs en présence? (le collectif « Sauvons les Longs Champs », l'Association MUSE, Rennes Métropole, la SEMTCAR et les autres parties prenantes).

Nous nous posons aussi la question de savoir comment associer les citoyens a « renouvellement » du fonctionnement de la démocratie, sans remettre en cause le pouvoir décisionnel des responsables politico-administratifs, dont la légitimité émane des élections, pour certains d'entre eux. Autrement dit, comment sortir de cette dichotomie entre l'injonction législative à consulter et à faire participer les citoyens à l'élaboration des politiques publiques, et le fait de concentrer le pouvoir discrétionnaire entre les mains des représentants élus ? De nombreuses études montrent que cette participation citoyenne est la

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

source de tensions permanentes dans la plupart des débats publics ; qu'ils soient organisés à l'initiative des autorités locales ou à la demande des citoyens.

En nous appuyant sur nos données de terrain (entretiens, comptes rendus des réunions, presse locale, etc.), notre travail s'efforcera d'appréhender les tensions entre les discours des responsables politiques sur la démocratie participative et les mécanismes de la démocratie représentative, qui écarte tout mandat impératif.
Comme nous pouvons le constater, notre thèse soulève de nombreuses questions qui sont au cœur du débat sur la participation citoyenne dans la définition des politiques publiques. Il convient à présent de définir quelques hypothèses sur lesquelles vont s'articuler notre raisonnement.

Dans l'un de ses ouvrages, *Le nouvel esprit de la démocratie: actualité de la démocratie participative*, Loïc Blondiaux retient quatre hypothèses pour tester ce qu'il considère comme « *l'impératif délibératif* ». Particulièrement inspiré par ses travaux, nous avons jugé intéressant d'appliquer ces hypothèses à notre terrain d'étude pour en tester la validité. Il convient donc de présenter ces hypothèses avant de les examiner ultérieurement.

- **Hypothèses de recherche**

La première hypothèse est celle qui perçoit les dispositifs participatifs comme figures de communication.
Cette hypothèse sera explorée à travers l'analyse du forum de discussion de Rennes Métropole, le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », et quelques documents audiovisuels entre les élus locaux et les représentants des riverains.
La deuxième hypothèse considère que les conflits d'aménagement procèdent des sociétés de plus en plus indociles.
Comme le souligne Loïc Blondiaux, cette hypothèse met en avance « *la propension nouvelle des citoyens à se mobiliser de manière efficace, dans la rue, les médias ou les tribunaux, dès lors que leurs intérêts immédiats sont en jeu* ». Une analyse approfondie du collectif « Sauvons les Longs Champs » et l'Association MUSE nous permettra de saisir cette hypothèse des « *sociétés indociles* », dont l'une des manifestations est la mobilisation contre les projets d'aménagement.

La troisième et dernière hypothèse pose que la réflexivité des sociétés est la cause de la crise de légitimité.

Dans cette dernière hypothèse, Loïc Blondiaux souligne que « *ce scénario met en avant l'élévation du niveau de compétence des citoyens ordinaires dans les sociétés contemporaines, leur aptitude de remettre en cause les formes traditionnelles d'expertise et à produire eux-mêmes des connaissances originales et utiles à l'action publique* » (Blondiaux, 2008 : 26). Là également, nous constatons que le collectif « *Sauvons les Longs Champs* » et l'Association MUSE nous permettront de tester cette hypothèse sur la coproduction des connaissances collectives à mêmes d'infléchir les procédures traditionnelles de prise de décision. Nous assistons à une forme de désinstitutionalisation de la théorie de « *l'incompétence* » du citoyen, qui tire ses fondements dans les réflexions philosophiques (Rousseau, Hegel, *et al*.), reprise par Laurence Monnoyer-Smith (2011). Cela se traduit par une forme de rationalisation de **l'action collective** avec une forme de professionnalisation des militants associatifs, qui essaient de mobiliser des connaissances pour peser dans les discussions relatives à la prise de décisions. Nous essaierons de connaître les catégories socioprofessionnelles du collectif « *Sauvons les Longs Champs* » et l'Association MUSE pour mettre en évidence « *l'élévation du niveau de compétence des citoyens* » évoquée ci-dessus.

Répondre à notre problématique et tester nos hypothèses nécessite une méthodologie qui est un élément très important dans l'architecture de la thèse.

- **Méthodologie et présentation du corpus de recherche**

Dans un premier temps, nous avons procédé à une revue de littérature liée à la problématique de déploiement des dispositifs participatifs et leurs enjeux socio-politiques et communicationnels dans l'élaboration des projets d'aménagement. D'un début tâtonnant, nous sommes parvenus à stabiliser notre socle théorique (cf. la sous-section cadres conceptuel et théorique), qui est l'une des étapes fondamentales dans un travail de thèse. Cette phase exploratoire nous a conduits plusieurs fois aux Longs Champs, l'un des quartiers concernés par le tracé de la ligne B. Il convient de souligner que nous connaissons ce quartier avant le début de nos travaux de thèse. Et pour comprendre le conflit autour du projet de la ligne B, nous y sommes allés voir les différentes options de tracés et les modes d'insertions proposés tout d'abord dans le Document d'aide à la décision, puis par les trois principaux acteurs de la concertation (le maître d'ouvrage, les habitants et l'architecte-urbaniste). Après avoir exploité

les comptes rendus des réunions de l'instance de concertation et pris connaissance des trois scénarios proposés, nous avons pu cerner les grands points des divergences entre les parties prenantes. Car, les avantages et inconvénients des tracés et modes d'insertion proposés par les habitants, « l'Atelier de l'île » et la SEMTCAR étaient clairement indiqués dans les projets présentés en réunion publique le 27 janvier 2009, à l'auditorium de Triangle (quartier sud de Rennes). Et pour essayer de bien comprendre les enjeux des trois projets, nous sommes retournés sur le terrain le dimanche 16 septembre 2018, parcourir les tracés et les modes d'insertion proposés, prendre des photos, mesurer les temps mis entre les futures stations et les secteurs desservis. Ce travail de terrain a commencé à 12h50 et a pris fin à 15h00, soit 2h10 mn au total.

Comme dans tout travail de recherche, notre présence sur le terrain a été très importante, car elle nous a permis de comprendre davantage les différents points de vue des acteurs impliqués dans l'élaboration du projet de la ligne B (cf. chapitre 5).

Par ailleurs, il convient de rappeler qu'au moment où nous avons investi ce terrain de recherche, les temps forts du projet de la ligne B du métro se sont déjà écoulés. Nous n'étions pas présent au moment de la mobilisation et de la contestation des riverains contre le projet aérien du métro; moins encore aux différentes réunions de la concertation entre les parties prenantes. D'où l'impossibilité d'adopter « l'observation participante » comme approche méthodologique. Cela explique aussi les difficultés et les limites de ce travail de recherche, car notre analyse se base essentiellement sur la documentation fournie par les différents acteurs dudit projet (comptes rendus des réunions de quartier et celles de l'instance de concertation, documents de synthèses, délibérations de Rennes Métropole, documents présentant les trois modèles d'insertion proposés, les questionnaires adressés aux élus, les réponses/courriers des responsables politiques à l'attention des acteurs associatifs, etc.). De ce fait, notre tentative de déconstruire les discours des parties prenantes, et de reconstituer les faits ne permet pas de rendre compte de toutes les stratégies, les jeux de pouvoir des acteurs en situation d'action.

Or, pour mieux appréhender la complexité de la concertation sur ce projet de la deuxième ligne de métro, il aurait été préférable de vivre ces moments forts, notamment les réunions entre les parties prenantes (Conseil de quartier, le collectif d'habitants, les élus de Rennes Métropole, les experts, les acteurs socio-économiques, urbanistes, etc.). Néanmoins, les

entretiens réalisés avec quelques acteurs du projet de la ligne B nous ont éclairés sur l'essentiel des questions soulevées par cette thèse.

Privilégiant la démarche qualitative et n'ayant pas eu de réponses de la part de certains acteurs concernés par la concertation autour du projet de la ligne B, nous nous sommes limités à six entretiens dont deux avec les représentants des associations d'habitants, deux avec les élus de la Métropole, un entretien avec la direction de la communication de la SEMTCAR et un autre avec le représentant de TMO Régions, qui a piloté cette « concertation spécifique » aux Longs Champs. Notons que ce dernier n'a pas voulu être enregistré pour une mauvaise expérience antérieure, nous a-t-il indiqués. Soulignons que ces entretiens ont été réalisés par la méthode semi-directive, car dans le cadre de notre sujet, il est important de recueillir un maximum d'informations de ces « *témoins privilégiés* ». Selon Raymond Quivy et Luc Van Campenhoudt, « *il s'agit de personnes qui, par leur position, leur action ou leurs responsabilités, ont une bonne connaissance du problème* » (Campenhoudt et Quivy, 1995 : 65).

Pour revenir à notre démarche méthodologique, nous avons opté pour un croisement de méthodes alliant l'analyse de contenu et de discours, l'analytico-descriptive (Loneux, 2007) et l'approche compréhensive. Ce choix méthodologique interdisciplinaire nous semble le mieux adapté pour l'analyse de notre corpus. D'ailleurs, ce choix reflète l'interdisciplinarité de notre sujet d'étude, qui est aussi abordé par des approches sociologiques, économiques, politiques, historiques, juridiques, etc. À cet égard, Edgar Morin souligne que *« l'interdisciplinarité évite au chercheur de sombrer dans le dogmatisme disciplinaire qui réduirait un phénomène social à un unique facteur et en négligerait les différents aspects (historiques, sociologiques, politiques, économiques)* » (Morin, 1991). À l'instar D'Edgar Morin, Catherine Loneux souligne que l'interdisciplinarité offre au chercheur plusieurs angles de vue (Loneux, 2007).

- **La complémentarité entre analyse de contenu et analyse de discours**

Bien que ces deux méthodes ne visent pas les mêmes objectifs, ils peuvent être complémentaires pour l'analyse des énoncés de nature différente.

Selon Roger Mucchielli, « *l'analyse de « contenu » qui pour un « document », a pour objectif de rechercher les informations qui s'y trouvent, dégager le sens ou les sens de ce qui y est présenté, formuler et classer tout ce que « contient » ce document ou cette communication* »

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

(Mucchielli, 2006 : 24). C'est dans le même ordre d'idée que Laurence Bardin souligne qu' « *à la différence de l'analyse de discours, l'analyse de contenu s'intéresse au sens qu'il y a au-delà de la parole, au sens « caché ». Dans une étude psychologique, on parlerait de contenu latent d'une communication. L'analyse de contenu vise un sens plus global que le contenu lui-même, que la structure elle-même* » (Bardin, 1977, 2007).

Pour ce qui est de l'analyse du discours, Patrick Charaudeau souligne qu'elle « *sert à relever le discours susceptible de nous amener à la réalité du pouvoir, dans la forme combinatoire langage/action dans un contexte où 'l'activité de langue vise à construire des jugements, des opinions, voire des appréciations, sur la vie et les comportements humains' et son action est tendue vers des buts qui transforment l'état des êtres, des phénomènes et des situations* » (Charaudeau, 2002). Dans le cadre de notre sujet d'étude, ces méthodes d'analyse représentent des outils indispensables, en ce sens que les concepts de la démocratie participative et de la concertation font l'objet d'une profusion de discours, à la fois scientifiques, politiques et profanes. En plus de l'analyse de contenu et du discours, nous avons estimé que l'approche compréhensive peut être mobilisée dans le cadre de ce travail de recherche.

- **L'approche compréhensive comme outil d'exploration des données**

Pour le dire d'une manière concise, l'approche compréhensive consiste à décortiquer les différents types de contenus produits par les acteurs impliqués dans un projet comme celui de la ligne B. Ici, l'objectif est d'appréhender les formes de « l'action collective », et voir dans quelle mesure pourront-elles participer à la recomposition des acteurs de la vie politique locale.

Pour ce qui est de notre posture de chercheur en SIC, la méthode «*analytico-descriptif* » (Loneux 2007) nous semble très pertinente notamment dans le cadre de l'analyse des dispositifs sociotechniques comme le forum de discussion de Rennes Métropole et le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs ».

Par ailleurs, s'il est important de définir ses outils méthodologiques, la constitution d'un « *corpus signifiant* » l'est tout autant. C'est dans ce cadre-là que Catherine Loneux souligne que « *Construire un corpus de recherche passe donc par des étapes visant à clarifier les éléments qui sont à sa disposition pour traiter d'une question, à les rendre pertinents pour la recherche* » (Loneux, 2007 : 62). Il convient alors de présenter un certain nombre de documents qui constituent notre corpus. Mis à part certains textes de lois, ces documents

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

proviennent essentiellement des principaux acteurs impliqués dans l'élaboration et la réalisation de la ligne B.

- **Contexte de la recherche et du corpus à construire : la ligne B du métro rennais**

La participation des citoyens lambda dans le fonctionnement de la démocratie suscite en effet de nombreuses interrogations dans le champ de la recherche. C'est pourquoi nous avons jugé intéressant de questionner les concepts de « dispositifs participatifs », et particulièrement celui de la « concertation » pour essayer de cerner la portée de l'implication citoyenne dans le projet de la construction de la ligne B. Au-delà du débat sur les effets de la concertation sur la décision finale, et sans se livrer à une conclusion hâtive, nous estimons que les enjeux info-communicationnels et socio-politiques de ces dispositifs peuvent paraître plus importants qu'on ne le pense. Les interactions entre les parties prenantes feront l'objet d'un décryptage en vue de comprendre les différentes stratégies mobilisées par les uns et les autres pour orienter le choix dans un sens ou dans un autre. D'ailleurs, c'est ce qui nous permet de comprendre que ces échanges entre les différents acteurs ne se traduisent pas forcement par la recherche d'une « *intercompréhension* » évoquée par Habermas dans sa théorie de *l'agir communicationnel* (Habermas, 1987).

Avec la prise de conscience des problèmes environnementaux par les citoyens, tout projet d'urbanisation initié par les autorités locales se heurte quasi-systématiquement à des contestations de la part des riverains. Depuis plusieurs décennies, ces contestations des projets d'aménagement urbain se sont multipliées en France et un peu partout dans le monde. Les manifestations contre le projet de la construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dames-des-Landes est un fait récent, qui illustre bien les désaccords entre les politiques d'urbanisation et de modernisation initiées par les pouvoirs publics, et les riverains qui n'acceptent pas que leur cadre de vie soit perturbé pour des raisons « économicopolitiques » ou « esthétiques ».

Notons que la controverse relative à la deuxième ligne du métro rennais n'a pas connu une manifestation de cette envergure. De même, le projet du métro rennais n'a pas suscité une couverture médiatique aussi importante sur le plan national que celui de notre Dame-des-Landes, qui a vu la mobilisation des élus (des maires, conseillers municipaux, députés et sénateurs d'Europe écologie les Verts et d'autres sensibilités politiques) et les militants altermondialistes parmi les manifestants.

Aussi, rappelons que les habitants des Longs Champs n'étaient pas préalablement opposés à la construction de la deuxième ligne de métro. Bien au contraire, le fait que leur quartier soit desservi par le métro était un motif d'enthousiasme. C'est ainsi qu'on peut lire sur leurs banderoles, affichettes et pancartes : « *Métro : oui ! Métro aérien : Non* ». L'élue du quartier que nous avons rencontrée parlait même d'un privilège que le métro puisse passer au cœur des Longs Champs (annexe 3, vol. 2). Et l'un des membres de l'Association Vivre aux Longs Champs nous disait qu'ils étaient tous persuadés que le métro devrait être « *forcément souterrain* ». C'est la raison pour laquelle personne n'avait exprimé son opposition à ce stade de projet (annexe 1, vol. 2.).

Mais cet enthousiasme d'avoir un métro dans le quartier Longs Champs a connu un revirement de situation le jour où le dossier d'aide à la décision a été présenté aux élus de Rennes Métropole en novembre 2007. « *Le tracé de base ainsi retenu, d'une longueur de 12km700, présente une insertion essentiellement souterraine (une hypothèse de viaduc est envisageable dans la partie Nord-est) et privilégie la double correspondance entre les lignes a et b aux stations Gares et Sainte-Anne* », ainsi peut-on lire dans ce document (Dossier de presse de Rennes Métropole, 22-11-2007).

Le dossier d'aide à la décision est un document réalisé sur la base de l'ensemble des études, sondages et statistiques de la ligne A du métro. D'après ce dossier, les premières études ont été lancées depuis 2001 et se sont poursuivies durant les différentes phases de l'élaboration dudit projet. C'est ainsi que les études d'opportunités ont été effectuées entre 2001 et 2003. Ce qui a permis de choisir le fuseau d'études et de retenir le métro automatique plutôt que le tramway, jugé non adapté techniquement. Quant aux études de faisabilité réalisées de 2003 à 2007, « *elles ont permis entre autres d'affiner l'évolution des besoins de transport, de définir le tracé, les stations et les pôles d'échanges et d'évaluer la fréquentation* » (« Dossier d'aide à la décision », 2007 : 5). Étant la synthèse des préconisations des études préalables, le dossier d'aide à la décision a pour but, selon le maître d'ouvrage, « *d'éclairer le choix des élus de Rennes Métropole* ».

Pour l'essentiel, notons que ce sont les préconisations du dossier d'aide à la décision relatives à l'insertion aérienne dans le secteur Nord-est qui ont provoqué la colère et la contestation des riverains des Longs Champs. La mobilisation spontanée se structure, s'érige en conflit et implique plusieurs acteurs.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

– **Les acteurs du projet de la ligne B du métro**

Parmi ces différents acteurs, on distingue ceux dont la légitimé émane des élections, ceux qui sont mandatés par Rennes Métropole (techniciens, experts, etc.) et ceux qui s'estiment légitimes de participer à l'élaboration dudit projet, de par leur ancrage territoriale (riverains des quartiers directement concernés par le tracé de la ligne B).

C'est d'abord les élus de Rennes Métropole (regroupant trente-sept communes) qui sont les premiers acteurs du projet de la ligne B. Puis il y a la **SEMTCAR** (Société d'Économie Mixte des Transports Collectifs de l'Agglomération Rennaise), chargée de conduire la réalisation du projet de la ligne B. Créée en avril 1992, la SEMTCAR avait pour charge de « *construire et de préparer la future exploitation de la première ligne* ». Après avoir rempli sa mission dans le cadre du projet de la ligne A, Rennes Métropole a confié à cette même société un nouveau mandat en janvier 2007 : l'étude et la réalisation de l'extension du réseau de métro automatique léger. D'après notre interlocuteur au service de la communication de la SEMTCAR,

> *La SEMTCAR étant une société d'économie mixte, qui a été créée par la collectivité, donc Rennes Métropole. Au moment de sa création ce n'était pas Rennes Métropole. C'était l'ancêtre de Rennes Métropole, qui s'appelait « Rennes District », et qui a donc souhaité à l'époque, c'était pour la première ligne de métro, créer une société d'économie mixte qui a pour unique objet d'étudier et de réaliser le métro au nom et pour le compte de Rennes Métropole, c'est à dire qu'on assure tout le pilotage des études et des travaux. En ayant un rôle de maître d'ouvrage au nom et pour le compte encore une fois de Rennes Métropole qui est le vrai maître d'ouvrage en titre.*
> (Interviewé 4, annexe 4, vol. 2).

S'inscrivant dans la lignée de la première ligne, l'extension du réseau des transports en site propre (avec des chaussées réservées aux bus) a pour but, selon la SEMTCAR, « *d'éviter l'asphyxie des voies de plus en plus saturées par la circulation automobile et répondre aux besoins grandissants de la population en plein essor démographique* ».[3]

[3]Compte tenu de la refonte du site de la SEMTCAR, cette page n'est plus accessible, http://www.semtcar.fr/scripts/site/04_page.php?cont_appli_id=6&cont_id=1&page_id=12&menu_id=12&menu

D'après les chiffres fournis par la société d'exploitation, le succès de la première ligne et le réseau de bus qui l'ont accompagné a permis au réseau STAR d'accroître sa fréquentation de 33 à 64 millions de voyages par an entre 2000 et 2007. Au vu de ce succès grandissant, la promotion et le développement des transports collectifs deviennent un enjeu majeur pour la Métropole. D'où l'idée d'étudier les modalités de la construction de la ligne B.

Tout comme la SEMTCAR, « L'Atelier de l'Île », constitué des architectes-urbanistes et paysagistes, fait partie des acteurs impliqués dans le projet de la ligne B, de par son scénario d'insertion du métro.

Ayant été le moteur de la mobilisation des riverains contre l'insertion aérienne du métro l'Association Vivre aux Longs Champs (VAL) est l'un des acteurs majeurs du projet métro sur lequel nous portons une attention particulière. D'ailleurs c'est elle qui a permis au collectif « Sauvons les Longs Champs » d'avoir une base solide dans le quartier. L'objectif de cette mobilisation était d'amener les élus à revenir sur leur décision. De ce fait, le *scénario « habitants »* relatif au tracé et à l'insertion du métro dans le quartier Longs Champs fera l'objet d'une analyse approfondie.

Au même titre que le collectif « Sauvons les Longs Champs », l'Association MUSE - pour un (*Métro Utile, Souterrain et Écologique*) s'est démarquée dans la mobilisation des riverains contre l'insertion aérienne du métro au cœur du quartier (Longs Champs). Notons que les membres de cette association étaient initialement aux côtés du collectif « Sauvons les Longs Champs ». Mais au cours de la démarche de concertation, il y a eu une divergence des points de vue et de stratégies parmi les habitants dudit quartier. D'où cette scission qui a provoqué la création de l'Association MUSE.
Initialement appelé collectif « *Marcel Bourget* », en référence aux habitants du square Marcel Bourget (Longs Champs), les membres de ce collectif ont décidé de créer une association pour se doter d'un statut juridique leur permettant de « *mener le combat jusqu'au bout* ». Combat juridique qui s'est traduit par un recours auprès du tribunal administratif pour demander l'annulation de la Déclaration de l'Utilité Publique (DUP) du métro.

_id=12 Toutefois, on peut s'informer sur le projet de la ligne B sur le lien suivant : http://www.metro-rennes-metropole.fr/accueil/le_projet/pourquoi_une_ligne_b_, dernière consultation : le 22-10-2018

Dans cette thèse, le positionnement de l'Association MUSE est très intéressant à analyser pour comprendre la **judiciarisation** des conflits opposant les aménageurs et les riverains.

Dans un tout autre registre, TMO Régions vient s'ajouter aux autres acteurs du projet métro, en qualité d'instance de « médiation » dans la démarche de concertation. À cet effet, il est important de questionner le rôle de ce « cabinet indépendant » dans la recherche de compromis entre les parties prenantes. À ces différents acteurs, il faut ajouter les représentants des autres institutions scolaires et universitaires. Il s'agit notamment de l'université Rennes 1, du CROUS de Rennes (du fait que le métro traverse la résidence universitaires Beaulieu, et la résidence de l'INSA qui se trouvent à quelques mètres de la future station), du lycée Joliot Curie, du lycée Châteaubriand, de l'IUT de Rennes, qui seront desservis par la future ligne B. Nous ne devons pas oublier de souligner la participation des acteurs socio-économiques (Orange Lab., l'Intermarché des longs Champs, le Centre médical et pédagogique de Beaulieu, etc.) à cette concertation spécifique.
Par ailleurs, après avoir contextualisé notre travail de recherche, il est important de présenter nos éléments de corpus qui serviront de bases d'analyse.

Le Dossier d'aide à la décision comme une première mouture du projet définitif.

Présenté à la presse le 22 novembre 2007, le dossier d'aide à la décision constitue une source d'information qui, selon ses auteurs, permettrait aux élus de Rennes Métropole d'avoir une idée globale sur le contexte des transports en commun dans l'agglomération rennaise. Ce document de 16 pages présente l'historique du projet de la ligne B dont les études ont été lancées en juin 2001. L'objectif est, toujours d'après les auteurs du document, d'apporter un éclairage aux élus afin que le lancement des études opérationnelles s'effectue sur des « *bases solides* », notamment les projections de fréquentation attendue. L'intérêt de ce document est qu'il constitue un des éléments qui nous ont permis de mesurer la controverse entre les parties prenantes.

Les trois scénarios d'insertion comme révélateurs des divergences sur la transformation spatiale.

Suite à la mobilisation des habitants contre l'insertion aérienne du métro dans le secteur Nord-est, les élus ont demandé aux principaux acteurs d'élaborer, chacun son propre scénario d'insertion. C'est ainsi que trois projets (projet habitants, projet transporteur, et projet

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

urbaniste) ont été proposés et débattus lors d'une réunion publique le 27 janvier 2009. Si l'initiative semble un bel exemple de la démocratie participative, le fait que le « projet transporteur » soit retenu aux dépens de deux autres scénarios a été une déception pour les riverains. C'est pourquoi nous essaierons de décrypter ces trois scénarios pour comprendre les critères qui ont conduit les décideurs à écarter ceux des habitants et de l'urbaniste-paysagiste. La mise en débat de ces trois scénarios est importante à analyser pour appréhender la portée de la participation citoyenne. Nous essaierons de voir si la mise en débat de ces trois projets relève d'une réelle volonté d'associer les habitants à l'élaboration des politiques publiques ou s'il s'agit, comme le laissent entendre certains riverains, d'une opération de communication – « *une démocratie en trompe l'œil* » selon la formule de Loïc Blondiaux.

Les comptes-rendus de TMO Régions comme éléments clés pour la compréhension du processus de médiation.

TMO Régions est l'auteur de trois documents qui font partie intégrante de notre corpus. Dans l'un de ces documents de 11 pages, l'instance de médiation présente la démarche de concertation - les règles du jeu - que doivent respecter les parties prenantes. À l'issue des réunions qu'il a pilotées, TMO a élaboré deux comptes-rendus que nous considérons comme une importante source d'information.

Les délibérations de Rennes Métropole comme une mise en forme des décisions publiques.

Toutes les délibérations de Rennes Métropole relatives au projet la ligne B du métro feront l'objet d'une analyse de notre part. Car elles nous permettront de comprendre non seulement le positionnement des élus et le processus d'élaboration du projet de la ligne B du métro, mais aussi le sens des politiques publiques portées par les élus. En effet, dans cette société de défiance généralisée, les responsables politico-administratifs et en particulier les élus locaux se trouvent dans une forme d'obligation d'expliquer le sens des actions politiques dont ils sont porteurs. Et dans la mesure où la plupart des actions politiques suscitent des interrogations de la part des administrés, les élus locaux essaient de démontrer que l'intérêt général est la seule « boussole » des projets qu'ils mettent en œuvre. Or, comme nous l'avons constaté avec le projet de la ligne B du métro, la définition de l'intérêt général a suscité un vif débat entre les élus locaux et les riverains.

Les comptes-rendus des réunions et les dossiers réalisés par les associations des riverains : entre information et construction du conflit.

Présentés sous des formats variés (documents PDF, fichier Word, et des PowerPoint », les comptes-rendus des réunions et les dossiers réalisés par ces deux collectifs sont incorporés dans notre corpus en vue de leur analyse. Notons que c'est le collectif « Sauvons les Longs Champs » qui a produit la plus grande quantité de ces documents, encore accessibles sur le blog dudit collectif[4]. Nous pouvons citer entre autres, « Le métro aux Longs Champs : réunion de quartier, septembre 2008 », « Position des habitants sur l'ensemble des tracés du métro aux Longs Champs » (38 pages), « Le métro aux Longs Champs » (24 pages), « Analyse écologique du quartier des Longs Champs » (41 pages), etc. Chaque réunion faisait systématiquement l'objet d'un compte-rendu. Et ce, grâce à l'investissement des membres du collectif « Sauvons Les Longs Champs », notamment les leaders de l'Association Vivre aux Longs Champs. L'intérêt de cette masse d'informations est qu'elle nous donne un aperçu du climat qui régnait lors des réunions de la concertation.

Parmi ces dossiers retenus pour notre analyse, nous avons également « la Synthèse des observations et propositions de l'Association MUSE » adressée aux commissaires enquêteurs » (40 pages), le « mémoire en réplique contre l'arrêté préfectoral portant sur la Déclaration d'utilité publique, déposé au tribunal administratif de Rennes, la « requête en annulation de la Déclaration d'utilité publique du métro » (21 pages), le « mémoire en défense pour Rennes Métropole contre l'Association MUSE » (18 pages).

Étant donné que les stratégies et le jeu d'acteurs constituent un volet de notre problématique, ces documents seront examinés pour tenter de comprendre les modalités de la production du discours et la construction de l'argumentaire dans une action collective contre l'insertion aérienne du métro aux Longs Champs.

Le questionnaire des riverains adressé aux candidats des élections municipales de 2008 : quel mode d'interpellation des futurs élus (es) ?

À travers ce document de trois pages, le collectif « Sauvons les Longs champs » fait une brève présentation du projet métro, exprime les craintes des riverains de voir le viaduc

[4] Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs » qui l'un des outils d'information des riverains des Longs Champs sur le projet métro, accessible sur ce lien : http://metro.longschamps.fr/, dernière consultation le 22-10-2018

traverser le cœur de leur quartier, puis pose un certain nombre de questions sur la politique des transports dans l'agglomération rennaise d'une manière globale, et en particulier sur l'insertion du métro dans le secteur Nord-est. Au même titre que les autres documents, ce questionnaire sera décrypté pour comprendre le mode d'interpellation des responsables politiques par les collectifs des riverains.

Les réponses des candidats aux élections municipales adressées au collectif « Sauvons les Longs Champs » : entre quête de proximité et présentation des politiques de transport.

Dans un contexte des élections municipales, celles et ceux qui aspirent à des postes de responsabilités sont très sensibles aux besoins des populations locales. Les candidats ne peuvent pas rester indifférents face aux craintes exprimées par les riverains sur l'insertion aérienne du métro. C'est pourquoi certains d'entre eux ont pris le soin d'apporter des réponses plus ou moins élaborées au collectif « Sauvons les Longs Champs » et l'Association MUSE. Il s'agit notamment du courrier de l'ancien vice-président de Rennes Métropole délégué aux transports, adressé à l'Association MUSE, (9 pages), celui de la liste « Rennes Verte et Solidaire » (8 pages), celui de la liste « Lutte ouvrière », et en fin celui de la liste « Pour les services publics » (3 pages). Il nous semble très important d'analyser ces courriers pour essayer de comprendre les positionnements des candidats (es) dans l'élaboration des politiques publiques, non seulement dans un contexte électoral, mais aussi celui de la protestation riveraine contre le viaduc.

Les rapports de la commission d'enquête publique : quels enseignements tirer du « conflit » d'aménagement ?

À l'issue de ses travaux, la commission d'enquête publique a rendu les rapports réalisés à partir des données collectées (auditions, avis exprimés par les Rennais et en particulier les riverains des Longs Champs). Les rapports se présentent sous trois gros volumes : le premier volume présente l'enquête parcellaire.

Le deuxième volume présente la conclusion et les avis de la commission d'enquête.

Enfin le troisième volume est une compilation des documents mis en annexe. L'intérêt de s'appuyer sur ces rapports est de comprendre les éventuels réajustements du projet suite aux avis exprimés par le public, les acteurs associatifs et les acteurs socio-économiques. Pendant la durée de la période d'enquête, les parties prenantes ont constitué des dossiers qu'elles ont adressés aux commissaires enquêteurs.

Les articles du quotidien *Ouest France* : quel traitement du « conflit » d'aménagement ?

Durant la période de contestation et de la concertation autour du projet de la ligne B du métro, *Ouest France* est l'un des grands quotidiens régionaux de France à traiter la question de la construction de la ligne B du métro. Le collectif d'habitants a fait un recueil d'articles d'*Ouest France*, disponible sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs »[5]. L'intérêt de s'appuyer sur ces articles est de questionner la manière dont ce projet a été abordé. Il s'agira d'examiner les effets de la couverture médiatique sur la mobilisation des collectifs des riverains. La présence dans les médias joue-t-elle un rôle fédérateur susceptible de cristalliser les opinions et d'inscrire la mobilisation des riverains dans la durée ?

En plus de tous ces documents cités ci-dessus, notre travail de recherche s'appuiera sur les textes réglementaires et législatifs qui encadrent la participation citoyenne dans l'élaboration des projets d'aménagement, notamment la Charte de la concertation et les différents textes de lois, qui obligent les maîtres d'ouvrages à ternir informés les populations susceptibles d'être impactées par la réalisation d'un ouvrage. La création de la CNDP (Commission nationale du débat public), qui est un organisme indépendant chargé d'organiser le débat public, a pour objectif de garantir l'expression des avis contradictoires dans les processus d'élaboration de tout projet de grande envergure. Nous reviendrons sur cette institutionnalisation progressive de la participation du public dans la définition des projets touchant leur environnement.

Par ailleurs, nous avons aussi réalisé des entretiens avec quelques acteurs du projet de la ligne B du métro pour recueillir des éléments factuels lors de la mobilisation riveraine et durant la période de concertation. Nous analyserons les avis exprimés par les participants au forum de discussion de Rennes Métropole. Il en va de même pour le blog du collectif « sauvons les Longs Champs », où toute la documentation relative au projet du métro est mise à la disposition des riverains. Dans le cadre de notre travail de recherche, ce blog est une source d'informations importantes, qui nous permettra d'appréhender non seulement les enjeux socio-politiques d'une démarche de concertation, mais aussi la dynamique organisationnelle de du collectif des riverains. Ce sont en effet l'ensemble de ces documents et les avis

[5] Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », dernière consultation, le 22 oct. 18 : http://metro.longschamps.fr/search/label/Presse

exprimés sur les forums de discussion de Rennes Métropole et celui du blog du collectif d'habitants qui nourrissent notre réflexion sur la notion de la **concertation**, et dans un cadre plus large, celle de la **participation citoyenne** dans l'élaboration des projets d'aménagement.

Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, le travail de terrain nous a été très important pour construire notre objet de recherche. Pour un chercheur, l'enquête de terrain constitue une étape aussi importante que la définition du socle théorique. C'est pourquoi Catherine Loneux souligne qu'un certain nombre de questions sont sans cesse dans l'esprit du chercheur : « *Comment retranscrire ses relations au terrain ? Comment articuler la théorie au terrain ? Comment traduire une expérience de terrain en écrit scientifique ? Quelle distanciation apporter par rapport au terrain* ? » (Loneux, 2007 : 46).
Ainsi, avant d'investir son terrain, il est important qu'un certain nombre d'objectifs soient définis par le chercheur, car la pertinence des résultats obtenus en dépend. Dans le cadre de notre travail de recherche, l'objectif est d'appréhender les raisons de la mobilisation riveraine contre ce projet d'aménagement. De même, la connaissance du terrain, notamment la structure paysagère du quartier des Longs Champs est un élément essentiel pour saisir les critères sur lesquels les élus se sont basés pour faire le choix définitif du tracé et du mode d'insertion du métro dans le secteur Nord-est. Nous reviendrons sur ces éléments de terrain dans la partie consacrée à l'examen des trois projets (« projet habitants », « projet transporteur », et « projet urbaniste »).

Notons que dans le cadre de ce travail de recherche, l'articulation entre la théorie et le terrain se traduit par la confrontation des discours des acteurs impliqués dans le projet de la ligne B du métro avec les données du terrain. Ce faisant, il en résultera des questions pertinentes qui nous serviront comme des fils conducteurs dans ce travail de thèse.
Pour finir avec l'introduction générale, il convient de présenter l'architecture de notre thèse, de telle sorte que le lecteur puisse percevoir la cohérence des éléments saillants de cette recherche.

- **Annonce du Plan**

Notre travail est structuré en deux parties comportant sept chapitres. La première partie abordera la question du déploiement des dispositifs participatifs favorisant l'implication citoyenne dans l'élaboration des politiques publiques. Le chapitre 1 de cette première partie

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

s'intéresse à l'institutionnalisation de la participation. Y seront examinés, les outils mis en place par la Métropole pour recueillir les avis des Rennais au sujet la construction de la ligne B du métro. De ce fait, le forum de discussion de Rennes Métropole fera l'objet d'une analyse textuelle par le logiciel Iramuteq.

Le chapitre 2 de la partie I traitera de la question de l'émergence de la contestation des riverains contre le projet aérien du métro dans le secteur Nord-est. Les sous-sections de ce chapitre seront consacrées à la problématique de l'exigence du droit à la parole par les citoyens, la question de réappropriation de l'espace et du débat public et le statut de la parole citoyenne dans ce projet de la ligne B.

Le chapitre 3 de la partie I traite de la problématique de rationalisation de l'action collective. La structure organisationnelle de deux collectifs y sera examinée. De même, la figure du riverain en tant qu'acteur de cadrage et de re-cadrage de l'action collective y sera abordée en nous appuyant sur les travaux de Daniel Cefaï (2007, 2014).

À la suite de la partie I de notre travail qui traite des dispositifs participatifs de manière un peu plus théorique, la partie II de notre thèse se focalise sur la concertation spécifique dans le secteur Nord-est. Pour débuter cette partie, le chapitre 4 abordera la notion de « médiation » entre les parties prenantes. La démarche de concertation définie par TMO Régions fera l'objet d'une analyse approfondie. Par ailleurs, dans une démarche de concertation, nous observons que les parties prenantes définissent chacune leurs propres stratégies pour essayer de convaincre les autres acteurs sur le bien-fondé de leur positionnement. C'est l'objet du chapitre 5 de notre thèse, qui traite aussi de la « démocratisation du processus décisionnel » par la mise en débat des trois projets d'insertion du métro dans le secteur Nord-est.

Le sixième chapitre de notre thèse s'intéresse à la confrontation des légitimités dans la définition de l'intérêt général, car avec la défiance envers la classe politique, nous assistons à une forme de crise de l'intérêt général, qui crée des tensions sur les conditions de prise de décisions politiques.

En fin le septième et dernier chapitre de notre thèse abordera les enjeux communicationnels du blog du collectif « Sauvons les Longs Champs ». Il s'agit notamment de la veille informationnelle effectuée par les acteurs associatifs, de la communication interne et externe.

Avant d'aborder cette première partie, il convient de préciser que la plus grande partie de nos annexes seront gravées sur un CD. En effet, pour des raisons de compatibilité de logiciels, la plupart de nos documents en PDF (comptes-rendus de réunions des collectifs d'habitants des

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Longs Champs, et autres) convertis en Word ne sont pas de bonne qualité, illisibles pour certains. C'est pour cette raison que nous avons choisi cette option des annexes sous format numérique, dans un deuxième volume (CD).

Partie I : les dispositifs participatifs au cœur des politiques publiques

Depuis un certain nombre d'années, des initiatives locales visant à favoriser la participation citoyenne dans le débat public se sont multipliées (Monnoyer-Smith, 2007, 2011). À cet égard, Stéphanie Wojcik souligne que,

> *[…] les formes conventionnelles de participation politique (votes aux élections, adhésions aux partis, aux syndicats…) semblent s'essouffler, responsables politiques et institutions politico-administratives mettent en œuvre depuis une dizaine d'années des procédures et des dispositifs participatifs aux divers échelons gouvernementaux. Espaces d'expression des opinions ou de socialisation, outils de consultation de la population ou de coproduction des choix publics, les modes d'existence plus ou moins juridiquement formalisées (par exemple, conseil de quartier, débat public, budget participatif etc.) et les finalités de la démocratie participative sont multiples*. (Wojcik, 2010 : 107).

Sur des sujets assez variés, le public est invité à exprimer ses opinions par le biais des dispositifs participatifs. Théoriquement, cela a pour but l'ouverture des instances décisionnelles, habituellement réservées aux responsables politiques. Et dans les formes de participation les plus abouties, on parle de la co-construction/co-élaboration des politiques publiques. C'est dans ce cadre-là que s'inscrit le forum de discussion de Rennes Métropole sur la ligne B du métro. « *Ce forum vous appartient, exprimez-vous* », c'est ce qu'on peut lire sur le bandeau de la page d'accueil dudit forum. Si on se réfère aux discours de ses promoteurs, il se veut un espace de discussion où les citoyens peuvent exprimer leurs points de vue sur la construction de la ligne B du métro.

Par ailleurs, ce forum doit être placé dans un mouvement global d'institutionnalisation des dispositifs participatifs initié depuis la fin des années 90 (Flichy, 2008). Et dans un contexte de crise de la démocratie représentative (défiance à l'égard des responsables politico-administratifs) rejet de l'expertise scientifique et technique, ces types de dispositifs sont censés redonner du sens à l'action publique et de récréer la confiance entre les citoyens et les acteurs politiques (Wojcik, 2011). Le concept de revitalisation de la démocratie est souvent

employé pour décrire ces pratiques consistant à inciter les citoyens à l'activisme participatif par l'usage des dispositifs en ligne. En outre, et d'après plusieurs études (Halpern, 2010), (Callon *et al*. 2001) ces dispositifs auraient pour objectif de prévenir les situations conflictuelles liées aux éventuelles contestations des populations concernées par les projets d'aménagement et des équipements publics.

Or, comme nous le verrons dans nos prochains chapitres, la mise en place du forum de discussion par Rennes Métropole n'a pas empêché la mobilisation des habitants du quartier Longs Champs contre l'insertion aérienne du métro.
Ne serait-ce qu'à titre d'exemple et de manière succincte, nous avons jugé utile de présenter quelques dispositifs participatifs pour essayer de comprendre les usages du numérique dans les relations élus-citoyens, et les modes de participation de ceux derniers à la vie politique locale, en dehors des périodes électorales. Il s'agit à la fois des dispositifs en ligne et des dispositifs hors ligne.

Les types de dispositifs et leurs objectifs

1- L'enquête publique

Parmi les nombreuses initiatives destinées à recueillir les avis des citoyens dans l'exploration et la définition des politiques publiques, l'enquête publique reste l'une des plus connues en raison de son ancienneté. Selon Cécile Blatrix,

> *L'enquête publique est la plus ancienne, et reste la forme la plus repandue de consultation du public, puisqu'elle date du XIXe siècle où elle constituait une garantie pour les propriétaires avant l'expropriation. Rendue obligatoire par la 'loi Bouchardeau' du 12 juillet 1983 avant toute opération susceptible d'affecter l'environnement, l'enquête publique s'applique à des projets très divers dont la liste est fixée par décret, qui vont des documents d'urbanisme et des opérations de remembrement aux travaux de construction de voies ferrées, aérodromes, installations classées pour la protection de l'environnement (porcheries…) carrières, installations nucléaires, etc. soit entre 15000 à 20 000 projets chaque année. Au terme de l'enquête, le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) donne un avis sur le projet. En donnant la parole aux administrés, la procédure vise à améliorer l'acceptabilité des projets, ainsi qu'en attestent les*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

débats ayant précédé le vote de la loi, l'information et le dialogue avec les administrés étant censés permettre de faire l'économie de « faux conflits » (Blatrix, 2010 : 219).

À la lecture de cet extrait, nous pouvons retenir pour l'essentiel que l'amélioration de « *l'acceptabilité des projets* » représente l'un des objectifs de cette « vieille » pratique qu'est la procédure de l'enquête publique.

Dans l'optique de respecter les procédures légales en matière de consultation citoyenne, Rennes Métropole avait organisé l'enquête publique sur la construction de la ligne B, après la concertation spécifique aux Longs Champs.

Sans rentrer dans les détails relatifs à l'enquête publique, il convient de souligner les points importants de cette procédure. En effet, selon le rapport du Conseil de Rennes Métropole du 22 septembre 2011, « *C'est par délibération du 11 juillet 2011 que le Conseil de Rennes Métropole a approuvé le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique* […] *« conformément aux dispositions du code d'expropriation pour cause d'utilité publique*, *le périmètre de l'enquête parcellaire a été défini sur l'ensemble de la ligne B* » (Rapport du Conseil de Rennes Métropole, septembre 2011 : 3-4). Il s'agit de toutes les parcelles situées sur le tracé de la future ligne B.

D'après le même rapport du Conseil de Rennes Métropole, le dossier d'enquête préalable comprenait :

- *Des plans parcellaires présentant l'intégralité des ouvrages à réaliser et leurs impacts sur les prises foncières ;*
- *Un état parcellaire sous forme de tableau récapitule toutes les informations connues pour chaque parcelle impactée par le projet ;*
- *Une fiche individuelle pour chaque parcelle impactée par le projet*.

Mis à part ces informations techniques, et pour être en conformité avec les procédures légales, « *une notification individuelle du dossier d'enquête parcellaire et du démarrage de l'enquête sera faite par Rennes Métropole aux propriétaires figurant sur la liste préalablement établie* » (Rapport du Conseil de Rennes Métropole, septembre 2011 : 4, annexe 38, vol. 2). Et, à la demande du président de Conseil de Rennes Métropole, le Préfet d'Ille et Vilaine, par arrêté du 09 septembre 2011, « a *décidé l'ouverture de l'enquête publique préalable à la*

déclaration de d'utilité publique de l'enquête parcellaire préalable à la cessibilité des biens » (Mémoire[6] en défense de Rennes Métropole, 29 juillet 2013 : 4).

Partant de cet arrêté préfectoral, « *le dossier d'enquête publique a été déposé entre le 12 décembre 2011 et le 20 janvier 2012 dans les communes de Rennes, Cesson Sévigné, et Saint Jacques de la Lande* » (Mémoire en défense de Rennes Métropole, 29 juillet 2013 : 4).

Par ailleurs, après avoir réalisé plusieurs études sur cette procédure d'enquête publique, Cécile Blatrix souligne qu'elle est,

> *Très critiquée, tant par les associations de défense de l'environnement qui la taxe de simulacre de démocratie, que par certains élus. Cette procédure survient très en aval dans le processus de décision. Elle a pour principale caractéristique soit de se dérouler sans public (dans environ 85% des cas ; Blatrix, 1996), soit quand le public est présent – souvent grâce au relais d'une mobilisation associative – de cristalliser, sans parvenir à les réguler, d'importants conflits qui conduisent une partie du public à chercher un dernier recours devant le juge administratif voire à entreprendre des actions afin d'empêcher le début des travaux. À partir du milieu des années 1980 jusqu'au début des années 1990, plusieurs procédures de concertation voient le jour, particulièrement en matière d'urbanisme […]. (*Blatrix, 2010 : 219).

Cet extrait dresse un tableau assez sombre de la procédure d'enquête publique. Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de la ligne B, l'enquête d'utilité publique mise en place par Rennes Métropole a subi les mêmes critiques de la part des collectifs des riverains. À l'instar de Cécile Blatrix, l'Association MUSE a soulevé plusieurs points qui montrent les limites de la procédure d'enquête publique :

> *[…] Et y a eu historiquement l'enquête d'utilité publique, qui a eu lieu, ça c'est très drôle, parce que pour nous aider soi-disant, ils l'ont faite entre Noël et le premier de l'an (rire).*

[6] « Mémoire en défense de Rennes Métropole » est un recours formulé par l'avocat de la Métropole pour rejeter la requête en annulation de la déclaration d'utilité publique du la ligne B du métro. Rappelons que c'est l'association MUSE qui a intenté cette action contre Rennes Métropole.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *Je ne sais pas si on vous a dit ça, elle a été ouverte dix jours avant Noël et s'est terminée le 20 janvier, à une période où tous les gens… Sachant que le dossier d'enquête d'utilité publique fait plus de 1200 pages. Donc vous imaginez l'étudier en deux mois ! On a demandé à ce que ce soit prolongé, ça a été refusé. Donc en moins de deux mois il fallait étudier le dossier et faire toutes nos remarques. Donc on a fait un dossier en réponse, qu'on a communiqué aux commissaires enquêteurs, ça été déposé le 19 janvier […].* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

En effet, non seulement le dossier d'enquête sur lequel les habitants sont appelés à se prononcer était volumineux, mais ils disposaient de peu de temps. Le choix de la période et le délai qui leur est accordé nous laisse interrogatif, si l'objectif est de favoriser l'expression et l'implication des habitants au choix des politiques publiques comme la réalisation de la ligne B.

Comme le souligne notre deuxième interlocuteur, l'Association MUSE a « épluché » cet énorme volume et a émis des avis sur l'intégralité des thèmes que contient le dossier :

> *Il y avait environ une petite centaine de fiches, et donc où on expliquait alors tout ce qui était justement sur les nuisances, sur les coûts, enfin on a étudié vraiment tous les domaines. Bon je pourrai vous transmettre… je n'ai pas sous la main, mais je pourrai éventuellement, vous me donnerez votre mail, je vous le ferai passer, ça n'a rien de secret, c'est au tribunal administratif. Donc on a donné ça. On a expliqué tous les problèmes. Vous pouvez voir les fiches une après les autres. Donc on a été très surpris, parce qu'ils nous ont dit carrément, qu'on disait des bêtises. Alors que nos chiffres étaient prouvés, notamment sur la fréquentation potentielle d'une station cœur de quartier. Ils se sont basés sur les chiffres de l'AUDIAR.* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Ayant consulté le document récapitulant les observations de l'Association MUSE, nous pouvons souligner que l'investissement des acteurs associatifs dans le projet de la ligne B est indéniable. L'Association MUSE s'est efforcée de donner des avis avec un certain nombre d'arguments référencés. Cela montre que la recherche de la reconnaissance, de crédibilité et de légitimité sont au cœur des actions des collectifs des habitants.

S‟agissant du rôle des associations lors de la procédure d‟enquête (cf. extrait de Cécile Blatrix ci-dessus), les associations VAL et MUSE ont su mobiliser les habitants des Longs Champs afin qu‟ils s‟expriment sur ce projet. C‟est ce que souligne l‟Interviewé 2,

> *[…] Et donc VAL avait fait un mémoire pour les (je vous le dis au passage, un champion du coq à l'âne, rire) commissaires enquêteurs qui était signé je ne sais plus par près de mille personnes. Nous on avait nos fiches. Notre dossier était signé par 174 personnes, je crois ; je ne sais plus le chiffre exact. Mais c'est dans cet ordre-là. Donc vous voyez. Alors qu'on est cinquante membres, notre dossier a été signé par plus de 170 personnes. Chateaubriand avait fait un dossier qui a été signé par près de 2000 personnes, donc voilà y a eu quand même des gens qui se sont manifestés […].* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Cet extrait montre l‟autosatisfaction de l‟acteur associatif quant au nombre des personnes ayant été mobilisées par l‟Association MUSE. L‟objectif était de maintenir la mobilisation et de faire en sorte que les avis exprimés par les riverains soient pris en compte par les commissaires enquêteurs. Or, d‟après l‟Interviewé 2, les commissaires enquêteurs avaient minimisé la mobilisation des riverains pour, on ne sait quelle raison :

> *Et ce qui était très drôle, ce qu'en fait les commissaires enquêteurs disaient qu'il n'y avait eu presque personne à se manifester. Et MUSE avec ses 174 comptait pour un. Et donc pour dire qu'on ne s'intéressait pas, ou qu'il n'y avait pas de contestation ; ça c'était très intéressant, c'est de dire y a eu dix fois moins ou je ne sais plus combien de personnes à se présenter aux lieux où avait eu lieu l'enquête d'utilité publique que pour la ligne A. Ce qu'ils oublient de dire, ce que tous les documents étaient disponibles sur internet, donc il n'y avait pas besoin de se déplacer pour aller voir la réalité du chantier. Donc ils ont comptabilisé les gens présents physiquement, mais ils n'avaient pas de compteur des visites sur le site internet. Donc y a eu certainement autant ou plus que la ligne A, mais pas comptabilisé par les enquêteurs.* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Selon nous, il ne devrait pas y avoir ces divergences sur le nombre des personnes mobilisées pour cette enquête publique, car les chiffres peuvent être vérifiés en fonction des avis laissés

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

dans les registres mis à la disposition des habitants particulièrement concernés par le tracé de la future ligne B. C'est pourquoi nous nous restons interrogeons sur le fait que les commissaires enquêteurs ont, d'après l'acteur associatif, essayé de minimiser les chiffres pour dire que les riverains *« ne s'y intéressaient pas ou qu'il n'y a pas eu de contestation* ».
Tout compte fait, la procédure d'enquête publique est perçue comme « *inefficace et archaïque* » du moment où elle intervient très tard dans le processus d'élaboration d'un projet. C'est d'ailleurs ce qui expliquerait le fait qu'elle ne suscite plus d'engouement comme le note Cécile Blatrix. Pour pallier les limites de la procédure d'enquête publique, les responsables politico-administratifs ont davantage recours aux dispositifs en ligne.

2- La consultation en ligne comme mode d'inclusion du public dans la vie politique

La consultation est aujourd'hui l'une des conditions incontournables de la légitimité des décisions dans les régimes démocratiques. D'ailleurs elle est rendue obligatoire par de nombreux textes en vigueur, que nous allons développer dans le chapitre 1 (*La Circulaire Bianco* du 15 décembre 1992, *Loi Barnier* du 02 février 1995, *La Convention d'Aarhus* de 1998, ratifiée en France en 2002).
De nos jours, l'internet est devenu un outil de consultation en ligne le plus utilisé, du fait qu'il n'obéit pas aux pratiques classiques de consultation dans les réunions publiques ou les référendums, jugés assez contraignants en termes d'organisation, et peu mobilisateurs. Ainsi, depuis la fin des années 90, les pouvoirs publics ont de plus en plus recours à l'outil Internet pour recueillir les avis des citoyens ou mesurer leurs opinions sur une problématique d'intérêt général. Et grâce à l'internet, cette consultation peut être organisée sous la forme des échanges en ligne - forums de discussion électronique (Dahlgren, 2000). Dans un cadre qui ne donne pas lieu à un débat, cette consultation se limite à donner son avis (oui/non ; pour/contre telle décision concernant tel projet), ou à répondre à une question politique comme la ratification du traité de l'Union européenne ou l'adhésion d'un autre pays à cette institution.
Avec le développement du numérique et les potentialités d'internet, les consultations en ligne tendent à devenir des nouveaux outils de la gouvernance, dont le succès dépend des paramétrages techniques, notamment la simplicité de l'utilisation du dispositif. Comme l'a écrit Stéphanie Wojcik, ces types de dispositifs numériques comme le vote électronique nourrissent l'espoir de pallier la « *lassitude* » des citoyens, dont la politique ne donne plus envie de se déplacer vers les urnes (Wojcik, 2011).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

3- Les commissions consultatives comme espaces de la démocratie d'opinion

D'après Marie-Hélène Baqué *et al.* « *Elles existent sous deux formes : elles peuvent associer sur des thèmes précis des élus et des citoyens non élus, souvent délégués des associations ou représentants des groupes d'intérêts, ou regrouper certains secteurs de la population - jeunes, personnes âgées, résidents étrangers, indigènes, comme dans le cas équatorien présenté dans l'ouvrage* » (Bacqué *et al*. 2005 : 9-46). Comme nous le remarquons, les commissions consultatives peuvent regrouper un public hétérogène pour se prononcer sur un sujet défini. « *Elles constituent l'un des outils les plus répandus pour favoriser la participation. Ce modèle a connu le plus fort développement au cours des dernières années* » (Bacqué *et al*. 2005 : 16). À l'instar des autres dispositifs, les commissions consultatives ont pour objectifs, d'après les discours de leurs promoteurs, de recueillir les avis des populations concernées par un sujet de société afin d'éclairer les responsables politiques dans la prise de décisions.

4- Les conseils de quartier comme instance de représentation à l'échelle locale

Dans l'ouvrage qu'ils ont coordonné, *Gestion de proximité et démocratie participative*, Marie-Hélène Bacqué et Henri Rey soulignent que, « *Regroupant un petit nombre de citoyens désignés en fonction de diverses modalités, ils constituent une instance inscrite dans la durée censée se faire le porte-voix des habitants. C'est sans doute la forme de participation la plus répandue en Europe, et la France se distingue en la matière depuis la loi Vaillant de 2002, qui a imposé leur généralisation dans les communes de plus de 80 000 habitants (il en existe probablement autour de 2000 dans l'Hexagone*)» (Bacqué *et al*. 2005 : 15). À cet égard, nous pouvons citer l'exemple du Conseil de quartier des Longs Champs, qui a joué un rôle important dans la démarche de concertation entre les parties prenantes du dossier de la ligne B du métro. Ces types d'instances sont mises en place dans les autres quartiers de la ville de Rennes, et elles constituent des véritables relais entre les autorités locales et les habitants. Plus proches des habitants, elles cultivent la culture d'échanges et d'écoute pour favoriser l'inclusion citoyenne dans la gestion des affaires du quartier. Et dans un contexte où les conflits d'aménagements et certains sujets de société tendent à se multiplier, les conseils de quartier peuvent servir d'interlocuteurs entre les habitants et les autorités locales.

5- Les budgets participatifs : vers un mode de cogestion des fonds publics ?

Le budget participatif est un autre type de dispositif dont le but est de favoriser la participation citoyenne dans la gestion des budgets des collectivités. « *Né à Porto Alegre, capitale de Rio Grande Do Sul (Brésil) en 1989, sous l'impulsion du Parti Travailliste, et les mouvements sociaux exigeant des infrastructures et des services de base pour les quartiers pauvres, le budget participatif constitue « une expérience originale et n'a guère de précédent »* (Gret et Sintomer, 2002 : 31).

En France, le budget participatif a été expérimenté pour la première fois en 2005, sous l'impulsion de la présidente de la région Poitou-Charentes, Ségolène Royale. Avec ce dispositif, Ségolène Royale *« a souhaité que tous les jeunes et tous les adultes des lycéens et EREA de la région soient associés aux décisions les concernant* ». Et grâce à cette initiative, « *100 000 membres des communautés éducatives se sont déjà mobilisés pour décider ensemble des priorités pour leur établissement. 1800 projets ont été déjà votés, que les élus régionaux se sont engagés à financer* »[7].

En effet, comme les autres instances participatives, le budget participatif constituerait un pas important dans l'association des citoyens à la prise des décisions. Et cette démarche est d'autant plus ambitieuse qu'elle associe les jeunes (lycéens), qui sont généralement écartés des instances décisionnelles. Même avec le recul que notre posture de chercheur nous impose, nous pouvons dire que l'association de ces jeunes à la prise de décisions permettrait de véhiculer l'image d'une démocratie où le citoyen joue le rôle qui est le sien. Pour les participants, *« le budget participatif facilite la gestion de proximité en s'appuyant sur ce savoir d'usage des acteurs, limitant les gaspillages provoqués par des décisions prises par des techniciens parfois coupés du terrain* ».[8]

---

[7] Cette page a été consultée avant la réforme territoriale entrée en vigueur en 2016. La région Poitou-Charentes a pris le nom de « Région Nouvelle Aquitaine ». Par conséquent ce lien http://bpl.poitou-charentes.fr/ n'est plus accessible. Cependant, pour enrichir la réflexion sur ce sujet, on peut consulter les travaux de Thomas Barhout «Les budgets participatifs des lycées en Poitou-Charentes » *Pour*, 2007/1 N° 193.

[8] *Idem.,* page consultée avant la réforme territoriale de 2016. La région Poitou-Charentes se présente désormais sous le nom de « Région Nouvelle Aquitaine ». Par conséquent ce lien http://bpl.poitou-charentes.fr/ n'est plus accessible. Néanmoins il est possible de consulter les travaux de Thomas Barhout «Les budgets participatifs des lycées en Poitou-Charentes » *Pour*, 2007/1 N° 193.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Depuis quelques années, et dans le cadre la valorisation de la participation, la ville de Rennes invite les Rennais à proposer des projets, qui peuvent participer à l'amélioration de la vie quotidienne des habitants (gestion des déchets, transports, santé, etc.). Les projets déposés sur le site internet dédié à la participation citoyenne, dénommé « La fabrique citoyenne »[9] sont soumis aux votes du public pendant une durée définie. Ensuite, ces projets sont classés en fonction des votes obtenus. Ainsi, chaque année, de nombreux participants reçoivent le financement de la ville pour la réalisation de leurs projets. Compte tenu de son succès, le budget participatif mobilise des milliers de Rennais qui s'impliquent davantage sur toutes les questions liées au développement durable, l'énergie verte, l'utilisation du numérique pour améliorer la mobilité, etc. Et dans le cadre de la promotion de ce dispositif, les organisateurs ont eu cette idée qui nous semble assez originale que nous avons décidé d'en faire une capture d'images ci-dessous :



Illustration 1. Emballage de pains invitant les Rennais à se mobiliser pour le budget participatif
Source : Amadou, capture d'images

[9] Pour plus d'informations concernant le budget participatif rennais, voir : https://fabriquecitoyenne.rennes.fr/ Dernière consultation (le 16 septembre 2018)

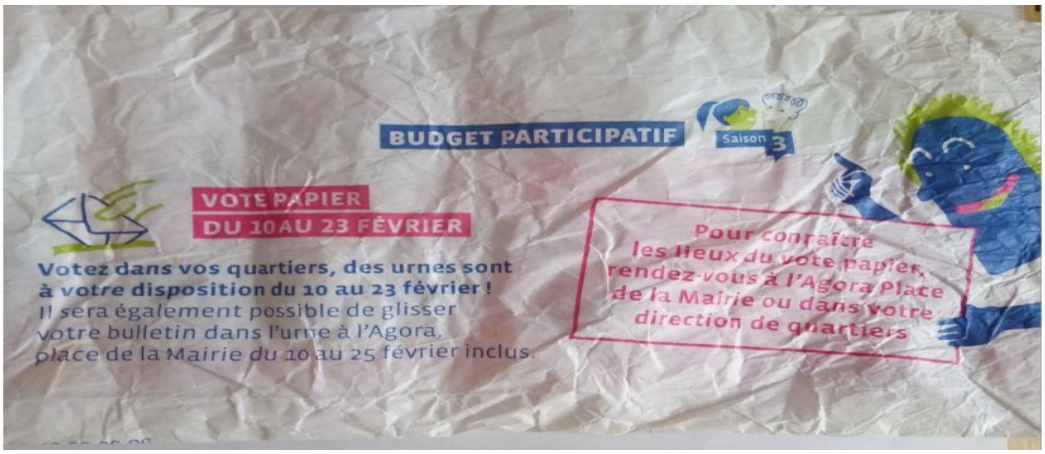


Illustration 2. Emballage de pains invitant les Rennais à se mobiliser pour le budget participatif
Source : Amadou, capture d'images

L'idée d'utiliser l'emballage de pain pour informer les Rennais sur le vote des projets aurait pour objectif de faire participer un large public. Étant donné que le pain est un produit consommé au quotidien, l'information sur le budget participatif ne pourrait pas passer inaperçue. C'est d'ailleurs lors de l'achat du pain que nous avons découvert ce support d'information. Ainsi, nous pouvons dire que la promotion des dispositifs participatifs passe par des opérations de communication qui nous rappellent une des théories de la communication conceptualisée par Marshall Mc Luhan. Ce dernier considère que le médium en lui-même constitue un message. Sans aller dans le détail de cette théorie, nous pouvons dire que ce support - l'emballage - est en lui-même un message au-delà de l'information sur le budget participatif qu'il est censé véhiculer.

De ce qui précède, nous constatons que le budget participatif de la région Poitou-Charentes a fait l'objet des retours positifs de la part des participants. Il apparait théoriquement, à la fois comme lieu et moyen de création des liens sociaux, et de cogestion de ce qui relève de l'intérêt général, car les citoyens deviennent progressivement des acteurs des affaires de la vie locale.

6- Les jurys citoyens : entre acteurs et actants de la vie publique

Pour Loïc Blondiaux, « *les jurys des citoyens et autres conférences de consensus sont nés en Europe du Nord dans les années 70, notamment au Danemark et en Allemagne* ». Composé d'un petit groupe (d'une dizaine à une centaine) d'habitants désignés par tirage au sort, ce dispositif ponctuel vise la production d'un avis consultatif sur un thème déterminé par les autorités locales, à l'issue d'une discussion argumentée. En effet, « *il reçoit une information sur les enjeux techniques et/ou politiques de la controverse. Il auditionne ensuite les parties*

en conflit puis délibère de manière informée et dans un laps de temps assez court (2 ou 3 jours), en vue de produire un avis qui ne lie pas l'autorité organisatrice » (Blondiaux, 2001 : 83).

Nous avons là quelques exemples de dispositifs, dont les objectifs et les moyens d'y parvenir sont variables. Leur dénominateur commun est, nous semble-t-il, la participation citoyenne au processus décisionnel. Cela dit, cette participation ne doit pas être interprétée comme le synonyme de la coproduction de la décision. Dans la plupart de cas, il s'agit d'exprimer son avis sur un sujet défini. « *Un avis qui ne lie pas l'autorité organisatrice* », pour reprendre les termes de Loïc Blondiaux. Tout de même, dans certains cas de figures, ces avis exprimés par un groupe d'individus peuvent engendrer quelques réajustements à la décision initiale. D'où la notion de la « démocratie participative » qui sature le registre du discours politique dans la plupart des pays occidentaux. C'est le cas du concept de concertation, qui est une autre forme d'implication citoyenne dans les instances de la fabrication de la décision. Dès lors il nous semble nécessaire de faire un détour sur les textes de lois qui énoncent les principes généraux de faire participer les citoyens à l'élaboration des projets locaux. Tel est l'objet de ce premier chapitre de notre thèse.

Après avoir présenté le cadre législatif relatif à la participation, ce chapitre abordera la question de la crise de la démocratie, les notions de « l'espace public habermassien », « l'espace public numérique ». Nous terminerons ce chapitre par l'analyse du forum de discussion de Rennes Métropole dédié à la concertation sur le projet de la ligne B.

Deux autres chapitres constituent cette première partie de notre thèse. Ainsi, le chapitre 2 abordera la naissance de la contestation des riverains contre le projet aérien du métro. L'objectif étant non seulement de retracer les facteurs déclencheurs de la contestation, mais aussi d'examiner les outils mis en place pour impulser la dynamique de la mobilisation riveraine. Le troisième et dernier chapitre de la première partie s'intéresse à la problématique de la rationalisation organisationnelle de l'action collective. Après avoir questionné les notions de « rationalisation » et de « l'action collective », ce chapitre se terminera par l'examen des enjeux stratégiques du modèle organisationnel des collectifs des riverains.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Chapitre 1. L'institutionnalisation de la participation : un impératif délibératif ?

Selon la formule de Loïc Blondiaux, « *la participation tend à devenir un impératif délibératif* ». Elle se présente sous différentes formes, et ses objectifs varient selon les dispositifs mis en place par les maîtres d'ouvrages (cf. introduction aux dispositifs participatifs ci-dessus). Depuis un certain nombre de décennies, nos sociétés sont marquées par des évolutions sociopolitiques, économiques, culturelles et éducatives. L'élévation du niveau d'éducation est indéniable dans la plupart des pays occidentaux. Dès lors les individus deviennent de plus en plus conscients des problèmes que la course au développement économique fait peser sur l'environnement. Ce qui les rend de plus en plus vigilants quant aux enjeux des projets de la construction des équipements publics. Pour Pierre Rosanvallon, « *la vigilance corrige les arythmies de l'appel aux urnes en rendant le peuple toujours disponible, faisant du « peuple dormant » évoqué par Locke et Rousseau un géant prêt à bondir. La vigilance caractérise à cet égard une disposition : la présence, l'attention* » (Rosanvallon, 2006 : 39).

Comme nous pouvons le remarquer dans la société contemporaine, les citoyens portent cette « *attention* » sur de nombreuses questions relatives à la gouvernance locale, et particulièrement aux politiques publiques concernant les grands projets d'infrastructures. Ainsi, par leur « *présence* » et leur « *attention* », les individus exercent ce que Pierre Rosanvallon nomme « *les attributs essentiels de la citoyenneté* », à savoir : « *veiller, être en état d'alerte, être sur ses gardes* » (Rosanvallon, 2006 : 39). Et c'est justement l'exercice de ces attributs de la citoyenneté qui explique les formes de mobilisations portant sur divers sujets comme la protection de l'environnement. C'est dans le même ordre d'idée que Pierre Rosanvallon souligne que « *la vigilance joue toujours un rôle essentiel d'alerte et de protestation, surtout dans les périodes de crise ou de conflits* » (Rosanvallon, 2006 : 45). Rappelons que la question d'alerte est abordée dans notre chapitre 2 consacré à la « naissance de la contestation riveraine aux Longs Champs ».

«*La vigilance contribue […] à modeler le champ des politiques publiques et à établir de l'ordre des priorités de l'action gouvernementale. Elle s'avère pour cette raison plus efficace que bien des formes de participation institutionnalisée. Le public agit de cette façon sur le*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

mode d'un thermostat régulateur des décisions politiques » (Rosanvallon, 2006 : 45-46). Dans cet extrait, Pierre Rosanvallon souligne l'importance de la vigilance citoyenne dans les sociétés contemporaines. Et si elle produit des effets sur les modes de gouvernances, c'est aussi grâce à une forme de vigilance que les dirigeants s'appliquent sur eux-mêmes. Nous pouvons à cet égard évoquer les sondages d'opinions (formels ou informels) que réalisent les responsables politiques avant de se lancer dans des projets de réformes ou de l'aménagement urbain. Les commentateurs de la vie politique parlent en général d'un « ballon d'essai » pour qualifier les signaux qu'envoient les dirigeants avant de procéder à une réforme ou tout autre projet, qui pourrait avoir des impacts sur le quotidien de la population.

Pour reprendre le fil de notre réflexion sur l'institutionnalisation de la participation, il convient de rappeler que les conflits d'aménagement impactent les relations entre les responsables politiques et les citoyens. Ainsi, conscients des conséquences sociopolitiques de leurs décisions, les élus cherchent les voies et moyens pour répondre aux demandes d'informations et d'explications sur les différentes actions qu'ils mènent dans leurs communes. Et si l'information du public relève d'un principe de base et du bon sens, cette information revêt désormais un caractère obligatoire. C'est ainsi que nous assistons à la multiplication de textes réglementaires, qui obligent les maîtres d'ouvrages, non seulement d'informer le public, mais aussi de le faire participer à l'élaboration des projets. Rennes Métropole ne déroge pas à ces règles. Et comme dans la plupart des grandes agglomérations, les élus de la Métropole ont mobilisé à la fois les dispositifs classiques de participation, et les dispositifs sociotechniques, perçus comme plus efficaces dans les modes d'échanges entre élus et citoyens.

L'objectif de ce chapitre est non seulement de faire l'état des lieux du cadre législatif en matière de l'information et de la participation du public, mais aussi d'examiner les enjeux des dispositifs participatifs mis en place par Rennes Métropole dans le cadre de la construction de la ligne B.

1.1 Informer et faire participer les citoyens : Les différents textes de lois

Les processus d'élaboration des politiques publiques évoluent parallèlement aux évolutions du cadre législatif en matière de projets d'aménagement. D'une obligation d'informer les citoyens sur les projets qui peuvent avoir d'impacts sur leur cadre de vie, nous assistons à des injonctions législatives à faire participer les citoyens dans les débats publics relatifs à la gestion des affaires locales : transports, gestion des déchets, aménagement urbain, politiques, environnementales, etc. L'avènement des TIC et du numérique participe à ces évolutions concernant les échanges d'informations entre élus et citoyens. D'où la prolifération des dispositifs participatifs : forums de discussion, budgets participatifs, débats publics, concertation, jurys citoyens, conférences de consensus, etc. (cf. introduction de la partie I). Les objectifs et les moyens affectés à chaque dispositif varient selon la volonté politique et la nature du projet. Depuis la fin des années 60, les mesures qui concourent à l'institutionnalisation des dispositifs participatifs continuent à se développer. Cependant, notons que dans la plupart des textes réglementaires, les législateurs se sont beaucoup plus limités à la fixation des principes généraux de la participation. Ainsi, il appartient aux maîtres d'ouvrages de définir les modalités de la participation du public à l'élaboration d'un projet. C'est d'ailleurs ce que nous disait notre quatrième interlocuteur « *[…] il y a des choses qui sont imposées par la réglementation, la concertation obligatoire, qui est encadrée, et pour laquelle on a quelques orientations ; et encore, parce que c'est quand même un peu laissé à l'initiative du maître d'ouvrage.* » (Interviewé 4, annexe 4, vol. 2).

Nous avons jugé utile de présenter et d'examiner quelques dispositifs législatifs concernant la participation citoyenne.

- **La loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 (LOF)**

D'après Sandrine Rui, « *la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 (LOF) formalise, la première, de nouveaux rapports entre administration et citoyen en imposant « la participation des citoyens » et « la concertation » dans des décisions d'urbanisme et d'aménagement* » (Rui, 2004 : 259). Et, depuis ce texte pionnier, de nombreuses autres lois ont été élaborées par les législateurs. La multiplication de ces lois aurait pour but d'adapter la réglementation en fonction des évolutions socio-économiques, politiques, environnementales,

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

etc. Et il convient de noter que la mise en application de ces différents textes réglementaires varie selon les projets et la volonté politique qui anime les responsables politiques. D'où l'hétérogénéité des pratiques observables dans plusieurs communes.

- **La loi Bouchardeau du 12 juillet 1983**

Elle définit l'objectif de l'enquête publique comme étant « *d'informer le public, de recueillir ses appréciations, suggestions, contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information* » (Blondiaux, 2001 : 83).
Cette loi est régulièrement évoquée par les élus lors de l'élaboration des politiques publiques. Dans le cadre du projet de la ligne B, les élus n'ont pas manqué de dire qu'il faut que chacun puisse exprimer ses opinions, et que cela permet d'avoir tous les éléments pour prendre une décision basée sur une meilleure connaissance du dossier. Nous y reviendrons dans le chapitre 5 de notre thèse consacré à l'élaboration des contre-projets. Si les termes de cette loi nous semblent théoriquement clairs, les procédures de sa mise en application méritent d'être examinées.

- **La loi Barnier du 02 février 1995**

D'après Loïc Blondiaux, « *en 1995, la loi Barnier qui crée la Commission nationale du débat public énonce, dans le cas des grands projets d'aménagement ou d'équipement, un véritable principe de « participation » et « d'association » du public à l'élaboration des décisions* » (Blondiaux, 2001 : 83).
Abordant ces différentes mesures législatives, Loïc Blondiaux souligne qu'« *en France, c'est au plan local qu'il faut rechercher les tentatives les plus nombreuses sinon les plus abouties d'intégration des citoyens à l'élaboration ou à la mise en œuvre des choix collectifs* ». Depuis sa création, la CNDP a piloté de nombreux débats publics concernant l'implantation des équipements publics. Il appartient au maître d'ouvrage de saisir la CNDP. Et comme nous l'avait fait remarquer le service de la communication de la SEMCAR lors de notre entretien, « *la CNDP a été saisie la première fois le 10 octobre 2002 ; elle avait jugé le projet encore insuffisamment établi pour pouvoir se prononcer et incite Rennes Métropole à la reconsulter ultérieurement* » (« Décision de la CNDP », annexe 44, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

- **La loi du 6 février 1992 dite d'administration territoriale de la République**

Elle pose le principe que *« le droit des habitants de la commune à être informés des affaires de celle-ci et à être consultés sur les décisions qui les concernent ».* Pour Sandrine Rui, « *Cette loi renforce donc le droit des administrés à être informés des affaires locales, avec exigences de publicité des actes réglementaires et des documents locaux ; elle institue « les comités consultatifs communaux » au sein desquels la population peut siéger et introduit le référendum d'initiative locale* » (Rui, 2004 : 260).

Cependant, malgré la précision des termes de cette loi, Loïc Blondiaux estime que c'est une timide reconnaissance du référendum consultatif local.

- **La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, dite Loi Vaillant**

« *La loi du 27 février relative à la démocratie de proximité a rendu obligatoire, dans les communes de plus de 80 000 habitants, la création de conseils de quartiers permettant l'expression directe et continue des citoyens. Ces structures cohabitent avec d'autres instances « participatives » plus anciennes, les commissions consultatives des services publics locaux* [...] » (Robbe, dir. 2007 :12).

Tel qu'elles sont élaborées, ces différentes lois concourant à l'institutionnalisation des pratiques participatives ne font qu'énoncer les principes généraux, laissant le libre arbitre aux élus locaux. L'usage du verbe « pouvoir » et non « devoir » est révélateur du caractère peu contraignant de la plupart de ces textes de lois. De ce fait, les élus disposent de plus de marge de manœuvre quant à la création des conseils de quartiers, l'organisation d'un débat public ou le choix de tout autre dispositif. Or, le libre arbitre ouvre la voie à des interprétations plus ou moins variées de ces procédures règlementaires.

D'ailleurs c'est ce que souligne Cécile Blatrix, « *ces obligations restent formelles, les élus restent libres de définir les contours et le fonctionnement de ces instances* » (Blatrix, 2010 : 221).

Tout de même, nous considérons que ces lois constituent un pas important dans le processus d'institutionnalisation des dispositifs participatifs. La création de la Commission nationale du débat public (CNDP), entité juridique indépendante chargée de piloter le débat public, nous semble une avancée dans la démocratisation dudit débat public.

Ces lois constituent des outils sur lesquels nous nous appuierons pour analyser la démarche de concertation mise en place par Rennes Métropole au sujet de la ligne B. À cet égard, les membres de l'Association MUSE avaient exprimé leur incompréhension face à la décision de la CNDP selon laquelle il n'y avait pas besoin d'organiser un débat public pour la réalisation du projet de la ligne B.

Par ailleurs, comme nous pouvons le remarquer depuis quelques décennies, la protection de l'environnement est devenue un véritable enjeu local, national et international. Des sommets et conférences mondiaux sur la protection de l'environnement se sont multipliés. La COP21 tenue à Paris en 2015 est l'une des récentes conférences concernant le réchauffement climatique et les mesures à prendre pour la protection de l'environnement. Et grâce aux efforts conjugués des associations qui militent pour la protection de l'environnement, nous constatons que les lignes sont en train de bouger tant au niveau législatif qu'au niveau des pratiques. Et à propos, Agnes Weill note que :

> *La prise en compte des questions environnementales, ouvertes à l'information et à la participation du public, relève d'une prise de conscience internationale, puisque une quarantaine de pays ont signé la Convention d'Aarhus en 1998, inscrivant le principe de participation du public au processus décisionnel et son droit à la justice en matière d'environnement. Cet équipement juridique témoigne de la reconnaissance institutionnelle d'une nouvelle forme de participation politique, qui va constituer un support d'expérimentations fondatrices, dans l'élaboration d'une pratique renouvelée de délibération démocratique, organisant la participation des citoyens à la discussion des choix publics.* (Weill, 2009 : 2).

Il en va de même sur le plan national où le droit de l'environnement a évolué. C'est d'ailleurs ce que souligne François Robbe dans l'ouvrage qu'il a dirigé , « *l'essor du droit de l'environnement qui s'est accompagné de la création de la procédure du débat public*, *l'information et l'écoute des citoyens revêtent, dans les domaines de l'environnement et de l'urbanisme, une importance capitale : elles permettent de les informer et surtout de recueillir leurs observations en amont de la décision, s'agissant de projets dont la réalisation peut avoir un impact important sur leur cadre de vie* » (Robbe, (dir.) 2007 : 13). Et selon les termes de la Charte de l'environnement, « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ». Là également, nous notons la volonté du législateur de doter les citoyens des outils leur permettant d'accéder aux informations sur les questions environnementales.

Cependant, si ces différents textes de lois posent le principe de l'accès à l'information et à la participation du public, il convient de souligner que ce n'est pas toujours simple pour un citoyen de faire valoir son droit, moins encore à titre individuel. Car, les enjeux socio-économiques, politiques, etc. sont largement des facteurs qui déterminent les choix des dirigeants. C'est le cas des pays émergents et même les États-Unis, qui mettent en avant les intérêts économiques par rapport à la protection de l'environnement.

Notons que les problèmes des conflits d'intérêts (affaires Cahuzac, Fillon, Balkany, etc.) entre les acteurs socio-économiques et certains responsables politico-administratifs, révélés dans les médias, entretiennent un sentiment de suspicion de la part du public. Que ce soit dans les médias classiques ou sur internet (forums et réseaux sociaux), le public dénonce le manque de transparence lié à la définition de certaines politiques publiques. C'est ce qui explique en partie la crise de légitimité à laquelle la classe politique est confrontée. Dès lors on assiste à la défiance et aux résistances des citoyens, qui cherchent à avoir un droit de regard sur les actions politiques. Cela se traduit généralement par les mobilisations de la société civile et les associations locales. Ce qui nous introduit à la crise de la démocratie représentative qui alimente les débats politiques actuels.

1.2 La crise de la démocratie représentative : quels enjeux pour l'action politique ?

Le choix d'évoquer la crise de la démocratie représentative dans notre thèse n'est pas le fait du hasard. Car nous partons du postulat que la mobilisation des riverains des Longs Champs pourrait en partie s'expliquer par cette crise de la démocratie représentative, qui crée de plus en plus de tensions dans la conception et la mise en œuvre des politiques publiques locales. Évoquant les caractéristiques de cette crise, Peter Dahlgren souligne que « *L'arène de la politique officielle ne suscite plus le même niveau d'appui et de participation que par le passé. Le taux de participation électorale baisse, même dans les pays comme la Suède, dont la configuration électorale n'a guère changé depuis les décennies d'après-guerre* »

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

(Dahlgren, 2000 : 179). Aujourd'hui, l'actualité politique quotidienne met en évidence la défiance des citoyens envers les hommes politiques. Que ce soit sur les ondes de la radio, la télévision, dans la presse écrite ou sur Internet, les citoyens ne manquent pas d'exprimer leurs incompréhensions et leurs désaccords face à un certain nombre de sujets qui touchent à leur quotidien. Cela provoque une forme de malaise du côté de certains responsables politiques. Car les citoyens les qualifient des corrompus, des populistes, d'impuissants face aux vrais problèmes socio-économiques qu'ils (citoyens) rencontrent. Il leur est souvent reproché de se préoccuper uniquement de leur élection/réélection ou d'autres intérêts personnels.

Dans leur article paru en 2000 dans le journal *Wallonie*, Claire Lobet-Maris et Béatrice Van Bastelaer soulignent que : « *Nos démocraties représentatives sont aujourd'hui en crise. Pour certains, elles souffrent avant tout d'un défaut de citoyenneté, pour d'autres c'est la défaillance de nos institutions démocratiques et administratives qui est en cause* » (Lobet-Maris et Van Bastelaer, 2000 : 4). Pour Elisabeth et Jean-Phlippe Gardère, « *le système démocratique actuel traverse une crise pour laquelle une réflexion transversale, qu'elle soit politique, gestionnaire, ou qu'elle relève même d'une étude plus sociale et humaine est nécessaire* », (Gardère, 2008 : 12). En effet, la crise de la démocratie représentative ne cesse d'alimenter les travaux de recherche ces dernières décennies. Paradoxalement, cette crise se développe parallèlement aux innovations technologiques censées apporter un certain nombre de solutions aux grands problèmes de nos sociétés contemporaines.

S'appuyant sur d'autres travaux relatifs à la crise de la démocratie représentative, Claire Lobet-Maris et Béatrice Van Bastelae soulignent que dans une formule efficace, Georges Vedel disait :

> *Le problème de la démocratie représentative est d'être insuffisamment démocratique et insuffisamment représentative » ;* elles poursuivent que, « *la représentation évoquée plus haut, base de notre système démocratique actuel, est liée à la confiance dans l'autre, dans le représentant, dans le fait que celui qu'on élit partage les mêmes valeurs, les mêmes idées. Or, cette foi est aujourd'hui ébranlée par le silence des politiques face aux grands fléaux de cette fin de siècle que sont la misère, le chômage, la violence, l'insécurité et la marginalisation d'une frange toujours plus importante de la population. Dans ce silence, les citoyens ne se sentent ni entendus, ni écoutés*. (Lobet-Maris et Van Bastelae, 2000 : 4).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Bien que cet article date de 2000, il résume bien la situation politique actuelle de la plupart des pays occidentaux. Et depuis la crise économique de 2008, la confiance qui, à un moment donné, représentait en quelque sorte le « cordon ombilical » entre l'élu et le citoyen, est aujourd'hui fragilisée. Ce qui se passe dans les pays de l'Union européenne illustre bien le manque de confiance entre les responsables politiques et les citoyens. De surcroît, le problème ne vient pas uniquement de la crise économique, mais du fonctionnement des institutions tant au niveau local, qu'au niveau national et international. C'est d'ailleurs ce que souligne François Auguste :

« *Le système politique est miné de l'intérieur par le cumul des mandats, par le système électoral majoritaire, par l'insuffisance de la parité, par la corruption de certains élus, par l'absence ou l'insuffisance d'écoute, de dialogue, de proximité, par des formes de clientélisme et par les promesses non tenues* » (Auguste, 2008 :140 ». Dans le cadre du conflit concernant le projet de la ligne B, les associations des habitants ont à plusieurs reprises évoqué « *le manque de l'écoute et du dialogue* » de la part de Rennes Métropole. Ce qui nous semble étrange est que ces reproches sur le manque d'écoute prennent de l'ampleur, alors qu'au même moment se développent les initiatives participatives sur la plupart des projets en cours d'élaboration ou de réalisation.

Si les représentants élus sont censés œuvrer dans le sens de l'intérêt général, des cas de conflits d'intérêts deviennent de véritables maux qui gangrènent nos sociétés. Et cette situation décrite ci-dessus entraîne le désintérêt des citoyens pour la politique. Cela se manifeste le plus souvent lors des consultations électorales, marquées par des taux d'abstention très élevés (cf. baromètre de la vie politique française de CEVIPOF sur plusieurs années). Dans une certaine mesure, cela peut constituer un danger pour la démocratie, déjà fragilisée par un certain nombre de dysfonctionnements. C'est d'ailleurs ce qu'expriment Lobet-Maris et Béatrice Van Bastelae : « *Un des problèmes majeurs de la démocratie est ce décrochage entre le citoyen et ses représentants. Tout se passe dans nos démocraties représentatives, comme si les électeurs abandonnaient aux élus toute responsabilité en matière de devenir de la société, comme si les élections étaient en même temps un vaste processus de déresponsabilisation des citoyens au profit de leurs représentants* » (Lobet-Maris et Van Bastelae, 2000 : 4).

C'est dans le même ordre d'idée que Dominique Wolton souligne: « *Il n'y rien de pire pour la démocratie que quand le citoyen décroche. Malheureusement, on ne peut que constater dans notre pays, comme dans d'autres pays occidentaux, ce désintérêt croissant »* (Wolton, 1993 : 4).

Face à ce constat « inquiétant » du décrochage du citoyen de la politique, les dispositifs sociotechniques pourraient, selon certaines études, aider à remédier à ce désenchantement envers le monde politique. D'où le recours grandissant aux dispositifs numériques, notamment l'internet. D'après Michel Marcoccio, « *L'internet est présenté par ses promoteurs comme un instrument permettant d'améliorer les fonctionnements démocratiques en instrumentant de nouvelles formes de participation au débat public* » (Marcoccio, 2003 : 5). Les acteurs de la vie politique mobilisent cet outil pour inciter les citoyens à participer aux débats publics en ligne, sur des questions d'intérêt commun, comme ce fut le cas avec le forum de discussion de Rennes Métropole et le collectif « Sauvons les Longs Champs », tous deux abordant la construction de la ligne B du métro.

Michel Marcoccio ajoute que : « *L'internet peut intervenir dans quatre séquences du processus démocratique : l'information (par la consultation des portails gouvernementaux, la mobilisation, le débat et la prise de décision* » (Marcoccio, 2003 : 5). Aujourd'hui, le rôle que joue internet dans la mobilisation et la structuration des mouvements sociaux est assez saisissant. À cet effet, nous pouvons citer l'exemple des « printemps arabes » où les réseaux sociaux ont largement contribué à la mobilisation des foules grâce au partage d'information sur Internet. Il en est de même pour les mouvements « Occupy Wall Street » formé à New York (États-Unis) en 2011, et les « Indignés», mouvement qui a vu le jour à Madrid (Espagne) en mai 2011. De nombreuses études se sont penchées sur le rôle fédérateur qu'a pu jouer internet par le biais des réseaux sociaux. Et dans le cas de notre terrain d'étude, internet a été l'un des moyens de communication du collectif « Sauvons les Longs Champs » et de l'Association MUSE. Nous y reviendrons dans nos prochains développements.

Par ailleurs, Michel Marcoccio souligne que :

> *L'apport essentiel de l'internet à la vie démocratique réside pour le moment dans la possibilité offerte aux internautes de participer à des discussions politique en ligne. Cet aspect n'est pas négligeable. En effet, la conversation en ligne peut être vue comme une forme élémentaire de la participation politique car elle développe la capacité d'identifier et d'exprimer des intérêts et contribue à développer les*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

méthodes nécessaires pour le débat politique dans la vie réelle. (Marcoccio, 2003 : 6).

Aujourd'hui, sur de nombreux sujets, les citoyens expriment leurs opinions sur les forums de discussion qui y sont dédiés.

C'est dans le même ordre d'idée que Thierry Vedel souligne que, « *L'internet est vu comme un instrument permettant de stimuler et d'enrichir la discussion entre les citoyens* » (Vedel, 2007 : 8).

De ce qui précède, nous estimons que le déploiement des dispositifs sociotechniques aurait pour objectif de pallier l'inaccessibilité des espaces publics classiques dédiés à la participation du public. Le caractère ouvert et interactif de l'internet est assez souvent considéré comme l'un des moyens efficaces pour inciter les citoyens à s'impliquer dans la vie politique locale, voire nationale et internationale, comme les pétitions en ligne relatives aux questions environnementales.

Comme nous le verrons plus loin, le forum de discussion de Rennes Métropole dédié au métro a servi comme un nouvel espace public où une centaine des avis ont été déposés sur la problématique du métro.

1.3 Faire participer les Rennais : typologie des outils et objectifs stratégiques

1.3.1 Les outils d'informations classiques

Dans un contexte où la vigilance citoyenne (Rosanvallon, 2006) s'accompagne de la demande de transparence dans la conduite des politiques publiques, les grands projets d'aménagement font l'objet des opérations d'information et de la communication. En effet, dans une société de plus en plus réflexive et indocile (Blondiaux, 2001) les citoyens s'érigent en surveillants et gardiens de la « temple démocratique ». Il en résulte une forte demande d'informations et de justifications envers les responsables politico-administratifs. L'institutionnalisation de la participation de ces dernières décennies procède de cette demande de l'accès à l'infomation de la part des citoyens. L'acteur public, et particulièrement le maître d'ouvrage ne reste pas indifférent face à ce besoin d'informations. D'ailleurs, comme nous l'avons évoqué ci-dessus, de nombreux textes réglementaires obligent les aménageurs à mettre à la disposition des

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

citoyens les informations essentielles leur permettant de saisir les enjeux de la construction d'un équipement public. Dans le cadre de la ligne B, et compte tenu de l'envergure du projet et les injonctions législatives à faire participer, les élus de la Métropole et la SEMTCAR ont organisé des opérations d'information et de la communication autour dudit projet. Ce, dans l'objectif non seulement de présenter et d'expliquer aux Rennais les enjeux d'un tel équipement pour la Métropole, mais aussi de recueillir leurs avis.

À travers les délibérations du Conseil de Rennes Métropole relatives au dossier de la ligne B, nous avons pu comprendre que plusieurs actions ont été menées à destination des habitants, associations, acteurs socio-économiques et aux élus de certaines communes constituant l'agglomération rennaise. Ces actions se traduisent par la mise en place des outils d'informations classiques, notamment des affiches, journées d'informations à travers des expositions, dossiers de presse, réunions de présentation du projet, distribution des plaquettes, etc. Ci-dessous quelques supports d'informations réalisés par le service de communication de la SEMTCAR :



Illustration 3. Ligne B de métro, exposition à la station République
Source : SEMTCAR, Direction de la communication

Comme nous pouvons le lire ici, il s'agit d'une affiche concernant l'exposition relative au projet de la ligne B, à la station de métro à République, dans le centre-ville de Rennes.

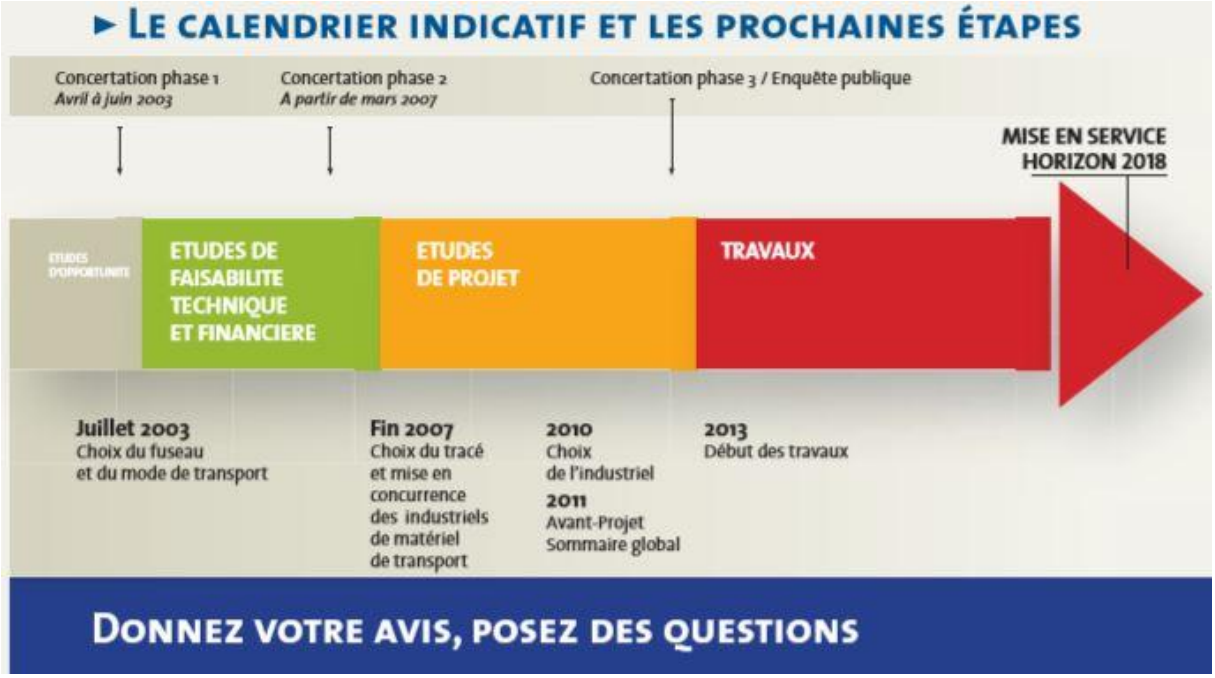


Illustration 4. Calendrier indicatif des étapes
Source : SEMTCAR, Direction de la communication

Ici, la SEMTCAR chargée de la construction de la ligne B indique le calendrier prévisionnel des étapes de la réalisation du projet. Chacune des phases fait l'objet d'une délibération du Conseil de Rennes Métropole qui fixe les modalités de la concertation, et une délibération qui tire le bilan de la concertation. Le service de la communication de la SEMTCAR nous a indiqué que les bilans des différentes périodes de concertation ont permis d'apporter des ajustements sur les préconisations initiales sur les choix du fuseau, le tracé, le type de matériel, l'industriel, etc.

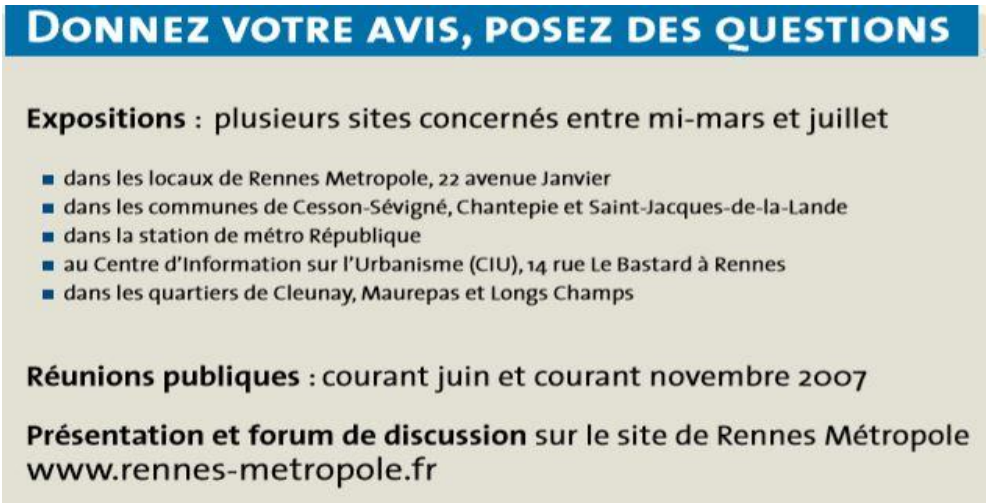


Illustration 5. Lieux d'exposition ligne B de métro
Source : SEMTCAR, Direction de la communication

Ici, nous avons fait cette capture d'image des éléments les plus importants de l'affiche « *Nouvelle ligne de métro* ». À travers celle-ci, le service de la communication de la SEMTCAR informe les Rennais sur le projet de la ligne B tout en indiquant les lieux où ils peuvent se rendre pour s'informer davantage, donner leurs avis et poser des questions. Mis à part ces différents lieux d'expositions, il y avait aussi un forum de discussion en ligne, où les Rennais pouvaient donner leurs avis et échanger avec les autres participants.

Selon une des délibérations du Conseil de Rennes Métropole de 2007, « *une exposition présentée simultanément entre mi-mars et fin juin 2007 dans trois lieux du centre-ville (station de métro République, centre d'information sur l'urbanisme, et Espace information de Rennes Métropole*) » (cf. Délibération de 2007, annexe 6 : 3, vol. 2).

L'organisation des telles expositions et réunions d'informations constitue une mise en application des textes de lois relatives à l'information, la concertation et la participation du public à la conception des projets qui concernent leur quotidien. C'est ainsi qu'on pouvait lire : « *Conformément à l'article L.300.2 du Code de l'urbanisme, Rennes Métropole a ainsi souhaité engager la concertation et associer dès le début des études pré-opérationnelles, puis pendant toute la durée d'élaboration de chacun des projets de ligne de transports en commun en site propre, les habitants, les associations et les acteurs institutionnels concernés dans le cadre d'un processus de concertation évolutif et adapté au déroulement des différentes phases* » (Article L.300.2 du Code de l'urbanisme).

Par ailleurs, il convient de noter que la plupart de ces présentations ont été faites par l'ancien vice-président de Rennes Métropole chargé aux transports. Accompagné des élus des différents quartiers, il est assisté par les représentants des services de Rennes Métropole et de la SEMTCAR sur tout ce qui est lié aux volets techniques.

Pour les élus locaux, ces types de réunions destinées à présenter les projets qu'ils entendent réaliser constituent un motif d'enthousiasme et de fierté, car cela démontre l'image des élus qui sont en actions pour le développement de leurs communes. Ce qui pourrait participer à l'augmentation du capital de sympathie et des bonnes intentions lors des futures échéances électorales.

Mais ces réunions peuvent aussi être une source de frustrations, car les élus ont parfois du mal à se faire comprendre par certaines catégories de la population hostiles aux changements sur lesquels elles ne se sont pas prononcées.

Sans nous étaler sur les dates, nous pouvons dire que le projet de la ligne B a fait l'objet de nombreuses réunions d'informations dans différents espaces publics de la Métropole. D'ailleurs, il convient de faire un détour sur la notion de l'espace public pour essayer de saisir ses enjeux communicationnels lors de la mise en œuvre d'une politique publique concernant un équipement d'intérêt général.

1.4 La notion d'espace public délibératif telle que conceptualisée par Habermas

Dans notre travail de thèse, l'étude de l'espace public représente plusieurs intérêts. D'une part, le fait d'aborder cet espace nous permettra de comprendre ses mutations. Car, si Habermas décrit la sphère publique comme « *le terrain d'exercice d'un raisonnement public qui fonctionne encore en vase clos et représente le processus par lequel les personnes privées analysent et critiquent entre elles les expériences personnelles qu'elles font au sein de leur nouvelle sphère privée* » (Habermas, 1996 : 40), nous constatons que ce « *terrain d'exercice d'un raisonnement public* » devient de plus en plus accessible par ces « *personnes privées* » grâce à l'outil Internet, qui participe à la création des « espaces virtuels ». D'un terrain fonctionnant en « *vase clos* », nous assistons à une mosaïque d'espaces virtuels, ouverts à un public hétérogène.

De l'autre part, le fait qu'Habermas considère la sphère publique comme « *le terrain d'exercice d'un raisonnement public* […] » nous permet de faire un rapprochement avec notre terrain d'étude. Car la démarche de concertation aux Longs Champs est perçue comme un « *terrain d'exercice d'un raisonnement public* », « *un espace d'expression des opinions contradictoires* » pour reprendre la formule utilisée par l'élue du quartier.

Rappelons qu'après sa théorisation par Habermas il y a quelques dizaines d'années, la notion de l'espace public a fait l'objet de nombreuses publications scientifiques dans plusieurs disciplines, notamment par des grands philosophes comme H. Arendt. D'après Michel Watin, « *les conceptions contemporaines de l'espace public sont très largement influencées par les modèles proposés par ces deux penseurs. Elles varient entre un modèle rationnel et normatif développé par J. Habermas et un modèle heuristique et esthétique exposé par H. Arendt* » (Watin, 2001 : 55).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Pour Jürgen Habermas,

> *La sphère publique bourgeoise peut être tout d'abord comprise comme étant la sphère des personnes privées rassemblées en public. Celles-ci revendiquent cette sphère publique réglementée par l'autorité, mais directement contre le pouvoir lui-même, afin d'être en mesure de discuter avec lui les règles générales de l'échange, sur le terrain de l'échange des marchandises et du travail – domaine qui reste essentiellement privé, mais dont l'importance est désormais d'ordre public. Le medium de cette opposition entre sphère publique et le pouvoir est original et sans précédent dans l'histoire : c'est l'usage public du raisonnement*. (Habermas, 1996 : 38).

Une autre définition de l'espace public qui va dans le même sens que celles formulées par J. Habermas a été proposée par Michel Watin. Ce dernier décrit l'espace public comme «*un lieu public, en principe accessible à tous les citoyens, autorisant et favorisant la circulation des informations et des personnes et constituant le « plus 'petit' lieu commun » aux innombrables individus et aux multiples groupes sociaux, culturels, ethniques et cultuels qui les composent* » (Watin, 2001 : 55).

De ces définitions, et plus particulièrement de celles d'Habermas, se dégage l'idée de la « publicité » qui est au cœur de son ouvrage. La publicité, c'est-à-dire « *l'usage public de la raison* » formulé par Kant, *« implique de rendre public ce que l'on a « pensé par soi-même, de soumettre à l'épreuve du débat public ses opinions et ses réflexions, de le donner en partage en pensant «en quelque sorte en communauté avec les autres, et, par là même, en acceptant de s'exposer à l'épreuve d'un libre et public examen »* (Watin, 2001 : 55). Là également les réunions des parties prenantes à la concertation aux Longs Champs rentrent bien dans ce cadre d'analyse. Car, qu'il s'agisse des réunions internes du Conseil de quartier ou avec les élus et les techniciens de Rennes Métropole, on assiste à cette confrontation des opinions contradictoires dans plusieurs espaces publics de la Métropole (TNB de Maurepas, salle de réunions du conseil de quartier des Longs Champs, INSA, etc.).

En outre, Michel Watin ajoute que, « *la publicité peut être conçue comme l'élaboration d'une opinion publique par le biais des activités discussives de l'homme public* » (Watin, 2001 : 54). Et comme nous le verrons plus tard, l'utilisation de l'outil internet a contribué à cette

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

« publicité », que ce soit pour le blog du collectif d'habitants ou pour le forum de discussion de Rennes Métropole.

L'analyse que Michel Watin fait du concept de l'espace public « habermassien » lui permet de le qualifier à un « modèle rationnel et normatif ». Il l'explique clairement dans cet extrait:

> *Pour J. Habermas, l'espace public se présente donc comme un espace de communication d'où l'opinion publique émerge suite à la discussion et à la confrontation entre protagonistes faisant appel à des arguments rationnels. Il développe un modèle rationaliste de l'espace public au sens où l'opinion publique émerge uniquement de la discussion et de la confrontation entre protagonistes faisant « un usage public de la raison ». Mais ce modèle est également normatif puisqu'il doit, selon Habermas, servir d'étalon de mesure pour établir un diagnostic des sociétés contemporaines eu égard à leur fonctionnement démocratique et donc de l'état de leur espace public*. (Watin, 2001 : 56).

Cette argumentation de Michel Watin nous permet non seulement de comprendre la conception de l'espace public de Jürgen Habermas, mais aussi de l'intérêt que représente son ouvrage dans les sciences de l'information et de la communication au sens où cet espace est considéré comme un « *espace de communication d'où émerge l'opinion publique* ». Et la thématique de l'opinion publique, qui est au cœur des études de la sociologie des médias fait partie des éléments de réflexions dans la problématique de l'aménagement urbain, car les responsables politiques essaient de plus en plus de prendre le pouls de l'opinion publique avant de se lancer dans la réalisation de certains projets.

À l'instar de Michel Watin, plusieurs autres études mentionnent la contribution des travaux d'Habermas dans les études de communication. C'est ainsi que Zineb Benrahhal Serghini et Céline Matuszak soulignent que: « *lire ou relire Habermas est souvent un « exercice obligé » pour toute recherche en sciences de l'information et de la communication portant sur les questions de parole et de communication publiques* » (Serghini et Matuszak, 2009 : 2). C'est la raison pour laquelle nous avons choisi d'explorer la notion de l'espace public, qui a un lien étroit avec notre étude. Car dans le cadre de la concertation aux Longs Champs, nous avons pu remarquer une forme de construction argumentaire assez rationnelle de la part des habitants des Longs Champs, qui réclamaient une reconnaissance de la légitimité de leur engagement par le maître d'ouvrage. Un argumentaire qui mobilise un certain nombre des

savoirs (collecte des informations scientifiques sur internet, expertise de terrain et savoirs d'usage), (cf. théorie de la mobilisation des ressources, chapitre 5).

Par ailleurs, comme nous l'avons remarqué ci-dessus, les termes de « raisonnement », de « discussion » d' « échange » d'« analyse » et de « critique » sont récurrents dans les travaux de Jürgen Habermas et dans les critiques et commentaires qui y sont associés. Ces termes nous introduisent à la notion de la délibération qui, elle-même, constitue l'un des piliers de la « démocratie ». Pour Bernard Manin, la délibération remonte à la conception philosophique d'Aristote pour qui elle désigne : « *le processus de formation de la volonté, ce moment qui précède le choix et dans lequel l'individu s'interroge sur différentes solutions, avant de se déterminer pour l'une d'entre elles* » (Manin, 1985 : 6). Au cœur de la délibération, on retrouve le principe de la discussion préalable et la confrontation des avis contradictoires. C'est d'ailleurs ce que réclamaient les collectifs d'habitants des Longs Champs lors de la démarche de la concertation.

Et d'après Loïc Blondiaux, la démocratie suppose une « *délibération inclusive* » ; et on ne peut parler de la démocratie sans parler de l'espace public où se déroulent le débat public, la critique et l'expression des opinions contradictoires.

Comme nous avons pu le remarquer, le concept de l'espace public « habermassien » a jeté les bases des réflexions sur les mécanismes du fonctionnement de la démocratie, faisant de la discussion un élément fondamental des initiatives participatives.

Cependant, rappelons qu'aujourd'hui le débat public s'organise de plus en plus dans un nouvel espace public, communément appelé « **espace public numérique** ». C'est le cas du forum de discussion de Rennes Métropole dédié au projet de la ligne B. Avant d'examiner ce forum, il convient de faire un détour sur l'apport des TIC dans l'élargissement de l'espace public.

1.5 Internet comme nouvel « espace public numérique »

L'objet de cette sous-section est d'appréhender le concept de l'espace public numérique, retracer son émergence et son évolution, analyser ses caractéristiques pour mieux comprendre la nature et les nouvelles formes d'échanges qui se nouent entre les pouvoirs publics et les citoyens. Autrement dit, il s'agit de voir dans quel mesure cet espace public numérique

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

participe à la revitalisation de la démocratie représentative, qui est à bout de souffle (Wojcik, 2007, 2011).

Depuis l'avènement des TIC et le développement de l'internet dans les années 1990, nous assistons à l'émergence d'un nouvel espace public. Pendant plusieurs décennies, les études portant sur l'espace public se focalisaient sur l'apport des médias dans la structuration et l'animation de cet espace. À cet effet, Nicolas Vanbremeersch admet que « *l'arrivée, progressive, longue et structurée, des médias, a remodelé la manière dont se constitue l'espace public* » (Vanbremeersch, 2009 : 14). Dans le même ordre d'idée, Peter, Dahlgren évoque le rôle des médias dans l'espace public en ces termes : « *Rendant visible le (politique) et la société, diffusant des informations et des analyses, proposant des forums de débats, les médias alimentent la culture civique commune et participent incontestablement de l'espace public* » (Dahlgren, 2000 : 159).

Cependant, à partir de la fin des années 1990, les travaux de recherche s'intéressent davantage aux enjeux des TIC sur les mutations de l'espace « public habermassien» vers un espace plus ouvert et plus interactif, « l'espace public numérique ».

À la différence de l'espace public « habermassien », l'espace public numérique est un espace virtuel, et donc difficile à cerner. Parler de l'espace public numérique, revient à parler du web qui permet l'extension de cet « espace public classique ». Et pour mieux comprendre ce que recouvre la notion de l'espace public numérique, nous nous appuyons sur des travaux empiriques tels que l'ouvrage de Nicolas Vanbremeersch, *la Démocratie numérique*. Parlant de l'espace public numérique, ce dernier souligne que,

> *[…] Nous vivons depuis des années dans l'ère de l'espace médiatique (et le sujet a été amplement commenté, disséqué). Cela est en train de changer. L'espace public numérique, c'est l'immense extension de cet effet, et sa transformation. D'une société où quelques médias limités en nombre distillent peu d'informations, nous passons à une ère de l'hyperabondance, où chacun peut être acteur de publicité de sa vie. L'extension du champ de l'espace public est immense. Elle se fait sans les passeurs et les intermédiaires que nous connaissons (les journalistes et les médias). Chacun, désormais, peut devenir média. Se rendre public, mettre en scène sa vie ou ses idées. (Vanbremeersch, 2009 : 14).*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Un exemple concret de cette mise en scène de la vie et des idées des individus reste les réseaux sociaux où le partage d'informations de toute nature a pris une dimension spectaculaire. Désormais il n'y pas plus de tabou sur le web. Et la mise en scène des convictions politiques, voire de la vie privée est devenue une banalité.

Peter Dahlgren fait partie des auteurs qui se sont penchés sur les transformations de l'espace public sous l'effet conjugué des TIC et du numérique. Il souligne que, « *la contribution du net à l'espace public est nettement positive, même si des facteurs structurels limitent la portée* » (Dahlgren, 2000 : 171). L'outil Internet est dès lors perçu comme le nouvel espace public numérique. Pour Peter Dahlgren,

> *Non seulement l'internet offre à ses utilisateurs de vastes espaces de communication dans lesquels on peut voyager, visiter et participer, mais il leur permet aussi de produire collectivement de nouveaux espaces, en créant des sites web, des newsgroups, des salles des dialogues interactif, des réseaux, des groupes militants etc. De plus, la structure hypertexte, qui caractérise la plupart des matériaux en ligne, ainsi que la présence de liens dirigés vers d'autres sites, soutiennent la formation des vastes espaces interreliés et permettent de se mouvoir entre des espaces communicationnels distincts. […] Du point de vue de l'espace public, ces caractéristiques s'avèrent très positives.* (Dahlgren, 2000 : 171).

Partant des travaux de Peter Dahlgren et de Nicolas Vanbremeersch pour ne citer que ces deux-là, nous admettons que l'internet et les technologies numériques ont contribué à l'émergence et au développement de l'espace public numérique, qui se compose de plusieurs mini-espaces : les blogs, les chats, les visioconférences, les forums de discussion comme celui de Rennes Métropole.

1.6 Le forum de discussion de Rennes Métropole comme modèle de l'agora électronique

L'objectif de cette sous-section est d'examiner ce dispositif sociotechnique pour saisir ses enjeux dans la démarche de concertation autour de la ligne B. Ci-dessous la page d'accueil de

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

ce forum, qui n‟est plus accessible en raison de la clôture des différentes phases de la concertation et des avancées sur les travaux de la construction de ladite ligne. Nous avons dû enregistrer les échanges ayant eu lieu sur ce forum pour ce travail d‟analyse.



Illustration 6. Forum de discussion de Rennes Métropole
Source : forum de discussion de Rennes Métropole, juin 2012

Notre analyse portera à la fois sur la forme et le fond de ce dispositif. Pour ce faire, nous nous interrogeons sur plusieurs points à savoir :

Qu'est-ce qu'expriment les participants à ce forum de discussion ? Dans quelle mesure ces discussions participent-elles à la recherche de compromis, ou du moins à « l'intercompréhension » ? À part la discussion sur le métro, quelles autres thématiques émergent de ces échanges ? S'agit-il de s'informer/informer ? Critiquer ? Analyser ? Contribuer à l'expertise technique du projet de la ligne B ? Mise en scène de soi ? Affirmation identitaire ? Expression citoyenne? Posture idéologique ? Etc.

Répondre à ces questions nécessite de mobiliser à la fois des réflexions théoriques sur la notion de dispositif, mais aussi un outil d'analyse sémantique de données - le logiciel Iramuteq.

Partant de sa conceptualisation par Michel Foucault, la notion de « *dispositif* » a fait l'objet de nombreuses publications scientifiques (articles, ouvrages, essais, actes de colloques, etc.). Pour Gilles Deleuze, « *La philosophie de Foucault se présente souvent comme une analyse des « dispositifs » concrets.* […] *Les deux premières dimensions d'un dispositif, ou celle que Foucault dégage d'abord, ce sont des courbes de visibilité et des courbes d'énonciation. C'est que les dispositifs sont comme les machines de Raymond Roussel, telles que Foucault les analyse, ce sont des machines à faire voir et à faire parler* » (Deleuze, 1988 : 185-186). Pour nous, ces réflexions théoriques constituent des outils indispensables pour l'analyse des dispositifs sociotechniques tels que le forum de discussion de Rennes Métropole et le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs » (cf. chapitre 7 de cette thèse).

> *En troisième lieu, un dispositif comporte des lignes de forces […] La ligne de forces se produit « dans toute relation d'un point à un autre », et passe par tous les lieux d'un dispositif. Invisible et indicible, elle est étroitement mêlée aux autres, et pourtant démêlable. C'est elle que Foucault tire, et dont il retrouve la trajectoire aussi bien chez Roussel, chez Brisset, chez les peintres Magritte ou Rebeyrolle. C'est la « dimension du pouvoir », et le pouvoir est la troisième dimension de l'espace, intérieure au dispositif, variable avec les dispositifs. Elle se compose, comme le pouvoir, avec le savoir*. (Deleuze, 1988 : 186).

Dans cet extrait, Gilles Deleuze s'appuie sur les conceptions théoriques de Foucault pour exprimer les liens entre « dispositif » et « pouvoir ». D'après lui, le pouvoir est inhérent à toute forme de dispositif, et se manifeste variablement selon la nature de celui-ci. Autrement dit, tout dispositif est l'incarnation d'une forme de pouvoir, qui n'est pas toujours évident à

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

saisir. Et compte tenu du caractère diffus du pouvoir, la question de la neutralité des dispositifs est au cœur des débats scientifiques portant sur les instruments de débats publics. Dans nos prochains paragraphes, nous essaierons de voir comment ces « *lignes de forces* » ont pu se manifester entre les parties prenantes à la démarche de concertation aux Longs Champs.

> *Enfin Foucault découvre les lignes de subjectivation. Cette nouvelle dimension a déjà suscité tant de malentendus qu'on a du mal à en préciser les conditions. […] Une ligne de subjectivation est un processus, une production de subjectivité dans un dispositif : elle doit se faire, pour autant que le dispositif le laisse ou le rend possible. C'est une ligne de fuite. Elle échappe aux lignes précédentes, elle s'en échappe. Le Soi n'est ni un savoir ni un pouvoir. C'est un processus d'individuation qui porte sur des groupes ou des personnes, et se soustrait des rapports de forces établis comme des savoirs constitués : une sorte de plus-value. Il n'est pas sûr que tout dispositif en comporte.* (Deleuze, 1988 : 186-187).

Pour cette quatrième et dernière dimension du dispositif, nous avons pu observer que le forum de discussion de Rennes Métropole a servi comme lieu de subjectivation et de côtoiement des subjectivités. Car le projet de la construction de la ligne B a déchaîné des passions tant la question de transport en commun est une problématique qui concerne tous les habitants de la Métropole, et en particuliers ceux des quartiers desservis par la future ligne B. Si l'objectif de ce forum était de recueillir les avis sur ledit projet, nous posons l'hypothèse que l'organisateur du forum ne s'attendait pas à certains types d'interpellations concernant le fonctionnement de la démocratie et la légitimité des décideurs. (cf. chapitre 6 sur la confrontation des légitimités et de l'intérêt général).

Comme nous venons de le voir, les réflexions théoriques de Michel Foucault et ses critiques nous ont permis d'appréhender qu'un dispositif paraît plus complexe que ce qu'il donne à voir et à faire dire. Car les jeux d'acteurs en présence permettent d'observer des stratégies et des rapports de forces qui sont liés à la subjectivation et au processus d'individuation théorisé par Gilbert Simondon (2005). De ce fait, un dispositif sociotechnique comme le forum de discussion offre la possibilité d'observer ce processus d'individuation par lequel l'individu est tiraillé entre sa singularité et le collectif.

Avant de présenter les résultats d'analyse du logiciel Iramuteq, il convient de décrire ce forum pour appréhender ce qu'il offre comme « *lignes de visibilité* ».

- **Le forum comme un dispositif qui donne à voir.**

Sur sa page d'accueil (voir l'illustration N° 6 ci-dessus), on a tout en haut un bandeau multicolore qui se présente comme un mur sur lequel un artiste est en de réaliser des graffitis. En haut et à droite du bandeau, on peut lire : « *ce forum est à vous. Exprimez-vous. Réagissez* » ; à gauche du bandeau, on peut lire « *Rennes Métropole* » ; ce qui permet d'identifier l'organisateur du forum. Puis au centre du bandeau, le terme « forum » est inscrit en grand caractère, non seulement pour indiquer la nature du dispositif, mais pour le rendre plus visible, le mettre en valeur.

En dessous du bandeau, on a la rubrique « FAQ, Recherche ». Enfin apparaissent de manières successive et horizontale les rubriques : « Forum », « Sujets », « Messages » et « Derniers messages ». Au centre de cette page d'accueil, nous notons trois sujets de discussion à l'époque où nous avions fait cette capture d'image (juillet 2012), à savoir :

- *La 2ème ligne de métro : la concertation.*
- *Horizon 2020 - quel avenir pour le pays de Rennes ?*
- *Votre avis sur la Courrouze, nouveau quartier de Rennes.*

Pour chacun des trois sujets en discussion, nous voyons le nombre de messages envoyés par les participants au forum, les dates, les heures d'envoi, et les pseudonymes des auteurs.

Après cette description générale du forum, il convient de revenir point par point sur ses éléments constitutifs.

Selon nous, le choix du mur sur lequel l'artiste semble se livrer à des graffitis n'est pas anodin. Car nous estimons que le mur symbolise un espace public dans lequel les citoyens peuvent exprimer leurs opinions. C'est la raison pour laquelle nous considérons ce forum comme un dispositif qui donne à voir. « *Ce forum est à vous* » pourrait être interprété comme cet espace vous appartient. À travers ce mur, l'organisateur du forum chercherait à véhiculer l'image d'une Métropole qui met en place et cherche à garantir des espaces dédiés à l'expression citoyenne. Nous avons là une forme d'imbrication des concepts de « dispositif foucaldien » et l' « espace public habermassien » qui renvoient à la prise de parole en public.

- **Le forum comme un dispositif à faire dire** :

« *Exprimez-vous* », peut être interprété comme « nous vous donnons la parole ». Ce qui reflète l'image d'une Métropole qui garantit la prise de parole - la liberté d'expression - à ses

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

habitants. « *Réagissez* » sonne comme un appel à la discussion, à l'expression des avis, aux échanges ou au débat, dont le but serait de contribuer à l'élaboration du projet de la ligne B. Et comme nous le verrons dans nos prochains paragraphes, il y a eu de nombreux échanges animés sur ce forum en 2009 ; année qui marque la fin de la démarche de concertation spécifique aux Longs Champs, et le choix du tracé définitif et mode d'insertion du métro dans ce quartier.

- **Le forum comme un dispositif de pouvoir.**

D'après Céline Bagault et Héloise Lhérété, « *analyser les dispositifs, c'est, pour Foucault, analyser les mécanismes du pouvoir, ses modalités et les discours sur lesquels il se fonde* » (Bagault et Lhérété, 2014 : 98-99). Si la mise en place de ce forum a pour objectif, selon les discours de la Métropole, de faire participer les Rennais à l'élaboration du projet de la ligne B, la question des « *lignes de forces* » - le pouvoir - ne doit pas être écartée de ce dispositif. Car le simple fait qu'il y ait une modération traduit la volonté de l'organisateur du forum d'avoir la maîtrise sur le déroulement des échanges. Cette forme de mainmise de l'administrateur du forum sur les contenus, nous l'avons découverte très loin dans le fil des échanges. En effet, un des participants à la discussion avait envoyé un message qui n'avait pas été publié dans le délai « raisonnable ». Ce qui l'a rendu nerveux. Il décida d'envoyer ce message pour interpeller l'administrateur du forum: « *Très professionnel à Rennes Métropole : il faut une semaine pour valider les messages ; si on voulait tuer le débat, on ne s'y prendrait pas autrement* » (Forum Rennes Métropole, 23/12/2008, annexe 47, vol. 2).

Suite à cette interpellation, l'administrateur a répondu pour expliquer les raisons du retard : « *1000 pardons pour le délai de mise en ligne de quelques messages postés mi-décembre, à une période où la charge de travail (d'une personne seule) a provoqué un embouteillage. Cette explication n'est pas une excuse, bien sûr. En revanche, elle ne saurait être la marque d'une volonté d'étouffer le débat, qui se déroule activement ailleurs* » (Admin. Forum Rennes Métropole : 08/01/2009, annexe 47, vol. 2).

Nous avons noté qu'il y avait un peu plus de deux semaines entre le message d'interpellation du participant à la discussion et la réponse de l'administrateur. Sans aucune intention de réfuter les explications de l'administrateur, nous estimons que le délai a été long pour un forum de discussion censé favoriser les échanges entre les participants à la discussion. Pour le participant cité ci-dessus, le fait de ne pas voir son message publier dans un délai acceptable pourrait être perçu non seulement comme une tentative de « *tuer le débat* », mais comme la

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

manifestation du pouvoir discrétionnaire de l'administrateur du forum, qui décide quand il veut, et comme il veut. De ce fait, il se sentait en position de faiblesse face au pouvoir technique que détenait l'administrateur du forum. Cet échange entre le participant à la discussion et l'administrateur du forum traduit une forme de tension liée aux modalités de la gestion du dispositif qui, selon certains commentaires et réactions, symbolise la domination du pouvoir techniquement institué.

Après avoir examiné ce forum à partir des conceptions théoriques de Foucault, il convient de voir ce que les résultats du logiciel Iramuteq nous fournissent comme éléments saillants, qui participent à la compréhension du forum. Pour cela, nous avons sélectionné quelques figures générées automatiquement par ce logiciel après l'analyse des énoncés - différents messages postés sur le forum. Avant d'interpréter nos résultats d'analyse, il convient de présenter ne serait-ce que brièvement le logiciel Iramuteq.

1.7 Iramuteq au service de l'analyse des données

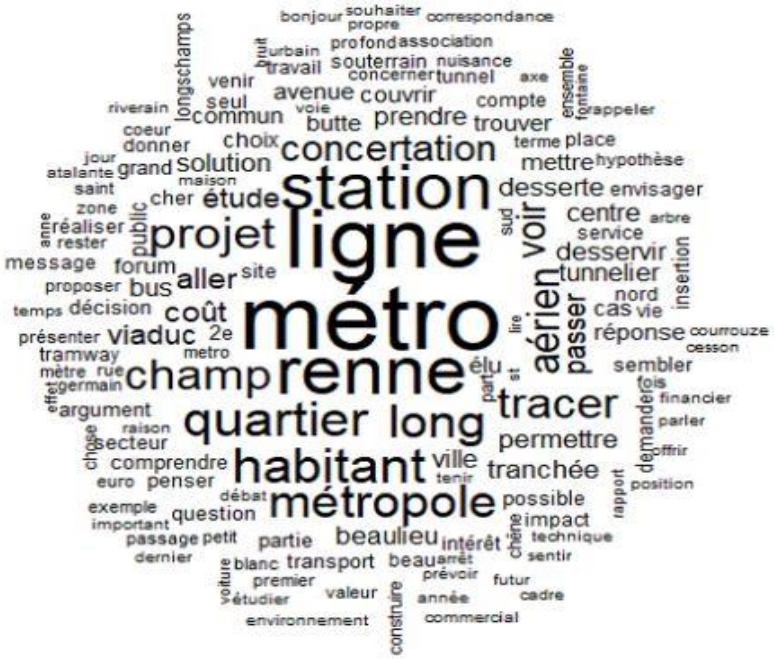
D'après Loubère Lucie et Pierre Ratinaud, « *Iramuteq est un logiciel libre qui propose un ensemble de traitements et d'outils pour l'aide à la description et l'analyse de corpus textuelles et de matrices de types individus/caractères* ». En ce qui concerne son fonctionnement, les deux auteurs indiquent que *« Iramuteq est une interface de « R » - logiciel de statistique, conçu pour les Analyses Multidimensionnelles de Textes et de questionnaire. Son fonctionnement consiste à préparer les données et écrire des scripts qui sont ensuite analysés dans le logiciel de statistique* » (Loubère et Ratinaud, 2014 : 4).[10] Notons que ce logiciel libre est développé par Pierre Ratinaud et le Laboratoire d'Études et de la Recherche Appliquées en Sciences Sociales (LERASS). Pour Thomas Vétier, « *Iramuteq permet de traiter les données et de les réduire à des fins de visualisation schématiques* » (Vétier, 2018 : 141). Après cette brève introduction, il convient d'examiner quelques schémas réalisés par Iramuteq à partir de nos données.

[10] *Documentation IraMuTeQ*, Loubère Lucie et Pierre Ratinaud, disponible sur le lien suivant : http://iramuteq.org/documentation/fichiers/documentation_19_02_2014.pdf, dernière consultation le 19/10/18

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

- **Iramuteq et le corpus du forum de discussion de Rennes Métropole**

Sans aller dans les détails techniques, notons que pour réaliser une analyse de données avec Iramute, « *les fichiers d'entrée doivent être au format texte brut (.txt), et de préférence contenir les caractères de ponctuation* » (Loubère et Ratinaud, 2014 : 4).


métro
ligne
station
renne
champ
quartier
long
habitant
métropole
tracer
projet
concertation
voir
aérien
passer
desserte
desservir
tunnelier
centre
service
tranchée
permettre
ville
beaulieu
transport
partie
question
solution
choix
prendre
couvrir
avenue
commun
butte
trouver
compte
mettre
place
hypothèse
envisager
étude
cher
public
réaliser
projet
forum
message
aller
bus
site
proposer
décision
coût
viaduc
tramway
métro
argument
secteur
comprendre
penser
débat
exemple
important
passage
petit
dernier
blanc
premier
étudier
valeur
environnement
construire
commercial
année
cadre
futur
prévoir
sentir
technique
impact
possible
position
rapport
demander
financier
parler
offrir
sembler
réponse
cas
nord
vie
insertion
arbre
sud
élu
tenir
intérêt
bonjour
souhaiter
propre
correspondance
profond
association
souterrain
nuisance
concerner
tunnel
axe
travail
urbain
venir
seul
commun
voie
riverain
coeur
donner
jour
grand
saint
maison
zone
rester
réaliser
anne
atalante
longschamps
ensemble
fontaine
rappeler
terme
hypothèse
envisager
arbre
service
insertion
nord
vie
courrouze
cesson
financier
parler
offrir
position
sembler
tracer
permettre
tranchée
possible
impact
technique
sentir
futur
cadre
commercial
année
prévoir
beaujuret
intérêt
chêne
rapport
demander
fois
part
st
lire
sud
effet
germain
rue
mètre
présenter
viaduc
2e
temps
décision
coût
proposer
bus
aller
site
message
forum
public
cher
étude
saint
maison
grand
solution
choix
concertation
mettre
desserte
centre
desservir
tunnelier
aérien
passer
réponse
sembler
tracer
permettre
tranchée
possible
impact
technique
sentir
futur
cadre
commercial
année
prévoir
beaujuret
intérêt
chêne
rapport
demander
fois
financier
parler
offrir
position
construire
environnement
étudier
valeur
premier
blanc
transport
beaulieu
partie
question
passage
petit
dernier
exemple
important
débat
euro
penser
comprendre
secteur
raison
chose
argument
quartier
long
habitant
métropole
ville
tenir
champ
renne
métro
tramway

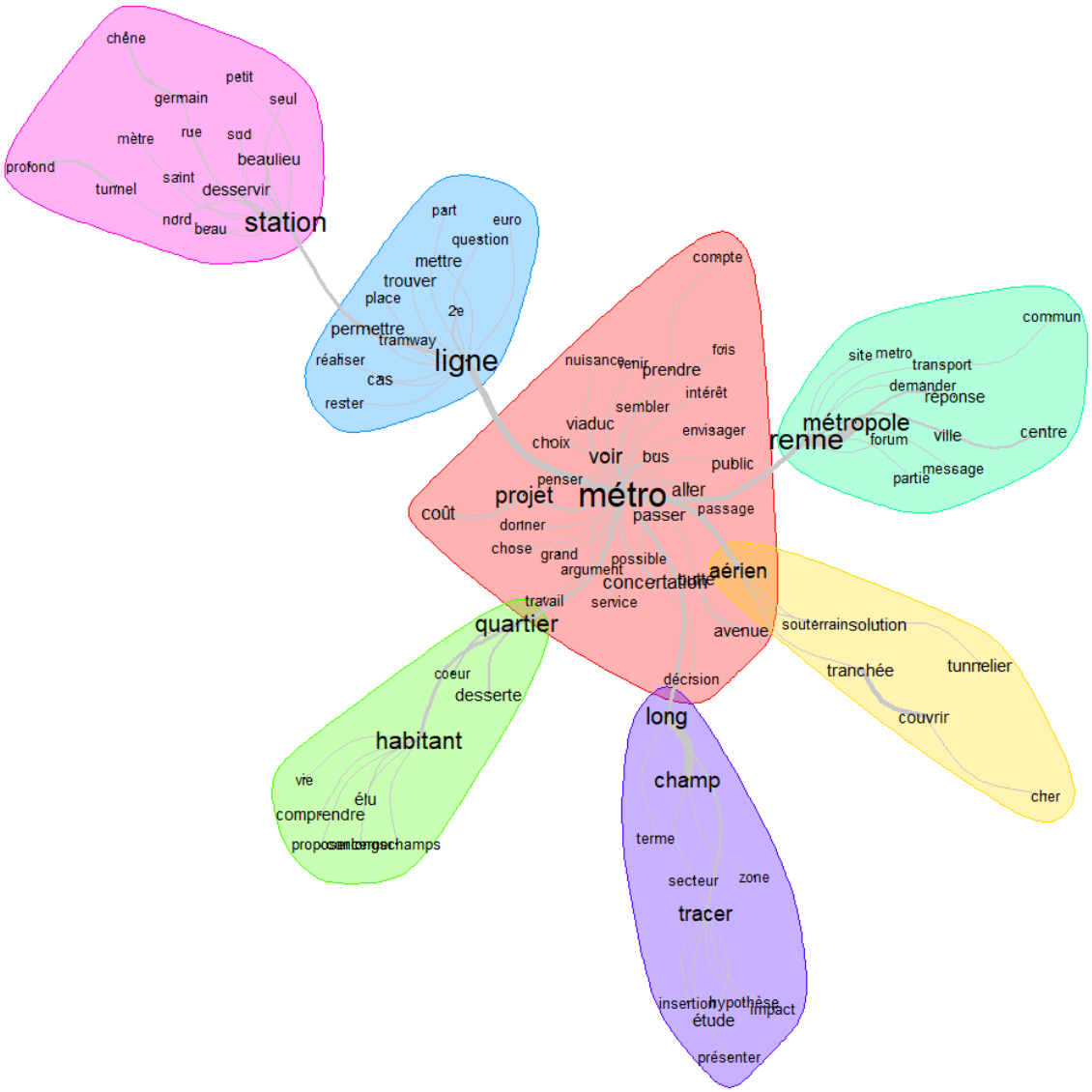


Illustration 8. Graphique d'analyse des similitudes du corpus forum Rennes métropole par le logiciel Iramuteq

Avant de procéder à l'interprétation de ce graphique de similitudes, il convient de souligner que le logiciel Iramuteq procède à l'analyse de données en effectuant une lemmatisation, « *les verbes sont ramenés à l'infinitif, les noms au singulier et les adjectifs au masculin singulier. Iramuteq réalise la lemmatisation à partir de dictionnaires sans désambiguïsation* » (Loubère

et Ratinaud, 2014 : 9). Notons que cette opération n'est pas systématique, car tout dépend des options de paramétrages choisies par le chercheur.

Pour revenir au graphique ci-dessus, notons qu'Iramuteq a utilisé la méthode de classement par partionnement, qui consiste à regrouper des éléments lexicaux en effectuant un rapprochement entre eux. Ainsi, contrairement au nuage de mots, le graphique de similitudes offre une vision d'ensemble assez raffinée du corpus étudié - forum de discussion de Rennes Métropole. Ce graphe de similitudes préfigure l'analyse de la démarche de concertation spécifique aux Longs Champs (cf. chapitres 5 et 6), qui a suscité des vifs débats sur plusieurs questions relatives au projet de la ligne B. L'emplacement des stations aux Longs Champs a été l'une des questions ayant provoqué des tensions entre les parties prenantes.

Et comme nous pouvons le remarquer ci-dessus, le graphe se présente sous forme d'un arbre avec ses ramifications. À partir de l'item principal qui est le métro, Iramuteq a effectué une agrégation des éléments lexicaux basée sur le principe de similitude. Si nous prenons l'exemple de l'item « aérien », nous observons que le logiciel retrouve tous les éléments du corpus qui lui sont proches : « souterrain », « tranchée », « tunnelier » etc.

Chapitre 2. Naissance de la contestation des riverains contre le tracé aérien de la ligne B

Présentation du quartier les Longs Champs.

Comme nous l‟avons déjà souligné, les Longs Champs est un quartier situé dans le Nord-est de Rennes. Le cœur de ce quartier est constitué à la fois des zones se présentant comme une vallée et des secteurs plus ou moins surélevées. Les Longs Champs offrent un beau paysage constitué des coulées vertes et les deux étangs (voir les photos ci-dessous).



Illustration 9. Etang des Longs Champs, bord Nord
Source : blog du collectif « Sauvons les Longs Champs »)



Illustration 10. Bord ouest, étang des Longs Champs.
Source : blog du collectif « Sauvons les Longs Champs »

C'est un quartier résidentiel où les maisons sont encastrées dans des zones plus ou moins boisées. Le charme de ce quartier réside aussi dans la cohabitation des espèces humaines, animales et végétales. Grâce à sa position géographique excentrée et la particularité de son paysage, les Longs Champs offrent un calme et un cadre de vie agréable pour les riverains. C'est en ce sens que l'élue du quartier souligne qu'« *on s'aperçoit que ce quartier des Longs Champs, qui est une forme de campagne à la ville, une forme d'éco-quartier avant l'heure. Le métro va symboliser une avancée de l'urbanité, l'avancée de la ville […]* » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

De ce fait, nous pouvons comprendre que le projet de la ligne B du métro soit perçu comme une menace pour ce paysage tant apprécié non seulement par les habitants des Longs Champs, mais aussi par les visiteurs et les personnels des entreprises implantées dans ledit quartier.

Sur le plan socio-économique et institutionnel, notons que l'EPI (établissement public intégré) des Longs Champs abrite des établissements d'enseignement primaire, une école maternelle, une bibliothèque et crèche municipales, etc. tous situés au cœur du quartier.



Illustration 11. EPI des Longs Champs
Source : A. Abassi, 16/09/2018
Panneau indiquant les structures qui constituent l'EPI (établissement public intégré) des Longs Champs

D'autres établissements sont situés à environ dix à vingt minutes de marche du centre des Longs Champs. C'est le cas notamment du Collège Les Gayeulles, les lycées Châteaubriand et Joliot Curie, et l'école supérieure de réalisation audiovisuelle (ESRA Rennes).

Par ailleurs, même s'ils ne sont pas au sein du quartier Longs Champs, plusieurs autres établissements d'enseignement professionnel et supérieur sont situés à quelques dizaines et centaines de mètres dudit quartier. Il s'agit notamment du campus de Rennes 1, de l'INSA, de l'IUT de Rennes, de Supinfo Rennes, de SUPELEC, de l'ECOFAC BUSINESS SCHOOL Rennes, etc.

Notons aussi la présence des établissements socio-sanitaires tels que le Centre médical et pédagogique de Rennes, situé dans le quartier Longs Champs. Par contre l'hôpital privé Sévigné (commune de Cesson) est à environ cent mètres des Longs Champs. À cela, s'ajoute un certain nombre d'entreprises privées largement implantées dans la zone d'activité de Saint Sulpice, située tout le long de la route de Fougères. Et du fait de la proximité des établissements d'enseignements et des entreprises du quartier des Longs Champs, le choix de l'implantation de la station de métro a fait l'objet de nombreux débats entre le maître d'ouvrage - Rennes Métropole, les acteurs socio-économiques et politiques, sans oublier les riverains dudit quartier qui se sont investis dans ce projet.

Ci-dessous le plan du quartier des Longs Champs[11]. Ce plan nous sera très utile pour comprendre les positionnements des parties prenantes concernant les modalités d'insertion du métro dans ce quartier, notamment les tracés et les emplacements des stations.

[11] Plan disponible sur le lien suivant, dernière consultation : le jeudi 11 octobre 2018 http://assval.free.fr/quartier/rues/plan.htm,

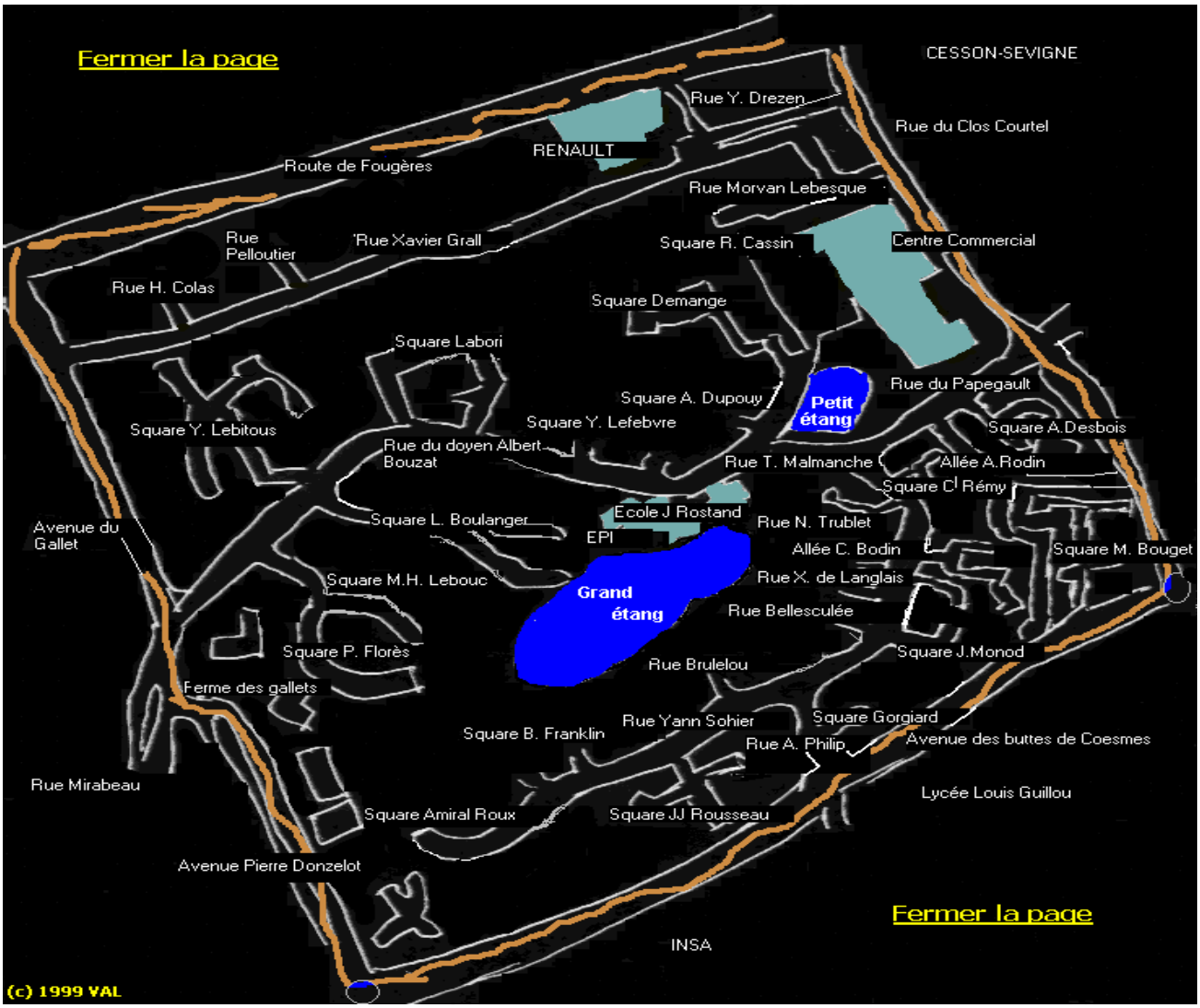


Illustration 12. Plan des Longs Champs

Par ailleurs, il convient de souligner que nous n'avons pas des données précises concernant la population des Longs Champs. Mais compte tenue de la concentration des maisons, nous en déduisons que cette population serait constituée en majorité de la classe moyenne, notamment les cadres de la fonction publique territoriale, les personnels enseignants des établissements secondaires et supérieurs, les ingénieurs travaillant dans les différentes entreprises privées, etc. D'ailleurs, sans aller dans les détails statistiques, l'Interviewé 1 nous a fait comprendre que ce quartier abrite une population de niveau d'éducation élevé à très élevé.

Nous avons jugé utile de faire cette mise au point, car la connaissance de la catégorie socio-professionnelle des habitants des Longs Champs est importante pour l'analyse de deux collectifs mobilisés contre l'insertion aérienne du métro.

Après cette brève présentation des Longs Champs, il convient de procéder à examiner les questions soulevées par notre recherche.
L'objectif de ce chapitre est d'essayer de reconstituer cette contestation en décrivant les phases de mobilisation des riverains contre l'implantation aérienne du métro. Ce faisant, nous essaierons de tester l'hypothèse selon laquelle nos sociétés contemporaines sont de plus en plus indociles (Blondiaux, 2008 : 26), du fait que les citoyens ont cette propension à se mobiliser spontanément dès qu'on touche à leur cadre de vie. Comme nous l'avons souligné dans l'introduction, la mobilisation des riverains des Longs Champs est tout d'abord une réaction à une problématique communicationnelle.

2.1 L'information et la communication comme facteurs déclencheurs de la protestation

L'analyse des entretiens réalisés avec les parties prenantes nous ont permis d'avoir un éclairage à ce premier niveau de la problématique communicationnelle. Certes, depuis un certain nombre d'années le législateur a rendu obligatoire le fait d'informer le public concerné par un projet d'aménagement. Et effectivement Rennes Métropole a réalisé des affiches, organisé des expositions et des réunions d'informations pour présenter le projet de la ligne B du métro aux rennais (cf. chap. 1).
Cependant, nous constatons que dans la plupart des projets d'aménagement, la communication des maîtres d'ouvrages comportent quelques failles, qui sont à l'origine des tensions provoquant la contestation des populations directement concernées par la réalisation d'une infrastructure dans leur territoire. C'est en ce qu'un membre du collectif « Sauvons les Longs Champs » souligne que :

> *C'était en novembre 2007, moi honnêtement c'est en regardant la télé, France 3 Bretagne que j'ai vu l'ancien vice-président de Rennes Métropole, délégué aux transports dire que le métro sera aérien en bout de tracé. On est plusieurs voisins*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

donc à découvrir ça comme ça par les médias. Moi dans la foulée j'avais été au conseil de Rennes Métropole où ils ont présenté en détail le tracé. C'est là où j'ai vu que c'est aérien sur l'avenue Buttes des Coësmes ; enfin pas aux Buttes des Coësmes, mais au-dessus des deux étangs. Donc là c'était vraiment à ce moment-là par les médias qu'on a découvert ça par hasard on va dire. (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Cette déclaration témoigne qu'en général la communication des porteurs des projets d'aménagement n'est pas exempte des critiques de la part des riverains directement concernés. Ce, malgré la campagne de communication réalisée en amont par la SEMTCAR, dans le cas rennais.

D'ailleurs, l'élue du quartier reconnaît qu'il y a eu un souci concernant la distribution de l'information en ces termes :
« *Je crois qu'effectivement, y avait eu quelques distorsions où finalement le cadre du conseil de quartier n'avait pas forcement permis de transmettre, finalement on va dire des informations privilégiées* […] *Donc c'est vrai qu'il y a eu certainement un peu des éléments de couacs dans l'accès à l'information* » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).
Au même titre que l'élue du quartier, cette problématique communicationnelle est pointée du doigt par certains sociologues de la controverse. C'est ainsi que Michel Callon et autres soulignent que, « *les controverses socio-techniques sont fréquemment perçues comme la conséquence d'un déficit de communication et d'information : le savant ou le politique n'ont pas voulu (ou ils n'ont pas réussi à) se faire comprendre du citoyen ordinaire. Au mieux, elles seraient une perte de temps dont on aurait pu faire l'économie, au pire elles seraient la conséquence difficilement évitable de l'état d'arriération intellectuelle d'un peuple qui a besoin d'être guidé en permanence* » (Callon, Barte et Lascoumes, 2001 : 49). Cette analyse montre une fois encore que l'information et la communication sont au cœur des conflits d'aménagement opposant les riverains et les porteurs des projets.

Par ailleurs, si le maître d'ouvrage est tenu de garantir l'accès à l'information, il est encore plus difficile de garantir une information stable dans un projet en construction. C'est en ce sens que l'élue locale disait :

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

[…] En même temps on voit bien que c'est…, y a quelque chose qui est aussi délicat. C'est comment on présente des projets, qui sont encore des projets en construction ? Parce que qui dit projets en construction, dit des projets qui sont encore en cours d'évolution. Et donc quand on évoque le partage d'information, ça veut dire que tout ce qui est dit, va être enregistré par certains comme acté. Mais quand on est dans un projet, y a des choses qui sont dites, qui vont être explorées, qui vont être creusées. On va voir si ce faisable ou pas, si ça continue à être crédible ou pas, mais on ne peut pas le savoir a priori. Il y a quand même un processus de construction, et donc ça ne simplifie pas l'information, puisque ça peut être une information qui devient en elle-même anxiogène, qui devienne imprécise et donc incompréhensible. Imprécise, parce que instable […] Mais bon je pense qu'on est aussi sur une matière un peu volatile et instable. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Cette déclaration de l'élue démontre bien les difficultés à communiquer des éléments d'informations fiables et stables dans un projet en devenir. Si nous suivons bien son raisonnement, rien n'est bouclé à ce stade de projet, car l'information peut évoluer en fonction des circonstances socio-politiques, économiques et techniques. Et à propos, Pierre Lascoumes et Michel Callon ont une vision un peu optimiste de controverses nées des conflits d'aménagement, car ils estiment que *« les controverses constituent, avec les forums hybrides au sein desquelles elles se développent, de puissants dispositifs d'exploration et d'apprentissage des mondes possibles* » (Callon *et al*. 2001 : 50).

En outre, ils considèrent que : « *L'apprentissage suscité par la controverse socio-technique va plus loin. Il est collectif : il tolère que les profanes entrent dans les contenus scientifiques et techniques pour proposer, il conduit les promoteurs à redéfinir leurs projets et à explorer des nouvelles voies de recherche qui seraient susceptibles d'intégrer des revendications auxquelles ils n'avaient pas songé* » (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001 : 56). C'est justement ce qu'il s'est passé dans le cadre de la ligne B. La mobilisation des riverains et leur forte implication a poussé le maître d'ouvrage à effectuer des études complémentaires sur les différentes options de l'insertion du métro. Ce qui a permis d'écarter l'option aérienne entre les deux étangs pour des raisons techniques. Nous y reviendrons longuement dans le chapitre 5 consacré au débat sur les trois modalités d'insertion du métro proposées par les parties prenantes, puisque l'objectif du présent chapitre est une tentative de reconstitution de la

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

mobilisation riveraine, en vue d'appréhender les stratégies mises en œuvre dans cette action collective.

En revanche, nous estimons qu'il est nécessaire de souligner d'ores et déjà l'importance de la sociologie des controverses (Callon, Céfaï, Lascoumes, etc.) dans l'analyse du conflit concernant la ligne B.

Dans un projet de grandes envergures comme celui de la ligne B du métro, l'information et la communication sur les enjeux de la construction d'un tel équipement public font partie des éléments que le maître d'ouvrage traite avec une certaine précaution. Car dans ce contexte de défiance des citoyens envers les responsables politiques, l'information devient le « nerf de la guerre » au même titre que l'argent. Et du moment où l'acceptabilité sociale des équipements publics dépend en partie de la manière dont ils sont présentés au public concerné, il n'est pas exclu que les maîtres d'ouvrages procèdent à la rétention des informations très sensibles ; surtout quand il s'agit des questions d'environnement telles que l'enfouissement des déchets nucléaires. Il n'en est pas le cas avec le projet de la ligne B, car certains acteurs associatifs ont, comme nous le verrons plus tard, témoigné de l'esprit de la transparence qui prévalait lors échanges.

Par ailleurs, dans tous les cas de figures, les médias locaux tels que la télévision ou la presse régionale se retrouvent au cœur de la stratégie de communication des responsables politico-administratifs envers les habitants des territoires susceptibles d'être impactés par la réalisation d'un projet. C'est dans le même ordre d'idée que Arnaud Lecourt évoque les enjeux de la « *rumeur, fuite et presse régionale* » dans la réalisation des infrastructures publiques. Il souligne qu' « *à la lecture des études réalisées sur des oppositions riveraines à des projets d'aménagement et des études de cas que nous avons réalisées, deux médias apparaissent comme mode d'information des résidents quant à l'éventualité d'un projet, la « fuite » et la presse régionale* » (Lecourt, 2003 : 253).

Si l'un des riverains souligne avoir appris l'insertion aérienne du métro dans leur quartier par le biais de *France 3 Bretagne*, c'est la publication dans le quotidien *Ouest France* du tracé avec l'option aérienne dans le Nord-est qui a provoqué la forte mobilisation riveraine.

Cependant, cette première version du tracé publiée dans ce grand quotidien régional n'était pas la bonne. L'extrait ci-dessous (encore disponible sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs ») montre bien l'attention que les acteurs associatifs portent sur l'information concernant ce projet. Et comme nous le verrons dans la partie consacrée au « jeu d'acteurs »,

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

l‟information et la communication représentent des enjeux considérables non seulement dans la mobilisation des riverains, mais aussi durant toute la période de concertation entre les parties prenantes. D‟une manière générale, les élus locaux s‟appuient sur la communication pour donner du sens à leurs engagements et valoriser leurs actions publiques.



Illustration 13. Carte Ouest France erronée.

Attention, la carte publiée dans Ouest-France sur le tracé est erronée.

J'ai contacté aujourd'hui la rédaction d'Ouest-France pour savoir si une rectification était prévue. Voici leur réponse :
« Bjr Monsieur,
Nous avons prévu dans les prochains jours un article sur le tronçon précis que vous évoquez.
Bien cordialement,
Chef de la rédaction »
« La carte réelle de la traversée des Longs Champs est celle-ci »

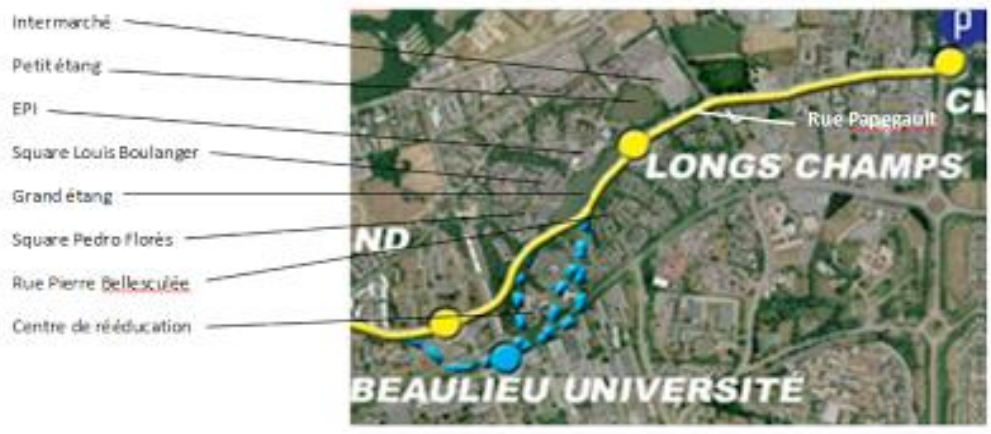


Illustration 14. Carte réelle de la traversée des Longs Champs

(Source : blog du collectif « Sauvons les Longs Champs »)

À partir de ce cas d'étude sur la ligne B du métro et de nombreux travaux de recherches réalisés sur les conflits d'aménagements depuis quelques décennies, nous constatons que l'information fait partie des facteurs déclencheurs des tensions, qui vont jusqu'à provoquer l'irruption citoyenne dans l'espace public.

Depuis un certain nombre d'années les porteurs des projets sont régulièrement critiqués pour le manque d'informations, que les riverains considèrent comme synonyme d'opacité. D'où l'effritement de la confiance à l'égard des responsables politiques.

2.2 La rupture de confiance comme syndrome de l'irruption citoyenne dans l'espace public

Si à une certaine époque les responsables politiques prenaient des décisions sans rencontrer des fortes résistances de la part des administrés, aujourd'hui la situation est devenue plus complexe. Comme nous pouvons le constater partout ailleurs, les décisions politiques ne sont pas toujours favorablement accueillies. Loin de là. Surtout quand il s'agit des projets d'aménagement urbain. L'hypothèse de l'insertion aérienne du métro a été mal accueillie par les habitants des Longs Champs, qui ne comprennent pas pour quelles raisons les élus projetaient un viaduc dans cette portion, alors que ce n'est pas le cas pour tout le reste du tracé.

Cette dernière sous-section de notre chapitre a pour objectif d'explorer en partie, l'hypothèse « […] de*s sociétés de plus en plus réflexives* » (Blondiaux, 2008 : 26). Ce dernier souligne que « *ce scénario met en avant l'élévation du niveau de compétence des citoyens ordinaires dans les sociétés contemporaines, leur aptitude de remettre en cause les formes traditionnelles d'expertise et à produire eux-mêmes des connaissances originales et utiles à l'action publique* » (Blondiaux, 2008 : 26).

En effet, dans la sous-section « modèle organisationnel » du chapitre 3, nous avons réussi à démontrer cette capacité du collectif des habitants à se mobiliser, se structurer et à se poser comme une opposition crédible face à la problématique du mode d'insertion du métro aux Longs Champs. Cette mobilisation peut être considérée comme une forme de réappropriation citoyenne de l'espace public, (*Cf.* chap.1 pour plus d'informations sur la notion de l'espace public).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Les formes de mobilisations spontanées contre l'implantation des équipements publics s'expliquent par plusieurs raisons que nous allons tenter d'exposer. En revanche, pour éviter des redites, nous n'allons pas revenir sur les questions de la crise de la démocratie représentative (largement abordée dans le chapitre 1). Il s'agit ici d'explorer la notion de « confiance ».

Anthony Giddens définit La confiance comme *un sentiment de sécurité justifié par la fiabilité d'une personne ou d'un système, dans un cadre circonstanciel donné, et cette sécurité exprime une foi dans la probité ou l'amour d'autrui, ou dans la validité de principes abstraits (le savoir technologique)* » (Giddens, 1994 : 41). Et il définit la sécurité « *comme une situation où les dangers ont été supprimés ou minimisés* » (Giddens, 1994 : 42).

Or, depuis un certain nombre d'années, les risques socio-sanitaires (la vache folle, 1990), et les risques technologiques comme ceux de Tchernobyl pendant les années 80 ; l'explosion de l'usine AZF en 2001, et tout récemment l'accident nucléaire de Fukushima au Japon, font que la confiance placée sur les techniciens-experts est en train de s'effriter pour ne pas dire voler en éclats. Par conséquent, on assiste à une remise en cause de l'expertise technique, pourtant fondée sur des bases scientifiques. C'est en ce sens que Anthony Giddens déclarait :

Nous vivons dans un monde entièrement structuré par l'application réflexive du savoir, mais où en même temps nous ne pouvons jamais être sûr que tel ou tel élément de ce savoir ne sera pas remis en cause […] *Même chez les philosophes, les meilleurs défenseurs de la prétention à la certitude de la science, reconnaissent, comme Karl Popper, que « toute science repose sur du sable mouvant* » (Giddens, 1994 : 46).

Karl Popper défendait l'idée de la « *réfutation par l'expérience* ». Il pose ainsi le principe selon lequel, le savoir, bien que scientifiquement fondé, pourrait faire l'objet d'une « *réfutation* » si une nouvelle expérimentation altère ce qui semblait être stabilisé.

Cette crise de confiance envers les techniciens-experts n'épargne pas les responsables politiques, car les médias révèlent assez souvent les phénomènes de conflits d'intérêts ou de « *collisions d'intérêts* » pour reprendre la formule de Loïc Blondiaux. Et à propos de ces phénomènes de collision d'intérêts, l'un des acteurs associatifs a émis des doutes quant à l'indépendance de l'organisme qui fournit des statistiques à la ville de Rennes.

> *[…] Par exemple je peux aussi vous parler de l'AUDIAR. L'AUDIAR qui est donc soi-disant une association indépendante qui fournit de la statistique pour tout ce*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *qui est l'aménagement de l'agglomération rennaise. On s'aperçoit, chiffre…la ville et la SEMTCAR (…), le Président s'appelle X, le Conseil d'administration, c'est la moitié du conseil municipal de Rennes, le Préfet qui donne la déclaration d'utilité publique fait partie de l'AUDIAR, membre de droit, plus les directeurs de différents services de la Préfecture*. (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Et si nous suivons son raisonnement, certaines personnalités ne devraient pas être membres de cet organisme. Là nous sommes dans une forme de montée en généralité qui va au-delà de la défense des intérêts des Longs Champs. Car les statistiques fournies par l'AUDIAR ne se limitent pas au seul projet de la ligne B, mais englobent plusieurs secteurs d'activités. Et un peu plus loin dans notre entretien, il ajoute :

> *Donc il n'y a pas du tout d'indépendance entre Rennes Métropole et la Préfecture, alors que normalement la décision devra être totalement déconnectée de (…), enfin celui qui donne la décision doit être déconnecté de celui qui la demande ; là ils travaillent tous en même temps. Donc ça pose problème. Donc quand on parle de concertation, on ne peut plus, à partir du moment où il y a de la connivence entre tous les éléments et à tous les étages*. (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

La remarque de l'acteur associatif est une problématique récurrente et complexe, qui est celle de l'organisation du travail collaboratif dans les organismes publics, sans oublier la composition des acteurs censés définir et mettre en œuvre une action publique. Partant de cette remarque, nous pouvons dire que cette suspicion de « *juge et partie* » va continuer à alimenter le débat public pendant longtemps.

De ce fait, nous formulons l'hypothèse que cette érosion qui tend à devenir la rupture de confiance de la part des citoyens à l'égard du monde politique expliquerait les phénomènes d'irruptions citoyennes dans l'espace public pour défendre telle ou telle cause. Les différents mouvements de contestations des projets d'aménagement pourraient s'expliquer en partie, par le fait que les citoyens n'ont plus confiance aux responsables politiques et aux techniciens-experts, à cause de certaines formes de connivences (supposées ou avérées), qui se traduiraient par les conflits d'intérêts. D'où la propension des citoyens à se mobiliser dès lors qu'un projet menace leur quotidien. Ce qui crée des tensions entre les citoyens et les responsables politiques. Les premiers accusant les derniers d'agir que pour des intérêts

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

politiques, notamment électoralistes. Et les derniers ne cessent d'évoquer le phénomène (NIMBY) pour qualifier la plupart de mobilisations citoyennes contre la construction de certains équipements publics. Rappelons que les habitants des Longs Champs s'opposent non pas à la construction de la ligne B, mais à l'insertion aérienne du métro dans leur quartier. S'inscrivant dans une approche compréhensive, nous devons apporter tous les éléments et précisions qui permettront d'appréhender les controverses autour de ce projet de la ligne B.

Pour revenir à notre fil de réflexion, il convient de noter que la mobilisation des habitants Longs Champs renvoie à la question de la réappropriation de l'espace public. Dans le même ordre d'idée, Laurence Monnoyer-Smith souligne que « *les populations des démocraties occidentales revendiquent ainsi bruyamment un espace d'expression et une responsabilité dans les choix essentiels opérés par les gouvernants : c'est bien ce qui caractérise, pour de nombreux auteurs, l'entrée dans l'ère de la réflexivité* » (Monnoyer-Smith, 2011 : 159).
Et pour Anthony Giddens, « *La réflexivité de la vie sociale moderne, c'est l'examen et la révision constantes des pratiques sociales, à la lumière des informations nouvelles concernant ces pratiques mêmes, ce qui altère ainsi constitutivement leur caractère* » (Giddens, 1994 : 45).
Et depuis quelques décennies, nous assistons à ces demandes de prise de parole dans les espaces publics, soit pour défendre une cause ou exprimer son désaccord face à une décision, un projet de loi ou d'aménagement, etc. En ce qui concerne ces demandes d'expression des opinions, nous proposons de les nommer « le droit d'ingérence démocratique » dans les instances de prise de décisions. La contestation des riverains des Longs Champs traduit cette volonté des citoyens ordinaires d'avoir un droit de regard sur la conduite des politiques publiques, et plus particulièrement dans l'élaboration des projets d'aménagement qui les concerne.
Ceci dit, nous pouvons aussi évoquer la reconquête de la citoyenneté. L'ère est à ce que certains auteurs proposent d'appeler « la citoyenneté active », c'est-à-dire la propension à se mobiliser dès qu'il y a une forme de controverse sociotechnique qui oppose les citoyens aux responsables politico-administratives. Comme beaucoup des penseurs et commentateurs de la vie politique ne cessent de le souligner, les citoyens des démocraties contemporaines n'attendent pas uniquement les périodes de consultation électorales pour exprimer leurs opinions. Il y a une forte aspiration à sortir de la « démocratie élection » qui consiste à aller déposer son bulletin dans l'urne tous les 4 - 5 ans, vers un modèle de « démocratie

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

participative », tendant à l'inclusion citoyenne dans la gestion de la cité. À cet égard, Loïc Blondiaux souligne que :

> *En France l'idée d'une participation accrue des citoyens à la décision publique est promue par plusieurs courants de la gauche non communiste (clubs, PSU, CFDT…) et, dès 1962, Pierre Mendès France propose de « réaliser la démocratie de participation » en jugeant que « la démocratie ne consiste pas à mettre épisodiquement un bulletin dans une case, à déléguer les pouvoirs à un ou plusieurs élus, puis à se désintéresser, s'abstenir, se taire pendant cinq ans. Elle est action continuelle du citoyen » et requiert à ce titre sa « présence vigilante.* (Blondiaux, 2008 : 13-15).

L'idée de cette vigilance et de la réflexivité que nous évoquions en début de ce chapitre, explique le développement de cette citoyenneté active. Aujourd'hui, que ce soit pour des questions politiques, économiques, sociales ou environnementales, les citoyens n'attendent plus qu'on leur invite à s'exprimer. Par le biais des associations ou des mobilisations spontanées, ils se saisissent des problématiques liées à la mise en œuvre de l'action publique dans de nombreux domaines.
C'est dans le même ordre d'idées que Pierre Rosanvallon parle de la « *démocratie d'expression, d'implication et d'intervention* ». Pour ce dernier,

> *La démocratie d'expression correspond à la prise de la parole de la société, à la manifestation d'un sentiment collectif, à la formulation d'un jugement sur les gouvernants et leurs actions, ou encore à l'émission de revendications. La démocratie d'implication englobe l'ensemble des moyens par lesquels les citoyens se concertent et se lient entre eux pour produire un monde commun. La démocratie d'intervention est constituée quant à elle de toutes les formes d'actions collectives pour obtenir un résultat désiré*. (Rosanvallon, 2006 : 26).

Ces trois formes de démocraties, nous les retrouvons dans l'analyse des collectifs d'habitants des Longs Champs. Mais leur mobilisation s'apparente plutôt à la « *démocratie d'intervention* », puisqu'il s'agit là de mener des actions pour essayer d'infléchir le choix des élus de la Métropole concernant le mode d'insertion du métro dans leur quartier.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Et, en ce qui concerne l'obtention de résultat évoqué par Pierre Rosanvallon, la mobilisation des riverains et leur revendication à ce que toutes les options de tracés et modes d'insertion du métro soient étudiées au même titre que dans les autres quartiers de Rennes, desservis par la future ligne B, a porté ses fruits, du moins partiellement. Car, par une délibération du Conseil de Rennes Métropole de décembre 2007, les élus ont décidé ce qui suit :

« *Compte tenu des difficultés d'insertion sur les secteurs de Beaulieu et des Longs Champs, de réaliser des études complémentaires des différentes possibilités de tracé selon les hypothèses de construction dont le tunnel profond, et de préciser leurs modalités d'insertion et leurs impacts respectifs sur le bâti et les espaces verts existants* ». Cet amendement voté au Conseil de Rennes Métropole en décembre 2007 ouvre la voie au dialogue, c'est-à-dire la concertation spécifique aux Longs Champs, que nous aborderons dans le chapitre 4.

Par ailleurs, il convient de revenir sur la « *présence vigilante* » exprimée par Pierre Mendès France pour voir comment s'est-elle traduite dans le cas de la mobilisation des habitants des Longs Champs.

2.3 Alerter autour d'un projet contesté : retour sur la stratégie d'acteurs en action.

Comme nous l'avons évoqué ci-dessus, le métro aérien a fait l'objet d'un choc de représentations chez les habitants des Longs Champs. D'où la nécessité, pour les acteurs associatifs, d'alerter les riverains sur ce que symbolise la construction d'un viaduc dans ce quartier considéré comme une forme de « *campagne dans la ville* ». Plusieurs actions ont été menées dans le quartier. Dans cette première phase de la préparation de l'action collective, l'information est un élément capital. Or, d'après les acteurs associatifs interviewés, les riverains étaient en manque d'information sur de nombreuses questions concernant les modes d'insertion du métro dans leur quartier. Car, dans le dossier d'aide à la décision, les hypothèses d'insertion envisagées n'étaient pas assez claires pour les riverains. Les zones d'ombre et les incertitudes dans cette première mouture du projet donnent le sentiment que les choses sont déjà « ficelées ».

L'objet de cette sous-section est de questionner les formes d'actions menées par le collectif des riverains et la finalité de celles-ci. À cet effet, cette déclaration de l'acteur associatif nous permet d'avoir un aperçu de ces actions dans cette phase dite d'alerte :

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> […] *On a fait un gros boulot pour rameuter l'ensemble des gens du quartier en faisant du porte à porte, du tractage, des affiches, des boites aux lettres. On a déposé énormément des papiers dans les boites aux lettres, en disant qu'il y a le métro qui passe à tel endroit ; on va organiser une réunion dans le quartier ; venez tel jour, telle heure à l'EPI des Longs Champs ; on va essayer de vous expliquer ce qui se passe. Donc il y avait 400 personnes qui sont venues à cette réunion, c'était plutôt un beau chiffre*. (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Par ailleurs, le lancement de ces opérations d'alerte a été annoncé sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs » comme suit :

« **Affichage** ***:***

Quelqu'un a commencé un affichage au travers des Longs Champs pour alerter les riverains sur le futur tracé : un grand merci !!!

Voici un mot que nous comptons commencer à afficher dans les halls d'immeubles ainsi que déposer dans les boites aux lettres »[12]. En effet, comme nous le verrons un peu plus loin, ce blog constitue un support d'information très important pour les membres du collectif « Sauvons les Longs Champs ». Il sert à la fois comme moyen d'information envers les habitants, un support de publication des comptes-rendus des réunions, des extraits d'articles, fichiers audio/vidéos des médias locaux traitant le sujet de la ligne B, des délibérations de Rennes Métropole, bref une mine d'information pour les riverains.

Pour revenir aux actions riveraines destinées à alerter les habitants, nous avons fait cette capture d'image à titre indicatif, (affiche alerte métro : annexe 14, vol. 2)

[12] Extrait de la déclaration d'un acteur associatif, blog « Sauvons les Longs Champs », rubrique : « Agissons » http://metro.longschamps.fr/search/label/Agissons?updated-max=2007-12-19T23:06:00%2B01:00&max-results=20&start=80&by-date=false , dernière consultation, le 19/10/2017

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019



Illustration 15. Alerte métro aérien au-dessus des étangs
Source : blog du collectif « Sauvons les Longs Champs »

Cette affiche mérite quelques commentaires : en effet, comme nous pouvons le remarquer, le principal message de cette affiche est un avertissement ou une mise en garde sur le passage du métro au-dessus des deux étangs. Ce qui représente un danger pour la tranquillité des habitants, pour leur cadre de vie et leur environnement. D'où l'urgence de se mobiliser et d'exprimer leur opposition contre ce projet. La carte du tracé (cf. affiche alerte métro : annexe 14) située au milieu de l'affiche représente une preuve tangible sur le projet de l'insertion aérienne du métro au cœur du quartier. Présenter la carte du tracé a donc pour but de convaincre les habitants sur l'effectivité de ce projet aérien du métro. L'ingéniosité de cette affiche porte aussi sur la présentation des informations essentielles en une seule page. C'est notamment la date de la réunion du quartier en vue de préparer la rencontre avec les élus. La question sur le bruit est un appel à réflexion lancé aux habitants sur les nuisances que l'insertion aérienne va provoquer dans l'avenir. Et à la fin de l'affiche, figure un renvoi vers le blog où on peut s'informer davantage.

D'ailleurs, cette phase d'alerte renvoie à un modèle des théories de la communication, formulé par Harold Lasswell en 1948. Certes, ce modèle a été critiqué du fait qu'il ne permet pas de rendre compte tous les phénomènes de communication. Aussi, ce modèle est largement dépassé du fait de l'avènement des TIC et les technologies numériques, qui ont bouleversé le champ communicationnel à tous les niveaux. Mais nous proposons de l'appliquer à cette phase d'alerte conduite par les acteurs associatifs pour saisir la problématique de *l'influence et de persuasion* comme résultantes de la communication. Aussi, elle permet à ce stade du projet, de connaître les acteurs en présence et la teneur du message véhiculé à l'endroit des habitants.

Politologue américain, spécialiste de la communication de masse, Harold Lasswell analyse la communication par rapport à sa finalité. Il considère la communication comme un processus « *d'influence et de persuasion* ». Selon l'approche d'Harold Lasswell, le message est transmis

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

de façon linéaire et a un effet d'influence sur le destinataire. Son modèle est appelé le modèle à 5W :

- Who says what through which channel to whom with what effect?
- Qui dit quoi par quel canal à qui et avec quel effet ?

Ainsi, si nous essayons d'appliquer la déclaration de notre premier interlocuteur à cette théorie, nous pouvons avoir la reformulation suivante :

« *Les acteurs associatifs alertent sur l'insertion aérienne du métro aux habitants des Longs Champs, par les moyens de communications traditionnels, en vue d'attirer leur attention et susciter leur mobilisation* ». Et justement les premières opérations de tractage ont produit leurs premiers effets en termes de mobilisation :

« *Donc là-dessus il y avait 400 personnes qui sont venues à cette réunion, c'était plutôt un beau chiffre* ». (Interviewé 1, annexe1, vol. 2). Là, nous sommes dans une forme de l'autosatisfaction que nous considérons comme une source de motivation extrinsèque, qui va déterminer en partie, la suite de l'engagement des habitants dans les différentes phases de l'action collective. En plus de ce « *beau chiffre* » lors de la réunion du quartier, la pétition a aussi recueilli de nombreuses signatures. L'acteur associatif a exprimé sa satisfaction sur le blog du collectif. Et à propos, nous avons jugé utile de reprendre le commentaire de l'un des acteurs de la mobilisation ci-dessous :

> « *+ de 3 100 signatures en 15 jours ! Merci !* », (Interviewé 1)[13]
> *1 commentaire - Afficher l'article d'origine*
> *Rodrigue a dit...*
> *Nous partîmes quatre cents; mais par un prompt renfort*
> *Nous nous vîmes trois mille en arrivant au port,*
> *Tant à nous voir marcher avec un tel visage,*
> *Les plus désabusés reprenaient de courage* !
> *Encore bravo* » (Blog du collectif « sauvons les Longs Champs », 20 décembre 2007, 11: 02)

[13] La publication de l'Interviewé 1 sur la pétition, et l'unique commentaire de Rodrigue sont disponibles sur le lien suivant : http://metro.longschamps.fr/2007/12/3-000-signatures-en-15-jours-merci.html, date de dernière consultation, 22/10/2017

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

À travers ce commentaire, l'auteur exprime sa satisfaction au même titre que l'Interviewé 1 ; il cherche à faire comprendre que « l'union fait la force ». Et cette force préfigure la capacité du collectif d'habitants à infléchir les cours des évènements – le projet de l'insertion aérienne du métro.

Par ailleurs, si ces premières actions ont produit des résultats satisfaisants, ce que le collectif a pu profiter de l'existence d'une association du quartier – le VAL (l'Association Vivre aux Longs Champs).

« *Moi je pense que la chance qu'on a eue c'est de savoir mobiliser. À l'époque on était un petit groupe d'habitants au début. On a dit comment on va faire ? Rapidement on a été approché par l'association du quartier. Et on s'est greffé sur l'association du quartier, qui fait plein de choses. Elle a à peu près 10 à 15% des habitants du quartier qui sont adhérents. Et déjà ça fait un réseau* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

En effet, le dynamisme de l'Association Vivre aux Longs Champs a été un atout pour le collectif « Sauvons les Longs Champs » dans la mobilisation contre le passage du métro, initialement prévu au-dessus de deux étangs.

Créée depuis 1984, l'Association Vivre aux Longs Champs organise de nombreuses activités (paniers bio des Longs Champs, randonnée, groupe footing, week-end braderie, des sorties/visites, etc.),[14] qui participent à la création et à la consolidation des liens sociaux entre les habitants dudit quartier. Communiquant par le biais de son site internet et son journal trimestriel, *Le Petit Valentin*, cette association a dès le départ su fédérer les habitants du quartier autour de la question de l'insertion du métro. De ce fait, la création et la consolidation du collectif « Sauvons les Longs Champs » a été rendu possible grâce au réseau de l'Association Vivre aux Longs Champs, qui est non négligeable. Car, du fait de sa participation aux réunions du Conseil de quartier, elle constitue une forme de passerelle entre les habitants du quartier et les élus locaux.

Alerter, c'est porter à la connaissance d'un public sur un éventuel danger. Mais c'est aussi une phase d'explication basée sur des éléments d'informations que détiennent les leaders de l'Association Vivre aux Longs Champs :

[14]Voir le lien suivant pour plus d'informations relatives aux activités et la vie de l'Association Vivre aux Longs Champs : http://www.longschamps.fr/p/nos-activites.html, date de dernière consultation : 22/10/17

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *Et c'est là où on a expliqué déjà ce que nous on avait étudié en deux semaines. Donc est-ce que c'est un tunnelier, une tranché couverte un métro aérien ? Ça ne parle pas forcement aux gens la tranchée couverte, tunnelier. Expliquer ce qu'on a vu dans le dossier d'aide à la décision ; montrer qu'il y avait un flou sur le quartier des Longs Champs. Mais dans tous les cas, que ce soit aérien ou tranchée couverte, il y avait plein de questions qui se posaient quoi*. (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Étant donné que le dossier d'aide à la décision comporterait des éléments techniques qu'une certaine catégorie d'habitants ne pouvait pas décrypter, les leaders de l'Association VAL et ceux qui comprennent mieux les codes du langage administratif et technique ont procédé à ce travail d'explication en vue d'éclairer les riverains sur les potentielles transformations du quartier, et les conséquences majeures que cala pourrait provoquer.

Par ailleurs, si l'objectif des opérations d'alerte par le tractage et la sensibilisation ont pour but la mobilisation des riverains, nous pouvons admettre que la théorie de Lasswell prend son sens, du fait des chiffres fournis par les acteurs associatifs : « *Et deux jours après il y avait eu une réunion publique avec M. X, qui, à l'époque n'était pas encore président de Rennes Métropole, il était vice-président aux transports. Une réunion à Maurepas. Et il y avait entre 500 à 600 personnes à s'être déplacées à cette réunion* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). Cette première forte mobilisation des riverains montre bien que le message d'alerte des acteurs associatifs a été entendu.

Et toujours d'après notre premier Interviewé, cette réunion était très houleuse car les gens étaient très remontés contre le métro aérien. C'est d'ailleurs ce qui aurait poussé le maître d'ouvrage à proposer un débat télévisé entre le vice-président aux transports de l'époque, et l'ancien président de l'Association Vivre aux Longs Champs. Et entre temps, les acteurs associatifs poursuivaient les opérations d'alerte et de mobilisation des habitants.

« *Nous en attendant on a lancé une grosse pétition dans le quartier, en disant on est contre le métro aérien, on souhaite préserver notre quartier, et on souhaite que le tunnelier soit étudié. Là-dessus en un peu moins d'un mois on a récupéré 3100 signatures* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Ci-dessous, le titre de cette pétition qui est mise en annexe :

Oui à un métro : Non à la destruction du quartier

Dans cette pétition, les revendications des riverains portent sur quatre points. En effet, ils indiquent vouloir la desserte du quartier par le métro, mais ne veulent aucun impact sur la qualité de vie des habitants et de l'environnement. Ils exigent un tunnelier quel que soit le tracé, et un engagement politique sur la conservation du couloir écologique.

Comme nous l'avons indiqué dans notre introduction, les riverains sont favorables à la construction de la ligne B du métro dans leur quartier, mais ils n'admettent pas son insertion aérienne entre les deux étangs.

Et pour revenir à la théorie de Lasswell, nous pouvons dire que dans le cadre de notre étude, « *l'influence et la persuasion* » se situent à deux niveaux. D'une part, nous avons la forte mobilisation des riverains due aux opérations d'alerte menées par les acteurs associatifs, et d'autre part, les autorités locales semblent avoir pris la mesure de cette contestation contre le métro aérien. Car, lors du débat télévisé que nous avons visualisé, « […] *l'ancien vice-président de Rennes Métropole délégué aux transports a dit qu'il promettait une concertation qui aurait lieu après les élections municipales, donc courant 2008, il promettait l'ajout d'un amendement en vote du Conseil de Rennes Métropole de décembre 2007. Amendement qui dirait qu'on allait réétudier toutes les possibilités, donc plutôt intéressant comme démarche* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Plus loin, l'acteur associatif évoque l'importance de leur mobilisation en ces termes : « *Je pense que cette mobilisation de 600 personnes à Maurepas ça a quand même marqué les esprits pour tout le monde quoi, donc on aurait été 20, je pense que la suite aurait été très différente* (rire) » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Si la mobilisation des riverains a marqué les esprits au point de faire réagir le maître d'ouvrage, les acteurs associatifs ont su utiliser d'autres marqueurs d'esprits, les images en l'occurrence. C'est pourquoi nous avons choisi quelques photos et affichettes publiées sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs ».

2.4 Le pouvoir communicationnel des images

En effet, l'utilisation des images à des fins communicationnelles ne date pas d'aujourd'hui. Et avec le développement des outils de capture d'images (appareils photos numériques, tablettes, et surtout les téléphones mobiles), leur utilisation se trouve amplifiée dans tous les domaines, notamment celui de la publicité. Sans prétendre restituer l'histoire des images comme moyen de communication, rappelons qu'elles ont joué un rôle considérable durant les grandes guerres. Depuis, l'image est utilisée à des fins multiples (transmission d'un message, propagande, susciter l'envie d'achat dans le domaine de la publicité, etc.). Bref, le pouvoir communicationnel de l'image est incontestable.

Sachant l'importance de l'image dans la communication, le collectif d'habitants des Longs Champs n'a pas manqué de s'en servir durant les différentes phases de leur mobilisation. C'est pourquoi nous avons jugé utile de sélectionner quelques photomontages et affiches pour l'analyse des enjeux communicationnels de la mobilisation riveraine.



Illustration 16. Viaduc passant au-dessus de la coulée verte



Illustration 17. Viaduc passant au-dessus des étangs
Source : collectif « Sauvons les Longs Champs »)
En haut, à gauche : viaduc passant au-dessus de la coulée verte
En bas, à droite : viaduc passant au-dessus des étangs

Comme nous pouvons le remarquer ci-dessus, ces photomontages présentent le viaduc qui passe à la fois au-dessus des étangs et la coulée verte. Ceux-ci (photomontages) sont destinés à imaginer la transformation du territoire avec l'arrivée du métro. C'est donc un message d'alerte sur l'impact du viaduc sur ces paysages. Nous formulons l'hypothèse que tout habitant du quartier qui aura vu ces photomontages ne restera pas insensible face à un équipement qui viendra « défigurer » cette coulée verte. Pour les acteurs associatifs, imaginer un tel équipement dans ce paysage fera certainement réagir, et c'est ce qu'ils attendaient de la part des habitants.



Illustration 18. Viaduc à côté de l'INSA
Source : collectif « Sauvons les Longs Champs », viaduc qui passe à quelques mètres de la résidence universitaire de l'INSA



Illustration 19. Affichettes « non au métro en aérien »
Source : collectif « Sauvons les Longs Champs »,
Affichette blanche : « Non au métro en aérien »
Affichette orange : « Au secours ! Le métro va me tuer »

Commentaires :

Le dernier photomontage présente le viaduc qui passe à quelques mètres de la résidence universitaire INSA. Au même titre que les précédents photomontages, ce dernier a pour objectif d'alerter le public, notamment universitaire sur les nuisances sonores et visuelles que le métro aérien va provoquer. Pour ce qui est de l'affichette blanche, on retrouve le slogan « *Non au métro en aérien* », qui figure dans pratiquement tous les comptes rendus des réunions et d'autres documents produits par les collectifs d'habitants. Et en fin l'affichette orange porte ce message : « *Au secours ! Le métro va me tuer* ». Pour cette dernière affichette, il y a une forme de personnification de l'arbre, qui prend la parole pour exprimer son inquiétude de se voir tuer, si le projet du viaduc est maintenu.

Avec quelques nuances près, ces photomontages et affichettes ont pour objectifs de susciter de l'émotion, (l'arbre qui se fait tuer à cause du métro aérien), attirer l'attention (passage du viaduc au-dessus des étangs et la coulée verte), provoquer de la peur et de la colère (viaduc à deux pas de la résidence étudiante). Ainsi, à travers ces photomontages, les collectifs des riverains ont pour objectifs non seulement d'alerter les habitants sur les impacts humains, écologiques du métro aérien, mais aussi de provoquer la colère en vue de susciter l'adhésion des habitants au collectif, qui cherche à préserver l'environnement et le cadre de vie de ce quartier considéré comme la « *campagne dans la ville* ». Et pour marquer davantage les esprits sur les futures conséquences du métro aérien, le collectif d'habitants n'a pas hésité à présenter des images comparatives des projets ayant engendré la transformation du paysage

aux Longs Champs. C‟est pourquoi nous avons estimé nécessaire de présenter (ci-dessous) ce travail de comparaison par les images, réalisé par les acteurs associatifs.

« *La rue Papegault, il n'y a pas si longtemps de ça* »[15] :



Illustration 20. Rue Papegault avant aménagement

«*La rue Papegault, maintenant* »:



Illustration 21. Rue papegault après aménagement

[15] Ces trois photos ont été extraites du blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », disponibles sur le lien suivant : http://metro.longschamps.fr/search/label/Agissons?updated-max=2007-12-19T23:06:00%2B01:00&max-results=20&start=80&by-date=false, dernière consultation, le 19/10/2017

« *La rue Papegault qu'on nous promet pour demain* » :



Illustration 22. Rue Papgault traversée par le métro

« *C'est ça que les élus veulent pour notre quartier* » ???

« *Merci à M. X pour les photos et le montage* » (source : blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », rubrique « Agissons ».

En effet, ces trois dernières photos ont pour but de montrer aux habitants des Longs Champs les conséquences des récents aménagements qui ont abouti à la transformation du paysage sur la rue Papegault. Et le dernier photomontage consiste à attirer l'attention des riverains sur l'éventualité de la défiguration du paysage due à la construction de la ligne B au-dessus des deux étangs.

À travers les différents points abordés dans ce chapitre, nous observons qu'au début de la contestation, l'objectif principal des riverains était de véhiculer un message d'alerte et d'explication sur les enjeux de l'insertion aérienne du métro aux Longs Champs. L'urgence était donc de mobiliser les habitants autour de ce projet contesté pour obliger Rennes Métropole à engager des discussions durant lesquelles les riverains pourraient exprimer leurs points de vue. C'est en substance ce que résume la déclaration de notre premier Interviewé : « *Ça c'était vraiment la première action qui était très courte, ça a duré à peu près un mois entre le moment où on a découvert le projet fin novembre et le moment où on a tout rameuté toutes les gens pour essayer d'aboutir à un premier vote, qui éviterait que les portes se ferment* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). Aussi, l'urgence de la mobilisation des riverains

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

était de montrer aux élus de la Métropole qu'ils étaient opposés au passage du métro au-dessus des deux étangs.

En somme, l'analyse de cette première phase de mobilisation nous a permis de tester l'hypothèse des « ***sociétés de plus en plus indociles*** » (Blondiaux, 2008 : 26), du fait que les citoyens ont cette capacité de mobilisation spontanée contre ce qu'ils considèrent comme une injustice.

Cependant, d'après leurs nombreuses synthèses et comptes-rendus des réunions, nous avons pu observer que les habitants des Longs Champs étaient conscients que la simple mobilisation ne saurait garantir le changement d'avis des élus de la Métropole concernant le tracé de la ligne B. D'où la nécessité de créer une structure solide, basée sur une méthode de travail cohérente, à même d'inscrire le mouvement dans la durée, et obliger les élus locaux à organiser des discussions sur le principal point de discorde : le tracé aérien. Tel est l'objet de notre chapitre 3.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Chapitre 3. D'un mouvement spontané à une forme de rationalisation organisationnelle de l'action collective.

Ce chapitre a pour objectif d'examiner le collectif d'habitants des Longs Champs à travers la rationalisation organisationnelle dont ils font preuve. Notre chapitre 2 nous a permis d'appréhender la capacité de mobilisation des riverains pour défendre ce qu'ils ont considéré comme une forme d'agression - la destruction de l'environnement pourtant classé zone à protéger. Ainsi, si les chiffres de la mobilisation constituent un motif d'enthousiasme pour les riverains, nous formulons l'hypothèse que définir un modèle organisationnel participe davantage à la rationalisation de l'action collective. Ce qui semble vital à double titres : rendre le collectif crédible au sein du quartier, et s'imposer comme des interlocuteurs incontournables face aux élus de la Métropole.

En revanche, avant d'examiner le modèle organisationnel de ce collectif par le prisme de la rationalisation, il convient de procéder à une tentative de définition des concepts clés de ce chapitre : « rationalisation » et « action collective ». Ce travail de définitions nous semble un cheminement important, qui entend répondre aux exigences de la démarche compréhensive.

3.1 La rationalisation : entre démarche volontaire et tyrannie de la perfection pour le collectif d'habitants

De manière très succincte, le *Larousse en ligne* définit la **rationalisation**[16] comme le « *perfectionnement d'une organisation en vue de son meilleur fonctionnement*. » Dans le monde des entreprises, le « *Perfectionnement* » pourrait être interprété comme l'optimisation des processus de production en vue d'un meilleur rendement. Depuis un certain nombre de décennies qui peuvent remontrer à la Révolution industrielle, la rationalisation constitue un

[16] *Larousse en ligne*, disponible sur ce lien :
https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/rationalisation/66645,
Dernière consultation, 22-10-2018

facteur déterminant l'efficacité de toutes formes d'organisation sociale. Chez les dirigeants d'entreprises et des organisations, la rationalisation est devenue une sorte de *leitmotiv*. Aujourd'hui, compte tenu de la rude concurrence entre les entreprises, la rationalisation constitue l'élément moteur qui détermine la compétitivité d'une entreprise. Et au même titre que les entreprises et les autres organisations, les acteurs associatifs et les leaders des mouvements sociaux ont pris conscience que la rationalisation organisationnelle participe à la réalisation des objectifs qu'ils se fixent. D'où la nécessité d'explorer ce concept pour essayer de saisir son importance dans une action collective telle que la contestation contre le métro aérien.

Par ailleurs, même si la définition du *Larousse en ligne* nous semble assez claire, elle ne permet pas de rendre compte de toutes les déclinaisons de la notion de « rationalisation ». C'est pourquoi il nous semble plus pertinent de faire recours aux travaux de Jean –Luc Bouillon, qui interroge la rationalisation de manière approfondie. En effet, il propose de conceptualiser la rationalisation « *comme un triple processus intégré d'optimisation, de codification et de justification des activités, se matérialisant au travers de rapports sociaux et économiques, de relation de pouvoir et de différentes formes de régulations sociales par lesquelles se coordonnent les activités humaines* » (Bouillon, 2009 : 7).

Cette conceptualisation de la rationalisation représente un intéressant outil d'analyse des modes d'organisation du collectif des riverains, en ce sens qu'elle permet d'établir le lien entre ces différents volets de la rationalisation et les modes d'organisations de ce collectif des riverains. Pour Jean-Luc Bouillon,

> *La rationalisation comme* ***optimisation*** *prend place dans le cadre du processus général d'intensification et d'élargissement de l'emprise de la « rationalité en finalité » mis en évidence par M. Weber (Weber, 1995 : 55). Elle regroupe ainsi les démarches intellectuelles et les actions visant à assurer la meilleure adéquation possible entre ressources matérielles, techniques et humaines nécessaires pour parvenir au résultat escompté grâce à la mise en œuvre d'une méthode rationnelle reposant sur l'observation, l'expérimentation et le calcul comparatif* ». (Bouillon, 2009 : 7).

En effet, s'agissant du premier volet de la conceptualisation qui considère la rationalisation comme processus d'optimisation, l'analyse des modes d'organisations du collectif d'habitants

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

nous a permis de comprendre que les acteurs associatifs ont essayé de mettre en adéquation leurs ressources humaines, matériels et techniques avec les objectifs de leur mobilisation – empêcher la construction d'un viaduc au cœur du quartier et obtenir un tunnelier. Et même si nous n'avions pas assisté aux moments forts de la mobilisation et aux réunions des acteurs associatifs, nos entretiens et les comptes rendus des groupes de travail montrent que cette « […] *méthode rationnelle reposant sur l'observation, l'expérimentation et le calcul comparatif* » était l'une de leurs préoccupations majeures. Comme nous le verrons dans nos prochains paragraphes, les prises de positions des acteurs associatifs se faisaient sur la base des connaissances acquises à travers une collecte des informations variées, et des études comparatives sur les principales interrogations que soulève la construction d'une ligne de métro.

Par ailleurs, Jean-Luc Bouillon indique que : « […] *parallèlement et de manière plus fondamentale, la rationalisation repose sur une démarche de* ***codification****, c'est-à-dire d'objectivation de l'organisation ou de l'ensemble social considéré par l'usage de l'écriture. L'écriture permet la pensée rationnelle (Goody, 1979 : 102)* […]. *Rationnaliser signifie en définitive écrire et décrire l'organisation et le social, les réifier* (*Lukàcs, 1960), c'est-à-dire les mettre en règles et en procédures formalisées* ». (Bouillon, 2009 : 7). Là également, nos entretiens et les autres documents du corpus nous ont permis d'appréhender que la question de la formalisation s'est imposée dès les débuts de la contestation. Car, par expérience ou par imitation, les acteurs associatifs ont conscience que la mise en place d'un modèle organisationnel formalisé pourra donner du sens et de la visibilité aux actions à mener. Certes, il y avait une forme de souplesse dans la mise en place de groupes de travail des acteurs associatifs, mais des lignes directrices et les objectifs ont été définis pour optimiser le travail collaboratif de ce public hétérogène.

« *Enfin la rationalisation implique un processus de justification, dont l'objectif est d'expliciter et surtout d'argumenter le caractère rationnel des choix et des procédures mises en place pour optimiser l'activité en référence à une logique d'action, une « grandeur »* *(Boltanski, Thevenot, 1991)* « *ou plus largement à une idéologie fonctionnant comme moyen de légitimation de l'autorité »* (Ricœur, 1997 : 32 ; in Bouillon, 2009 : 7).

La justification est l'une des questions fondamentales abordées dans l'ouvrage de Luc Boltanski et Laurent Thevenot. Au fil des années, la justification s'est érigée comme l'un des principes fondamentaux de toute forme d'organisation sociale. Et nous pouvons dire que c'est

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

le recours à la rationalisation qui fait appel à ce « devoir » d'explicitation et de justification. À cet égard, l'examen des différentes actions entreprises par les collectifs d'habitants permet de comprendre que « *le caractère rationnel des choix* [...] » était l'une de leurs préoccupations majeures.

À l'instar des autres penseurs, Jürgen Habermas souligne que « […] *la rationalisation définit un cadre pour l'action, elle constitue une mise en œuvre de la rationalité qui renvoie moins à une forme ou à un état des savoirs qu'à « la manière dont des sujets capables de parler et d'agir appliquent ces savoirs* » (Habermas, 1987 : 24 ; in Bouillon, 2009 : 8).

Comme nous venons de le voir, les travaux de Jean-Luc Bouillon nous ont permis de comprendre les différentes déclinaisons de la notion de rationalisation, à travers laquelle nous essaierons d'examiner les différentes actions menées par les riverains pour obtenir un tunnelier au centre de leur quartier.

Il convient à présent de nous pencher sur la notion de « *l'action collective* », qui constitue l'un des volets de la problématique de ce chapitre.

3.2 L'action collective : entre nouvelles perspectives d'actions et réactualisation de la problématique ancienne

Étant donné qu'elle fait partie des notions clefs de notre travail d'étude, « l'action collective » mérite d'être définie pour essayer de saisir les significations dont elle est porteuse. Pour cela, nous nous appuyions sur les travaux d'Erik Neveu (2005) qui s'est beaucoup investi dans l'étude des mouvements sociaux. Dans un premier temps, il propose de considérer « l'action collective) comme « *L'action concertée en faveur d'une cause* ». À titre d'exemple, nous pouvons évoquer les mobilisations des journalistes en faveur de la liberté de la presse dans les pays où règnent les régimes autoritaires ; ou encore le « printemps arabe » où les citoyens de plusieurs pays arabes se sont mobilisés pour réclamer plus de démocratie et de la justice sociale, à la fin 2010. C'était notamment le cas de la Tunisie, de l'Egypte, de la Libye, du Maroc, de la Syrie, etc. D'ailleurs, c'est ce qui a provoqué la chute des dirigeants de ces pays (Ben Ali de la Tunisie, Hosni Moubarak d'Egypte, Mouammar Kadhafi de la Libye). Tandis que d'autres pays ont su résister à ces contestations populaires. C'est le cas du Maroc, de l'Algérie et de la Syrie.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Par ailleurs, Erik Neveu souligne que : « *La notion d'action collective examinée ici renvoie à deux critères. Il s'agit d'un agir-ensemble intentionnel, marqué par le projet explicite des protagonistes de se mobiliser de concert. Cet agir ensemble se développe dans une logique de revendication, de défense d'un intérêt matériel ou d'une « cause ». L'intentionnalité suppose que l'action à mener concerne la défense d'une cause identifiée ou identifiable* » (Neveu, 2005 : 9). Il ajoute que,

> *[…] Pour reprendre une expression d'Herbert Blumer, cette action concertée autour d'une cause s'incarne en « entreprises collectives visant à établir un nouvel ordre de vie ». Ce « nouvel ordre de vie » peut viser des changements profonds ou, au contraire, être inspiré par le désir de résister à des changements ; il peut impliquer des modifications de portée révolutionnaire ou ne viser que des enjeux très localisés. Les individus investis dans la défense concertée d'une cause peuvent être ceux que l'anglais désigne par l'acronyme péjoratif de NIMBY.*[17] […] (Neveu, 2005 : 9-10).

En effet, la plupart des projets d'aménagement de ces dernières décennies ont été taxés à tort ou à raison, des mouvements « Nimbyistes », motivés par la seule défense des intérêts particuliers. Nous reviendrons sur l'usage de cet acronyme pour qualifier la contestation des habitants des Longs Champs. Ce qui d'ailleurs n'a pas manqué de susciter une réaction des acteurs associatifs, qui ne se reconnaissent pas dans cette catégorie des mouvements sociaux.
Dans le même ordre d'idée qu'Erik Neveu, Daniel Boy et Mathieu Brugidou (dirs.) considèrent que,

> *[…] les mobilisations collectives comme une activité visant à « produire des significations », en définissant des situations problématiques, en établissant des diagnostics et en proposant des solutions. La mobilisation résulte ici d'un processus stratégique et dynamique au cours duquel un mouvement est capable de modifier le cadrage d'un problème afin qu'il corresponde au mieux à celui des individus qui sont les adhérents potentiels d'une action collective. Ce modèle permettrait de comprendre, comment des connexions entre des mondes sociaux*

[17] NIMBY, Not in my backyard, qui veut dire « non pas dans mon jardin »

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

hétérogènes peuvent se réaliser malgré des antagonismes de valeurs et d'idéologies parfois importants. (Boy et Brugidou (dirs.) 2009 : 5).

Cette dernière analyse du concept de l'action collective s'apparente à ce que nous avons pu examiner au quartier des Longs Champs. En effet, l'objectif de la mobilisation était, d'empêcher l'insertion aérienne du métro aux Longs Champs, et non pas « *le désir de résister à des changements* », puisque les habitants ont laissé comprendre qu'ils sont conscients que tout territoire est amené à évoluer, mais cela doit se faire selon les attentes réelles du quartier. Cependant, bien que le tracé qui prévoyait le passage du métro au-dessus des deux étangs ait été abandonné pour des raisons d'infaisabilité technique, la mobilisation des riverains n'a pas permis d'obtenir gain de cause sur toutes les revendications. Car le métro passe en aérien sur l'avenue Buttes des Coësmes, contrairement aux vœux des riverains et en particulier ceux habitant la périphérie de ce quartier.

Après avoir exploré les différentes conceptions de « l'action collective », il convient de s'interroger sur la perception de ce concept dans le passé. En effet, un détour par les travaux de Charles Tilly effectué par Erik Neveu montre que la problématique de « l'action collective » est très ancienne même si elle suscite un intérêt renouvelé pour la communauté scientifique. Dans son remarquable ouvrage, *La France conteste de 1600 à nos jours*, Charles Tilly a eu l'ambition d'inventorier les différentes formes « *des refus populaires* ». À l'aide d'une grille d'analyse qu'il a mise au point, il a pu observer que « *quatre facteurs sont inhérents à toute contestation* » (Jean, 1988 : 137-140):

– ***L'intérêt*** : qui renvoie à la motivation du mouvement. La notion de motivation évoquée ici nous rappelle les travaux de Danny Trom sur la théorie des motifs. Dans le cadre de notre étude, la notion de l'intérêt renvoie aux enjeux de l'insertion du métro dans le secteur Nord-est. L'engagement des acteurs associatifs est que l'implantation de cette infrastructure se fasse dans l'intérêt collectif du quartier.

– ***L'occasion*** : qui s'intéresse aux circonstances spécifiques à l'origine du mouvement. Nous pouvons aussi parler des facteurs déclencheurs d'un mouvement ou d'une action collective. Pour ce qui concerne notre étude, la problématique info-communicationnelle était l'un des facteurs déclencheurs de la contestation riveraine.

– ***L'organisation*** : qui cherche à comprendre s'il s'agit d'un phénomène spontané ou bien provoqué et ou bien pris en charge par une organisation. La question de l'organisation est

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

au centre de l'action collective. Et dans le cas de la contestation aux Longs Champs, le collectif d'habitants a pris conscience que réussir à changer le cours des événements dépend de la structure organisationnelle dont ils auront mis en place.

– ***L'action*** : qui, elle, s'intéresse aux formes du mouvement. En effet, pour ce qui concerne ce dernier facteur, nous pouvons dire qu'une action collective peut prendre plusieurs formes en vue de parvenir aux objectifs fixés par les acteurs en situation d'action ou les leaders des mouvements sociaux. De nos jours, compte tenu du développement des technologies numériques, des nombreuses actions se font par le biais des pétitions en ligne, qui pallient la lassitude des publics à se déplacer dans les espaces publics pour porter une revendication. Pour les responsables politico-administratifs ces formes d'actions collectives en ligne sont aussi redoutables que les mobilisations dans des lieux publics. Nous nous rappelons encore de la pétition lancée par Caroline De Hass en 2016 contre le projet de « loi travail » défendu par la Ministre du Travail, Myiam El Khomri. Pétition qui avait recueilli plus d'un million de signatures. À cet égard, il convient de rappeler que la pétition des collectifs des riverains avait obtenu plus de 3000 signatures en l'espace de deux semaines. Et le fait de ne pas prendre en compte ces fromes de mobilisations citoyennes en ligne est perçu comme un déni de la démocratie, qui pourrait cristalliser les esprits et durcir certains mouvements.

Par ailleurs, restant toujours sur les travaux de Charles Tilly, rappelons que sa grille d'analyse lui a permis d'établir les répertoires d'action collective. Le premier répertoire concerne la France des années 1650-1850, qualifié de « *Modèle communal patronné* » Ainsi, « *la défense d'intérêts généraux de corporations ou de communautés plus que d'intérêts particuliers* » correspond à ce « *modèle communal* ». Il donne l'exemple de : « *sabotages des machines, lutte contre la clôture des terres communales, etc.* » ((Neveu, 2005 : 21).

Le deuxième répertoire concerne la France de 1850-1980, dont il qualifie de « *Modèle national autonome* ». Pour illustrer ce modèle, il évoque le cas de « *défense fréquente d'intérêts spécifiques par des groupements ou associations dont le nom même constitue le programme (Union pour…, Association de défense de…)*. C'est notamment les exemples de : « *associations de la loi de 1901, syndicats, groupes d'intérêt, grève d'entreprise plus que de « métier* » (Neveu, 2005 : 21).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Ce détour par les travaux de Charles Tilly a pour objectif de démontrer que de nombreuses formes d'actions collectives ont eu lieu par le passé, et que leurs objectifs, certes variés, portent toujours sur la défense d'un intérêt, d'une cause, etc. Partant de ces travaux de Charles Tilly mentionnés dans l'ouvrage d'Erik Neveu, nous avons pu noter que la problématique de l'action collective n'est pas nouvelle, mais elle tend à se systématiser dès lors que les intérêts collectifs et particuliers sont mis en cause, comme ceux de la préservation de l'environnement et le cadre de vie des riverains.

Après cet exercice de définition, il convient de revenir sur la question fondamentale de ce chapitre, à savoir la rationalisation organisationnelle et ses enjeux dans une action collective.

3.3 Les riverains en tant qu'acteurs : le modèle organisationnel comme enjeu stratégique de l'action collective.

Cette sous-section tente d'explorer le modèle organisationnel du collectif d'habitants pour essayer de saisir la stratégie d'acteurs dans la conduite d'une action collective mobilisant un public hétérogène.

À travers leurs nombreuses publications sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », nous avons pu observer que les acteurs associatifs étaient préoccupés par le souci de mettre en place une organisation qui soit à la hauteur des ambitions fixées par le collectif d'habitants. L'idée est non seulement de formaliser le mouvement, mais aussi de procéder à une rationalisation organisationnelle permettant de garantir l'efficacité de l'action collective. Ainsi, lors d'une réunion des habitants, l'Interviewé 1 lançait cet appel :

> ***Et maintenant ? On a besoin de vous !***[18]
>
> *Nous allons essayer de nous organiser dans une structure cohérente qui pourra faire face aux défis à venir. Concrètement, nous allons devoir essayer d'être force de proposition et surtout être un contre-pouvoir vis-à-vis de la métropole. Il va donc falloir connaître les parties financières, techniques et humaines du dossier.*

[18] Extrait des déclarations de l'Interviewé 1, disponible sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs » : http://metro.longschamps.fr/2007/12/et-maintenant-on-besoin-de-vous.html, dernière consultation, le 23/10/17

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Il va falloir étudier des dossiers, calculer, mesurer, rédiger, mais aussi aller enquêter sur le terrain, rencontrer des habitants ainsi que des industriels.
Bref, il y a du pain sur la planche ! Et il y en a pour tout le monde !

Cette déclaration nous rappelle la conception de la rationalisation évoquée en début de ce chapitre, « […] *Elle regroupe ainsi les démarches intellectuelles et les actions visant à assurer la meilleure adéquation possible entre ressources matérielles, techniques et humaines nécessaires pour parvenir au résultat escompté grâce à la mise en œuvre d'une méthode rationnelle reposant sur l'observation, l'expérimentation et le calcul comparatif* » (Bouillon, 2009 : 7).

À travers cette déclaration ci-dessus, l'acteur associatif met l'accent tout d'abord sur la structure organisationnelle, puis sur la nécessité de bien connaître les différents aspects du dossier de la ligne B, afin de peser dans les discussions avec les élus. Bref, c'est un appel pour l'entrée dans le « *monde réel* », qui permettrait d'extirper le conflit de ce que certains sociologues assimilent aux « *comportements pathologiques, qui s'expliqueraient soit par l'irrationalité de ceux qui se mobilisent, soit par la maladresse des acteurs dominants* » (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001 : 49).
La question de l'irrationalité a alimenté les réflexions sociologiques destinées à expliquer les conflits d'aménagement. D'ailleurs, certains philosophes comme Rousseau avaient fait le rapprochement entre l'incompétence du citoyen et l'irrationalité. Peut-on qualifier un collectif d'irrationnel du simple fait de l'hétérogénéité des identités socio-professionnelles de ses membres ? Et d'une manière générale, ce sont les revendications des riverains qui sont perçues comme irrationnelles. Certains aménageurs vont plus loin et parlent des réactions instinctives guidées par la défense d'un intérêt particulier, etc. Se dépouiller de ces jugements nécessite une forme de rationalisation organisationnelle, qui constitue l'étape primordiale de l'action collective. Dans l'une de ses présentations lors de la réunion de quartier en décembre 2007, le membre du collectif « Sauvons les Longs Champs » faisait comprendre aux riverains que dans la première phase de contestation, la question d'organisation est très importante : « *Organisons-nous !* » lançait-il en préambule avant de poursuivre : *« un groupe s'était formé dans l'urgence, fondé sur des réactions spontanées d'habitants, sans réelle organisation, ouvert à tous, mais sans réelle publicité autour, aidé par les associations existantes* » (« Le métro aux Longs Champs », 16/01/2008, annexe 7, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Aussi, il disait qu'il y avait la «*nécessité* de *formaliser les choses* » « *nécessité d'appeler tous les volontaires à se joindre à nous* ». Il a ensuite déroulé son argumentation pour expliquer la nécessité de mettre en place une organisation formellement établie. D'après son raisonnement, plusieurs raisons expliquent ce besoin d'organisation.

La mise en place d'une organisation permettra tout d'abord au collectif de nouer le dialogue avec Rennes Métropole. Puis une fois que le dialogue aura été établi, le collectif pourra avoir des éléments de réponses lui permettant de comprendre le dossier métro.

Ensuite, à partir des éléments de réponses obtenus et décryptés, le collectif pourra être critique vis-à-vis des solutions préconisées par la Métropole. Dans un contexte de conflit d'aménagement comme celui-là, les riverains doivent mobiliser un registre de savoirs pour émettre des critiques bien fondées.

Et en fin, le collectif devra « *proposer autre chose* » : car l'une des raisons de la mobilisation des riverains était de trouver une alternative au métro aérien.

Par ailleurs, la constitution d'une organisation formalisée a aussi pour objectif de permettre au collectif de communiquer efficacement avec les médias. En effet, d'une manière générale, les riverains sont conscients que les médias ont un rôle important à jouer dans les situations conflictuelles liées à l'aménagement du territoire. D'où la nécessité de savoir communiquer. Et cette communication ne doit pas se limiter aux seuls médias et acteurs institutionnels, mais aussi et surtout avec les habitants du quartier. Car la suite de la mobilisation dépend des actions info-communicationnelles envers les riverains et à tous ceux qui sont susceptibles de s'intéresser au projet de la ligne B.

Nous proposons de reprendre point par point les arguments de l'acteur associatif. En effet, contrairement aux réunions d'information, le dialogue nécessite une certaine organisation qui consiste à désigner quelques personnes pour établir le contact avec le maître d'ouvrage. Car il serait difficile de concevoir un dialogue dans une salle remplie: « *Les réunions de travail c'est en petits comités, ce n'est pas devant quatre cents personnes qu'on va réussir à se mettre d'accord* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Cet extrait renvoie aux travaux des sociologues de l'action collective, tel que Mancur Olson, qui avait abordé la question de la « *cohésion et efficacité des petits groupes* ». Dans son ouvrage « *Logique de l'action collective* », Mancur Olson s'est appuyé sur des travaux empiriques comme celui de John James[19] pour étudier les dimensions et comportement du

[19] John James, "A preliminary study of the size determinant in small group interaction". *American Sociological Review*, XV, août 1951, p. 414-477 (in. Olson, 1965: 76)

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

groupe. Dans ce travail empirique, les hypothèses de Mancur Olson ont été testées en s'appuyant sur des témoignages des leaders de groupes ayant des années d'expériences de réunions en comités. L'un de ces leaders de groupes observait que « *Nous nous sommes aperçus […] que les comités devraient être petits si l'on désire qu'ils soient agissants, et relativement grands si l'on attend d'eux des points de vue, des avis, etc*. » (Olson, 1965 : 76). Par ailleurs, dans son analyse de « *dimensions et comportement du groupe* », Mancur Olson mobilise les travaux du sociologue Georges Simmel, qui a énoncé que « *les petits groupes pouvaient agir avec plus de décision et utiliser leurs ressources plus efficacement que les grands groupes. […] les petits groupes à organisation centripète rassemblent et utilisent toutes leurs énergies alors que dans les grands groupes, les forces restent beaucoup plus souvent virtuelles* » (Olson, 1965 : 77).

Ainsi, dans le cadre de la mobilisation des riverains des Longs Champs, nous pouvons dire que l'idée de l'organisation en petits groupes de travail est une forme de clairvoyance des acteurs associatifs qui, par expérience nous semble-t-il, savent que le travail en petits comités est plus efficace que les réunions de groupes pléthoriques. Car, d'après Mancur Olson,

> *quand le nombre des participants est élevé, l'assistant moyen sait bien que ses efforts ne pèseront pas lourd sur l'issue de la discussion et qu'il sera affecté par la décision prise en réunion à peu près de la même manière qu'il ait ou non apporté du soin à l'étude des problèmes à résoudre. Par conséquent, le participant moyen ne se donnera pas la peine d'étudier les questions avec la minutie qu'il aurait apportée s'il avait à décider seul*. (Olson, 1965 : 75).

Cet extrait s'apparente à l'une des remarques faites par l'acteur associatif lors de notre entretien, « […] *C'est qu'on faisait, c'est qu'on forçait aussi le tour de table, parce que s'il y a plus de huit, neuf personnes, il y avait des gens qui ne disaient rien. Et donc après ce qui est important, ce que les gens s'expriment. On force le tour de table, en disant vous, vous pensez quoi ? Vous, vous pensez quoi ? Pour éviter d'entendre toujours les grandes gueules quoi* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). D'où cette structuration organisationnelle en plusieurs groupes, dont l'un des premiers objectifs est de chercher à comprendre les arguments du maître d'ouvrage, pour être « *capable d'être critique vis-à-vis des solutions proposées par les élus locaux, et en même temps proposer des alternatives* ».

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

De ce qui précède, il nous semble évident que pour s'ériger en une « opposition » crédible et forte de propositions vis-à-vis des élus, le collectif d'habitants doit définir leur propre organisation interne. C'est ainsi que l'acteur associatif réitérait l'appel à l'organisation en ces termes :

« Proposition d'organisation : *Ceci n'est qu'une proposition. Ce n'est pas une structure figée, elle va bouger dans le temps* ».

Ces deux premiers points nous laissent comprendre que l'acteur associatif se préoccupe de la flexibilité dans la constitution des groupes de travail. D'où ce besoin de simplicité qui aurait pour but de mobiliser un maximum de volontaires. Nous notons aussi une forme de prudence langagière dans son appel à l'organisation : « *ceci n'est qu'une proposition* », une énoncée policée qui évite toute forme de brutalité et d'autorité.

L'objectif de cette flexibilité organisationnelle est *« d'avoir des personnes travaillant sur chaque problématique. Tout le monde peut participer à un ou plusieurs groupes et en changer aussi souvent que nécessaire. Chaque groupe pourra s'organiser à sa guise »* comme l'indique le responsable du groupe d'études « tracé et insertion ».

Cette volonté de mettre en place un modèle organisationnel souple et flexible aurait pour objectif de faciliter l'inclusion des riverains dans ces lieux d'exploration commune des solutions dans un contexte de conflit d'aménagement.

Poursuivant son intervention lors de la réunion de quartier, l'acteur associatif lançait à nouveau : « *Nous avons besoin de vous !* » « *Vous êtes intéressés pour participer ?* ». *«Vous avez la motivation nécessaire ? », «Vous avez envie de faire une action pour le quartier ? », « Repérez les groupes qui vous intéressent et faites-vous connaître à la fin de la réunion de son animateur. Aucune compétence n'est nécessaire si on a la motivation* ».

À ce stade, nous sommes dans une phase de la mobilisation citoyenne en faveur d'une action collective pour le quartier. L'auto-organisation des groupes de travail renvoie à une forme de la responsabilisation des riverains souhaitant s'impliquer pour apporter leurs contributions dans la structuration et la définition des stratégies d'actions. Cela suppose que chaque groupe thématique est libre de définir son organisation de travail.

« *La motivation est plus importante que la compétence* !!! ». Cette déclaration de l'acteur associatif est un message assez fort adressé aux riverains. Nous entendons par là que chaque personne peut être utile pour le collectif d'habitants, peu importe le niveau de sa qualification. Autrement dit, chaque proposition serait la bienvenue. C'est seulement la motivation qui

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

compte, car la mobilisation doit s'inscrire dans la durée. En nous appuyant sur les travaux de Christian Le Moënne sur la communication organisationnelle dans le monde de l'entreprise, cet appel à mettre en place un modèle organisationnel a pour objectif d'enclencher un processus d'engagement des riverains dans l'action collective orientée vers la préservation de l'environnement et leur cadre de vie.

Et comme on le note dans cette déclaration, les acteurs associatifs exprimaient leur crainte sur l'éventualité d'une démobilisation des riverains en ces termes : « *[…] et puis même de faire en sorte que les gens restent mobilisés, puisqu'on voit que le temps ça va être long, et qu'on peut être démobilisé* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). Or, c'est justement cette capacité à rester mobilisé qui doit être l'une des forces du collectif pour réussir à infléchir le choix des élus.

Par ailleurs, notre premier interlocuteur évoquait la mise en place des groupes de travail thématiques, qui étaient proposés aux riverains pour organiser la contestation et définir les modes d'actions et élaborer des propositions alternatives :

> *En fait au début, dès début 2008 avant que même la concertation soit mise en place, on s'était organisé en petits groupes thématiques, en disant le nerf de la guerre. Donc on a fait un groupe tracé insertion, un groupe juridique, un groupe écologie, je sais plus ce qu'on a d'autre, enfin on avait cinq groupes comme ça, un groupe communication…vous allez trouver tout sur internet. Le but c'était un peu de creuser les différentes infos […].* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Étant donné l'objectif de ce chapitre qui est d'appréhender la rationalisation organisationnelle du collectif d'habitants, nous avons estimé nécessaire de présenter, ne serait-ce que brièvement (car nous examinerons leurs travaux dans le chapitre 5), ces groupes de travail destinés à identifier les problèmes et à faire des propositions concernant les modes d'insertion du métro aux Longs Champs. À ce stade d'analyse, sans aller dans le détail des travaux effectués par chaque groupe, nous pouvons dire qu'à travers ces différentes thématiques et les objectifs qui leur sont assignés, le collectif a réussi le premier niveau de « *l'identification des situations problématiques* » (Daniel Cefaï, 2012, 2007, 2001).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

- Groupe d'études sur les tracés et stations

« Objectifs : être capable de discuter des choix des tracés/stations avec la métropole, argumenter et contre argumenter les projets de la métropole ».

- Groupe d'études en génie civile

« Objectifs : regrouper toutes les contraintes en génie civil ainsi que celles des constructeurs pour alimenter les discussions du groupe « tracés et stations », connaitre les spécificités des différents constructeurs de métro.

- Groupe d'études financières et juridique

« Objectifs : préparer un argument financier, être capable de fournir des conseils ou avis juridique.

- Groupe d'études écologiques

« Objectifs : réaliser un dossier complet d'impact écologique des différents tracés.

- Groupe d'études sur les impacts humains

« Objectifs : être capable de fournir un dossier d'impact sur les habitants du quartier (impacts sonores et visuels, impacts sur le prix de l'immobilier, enquête de terrain à la Poterie et à Villejean).

- Groupe communication/logistique/support

« Objectifs : communication avec la Métropole, les habitants, d'autres associations (AUTI) et les médias, permanences physiques d'information aux habitants, aides diverses (distribution de tracts, porte à porte, etc. ». (« Le métro aux Longs Champs », 16-01-2008, annexe 7, vol. 2).

D'après les comptes rendus des réunions et nos entretiens, la mise en place de ces différents groupes thématiques a pour objectif de se constituer en une opposition crédible et capable de défendre ses points de vue sur le choix du tracé et les modes d'insertion du métro. Comme nous le verrons, ces différents groupes ont effectué chacun un travail d'investigation, de collecte d'information, d'études de terrain, de comparaisons, etc. C'est le prix à payer pour devenir un interlocuteur crédible. En outre, ces différents travaux d'investigations auxquels se sont livrés les groupes thématiques ont pour objectifs de fournir aux habitants des éléments d'informations fiables afin qu'ils puissent se forger une opinion sur les enjeux des modes d'insertion du métro.

Par ailleurs, si nous suivons le raisonnement de notre premier Interviewé, la force du collectif d'habitants réside aussi dans leur méthode de travail basée sur une pédagogie et une flexibilité

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

du modèle organisationnel. Aussi, leur force vient du fait qu'ils ont su afficher une unité jusqu'à ce qu'il y ait la création de l'Association MUSE, due à la divergence des points de vue. (cf. chapitre 5).

En somme, la rationalisation organisationnelle du collectif d'habitants avait pour but de leur doter des moyens et des capacités d'actions pour entrer dans l'arène de la discussion, en vue de « *l'exploration commune des mondes possibles* » (Callon, Lascoumes et Barthe, 2001 : 49). Ce faisant le collectif des riverains a pu participer à ce que Daniel Cefaï appelle « *la définition des situations problématiques (...) de tester des nouvelles manières de « faire du commun » et de « faire public* » (Cefaï, 2012 : 7-48). « *Faire du commun* » et « *faire du public* » tels étaient les défis auxquels les riverains étaient confrontés dans la démarche de concertation spécifique relative à la ligne B. Dès lors il convient d'examiner l'instance de concertation ayant piloté cette « médiation » impliquant des acteurs avec des stratégies multiples.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Partie II : Postures et jeux d'acteurs autour d'un exemple de concertation : le cas du secteur Nord-est de Rennes

Dans cette deuxième partie de notre thèse, l'objectif est de saisir les jeux d'acteurs dans une démarche de concertation. Il s'agira précisément de chercher à comprendre les stratégies mises en place par les parties prenantes pour peser dans les discussions autour du projet de la ligne B du métro.

Chapitre 4. Développement d'une culture de « médiation » entre les parties prenantes

Bien que ce chapitre ait pour objectif d'examiner la concertation aux Longs Champs, nous avons délibérément choisi d'inclure la notion de « médiation » dans l'intitulé ci-dessus. Car la contestation des riverains prenait une tournure qui, en peu de temps s'est traduite en une situation conflictuelle, au point que Rennes Métropole a fait appel à un tiers – TMO Régions – pour piloter les discussions entre les protagonistes. C'est d'ailleurs ce que nous a fait comprendre le service de la communication de la SEMTCAR, lors de notre entretien, « *ce n'est pas tellement un médiateur au sens où on peut l'entendre dans les exemples des problèmes de négociation […] ce n'était pas une négociation* » (Interviewé 4, annexe 4, vol. 2). Il ajoute que « […] *la règle du jeu qui est assez simple* », puisqu'au final la décision politique appartient aux élus, qui vont décider en ayant eu connaissance de toutes les hypothèses. Quand bien même il ne s'agissait pas d'une négociation (selon les élus de la Métropole), nous avons choisi de faire un rapprochement entre la « concertation spécifique » aux Longs Champs et la notion de médiation. Car dans les deux cas, nous retrouvons non seulement un point commun qui est le dialogue, mais aussi des similitudes au niveau des démarches visant à rapprocher les opinions pour la recherche de compromis.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

- **Définir le concept de médiation**

D'après Vincent Liquète, la médiation a été abordée dans plusieurs disciplines : « *Les sciences juridiques proposent à travers les actions de médiation un ensemble de démarches, voire de tactiques, afin d'éviter les recours juridictionnels, tentant de restaurer le dialogue et de restituer leur place aux plaignants et aux personnes ou organisations incriminées* » (Liquète, 2010 : 9-10).

Les recours juridictionnels qu'il évoque ici renvoient à l'Association MUSE qui, à l'issue de la période de concertation, a déposé un recours visant à annuler la Déclaration d'utilité publique du métro signé le 31 août 2012 par le Préfet d'Ille et Vilaine.

Plus loin, il souligne que « *l'une des préoccupations majeures des acteurs de la médiation est d'améliorer et de faire se rencontrer des intentions de communications* » (Liquète, 2010 : 10). Car, l'échec ou le manque de communication sont souvent les facteurs déclencheurs de conflits dans les projets d'aménagement. De ce fait, « *le médiateur tentera alors ce rapprochement dans diverses situations d'incommunication* » (Liquète, 2010 : 20).

Et il convient de rappeler que Dominique Wolton fait partie des auteurs qui ont abordé la notion « d'incommunication ». Mais pour lui « *l'incommunication n'est pas tant l'échec, temporaire ou chronique, d'une situation de communication que son horizon : les malentendus, l'incompréhension mutuelle, les quiproquos, autant que les désaccords* […] ».[20]

Par ailleurs, sans nous livrer à un examen approfondi du concept de médiation, il convient tout de même de s'attarder sur la définition de cette notion. Pour Vincent Liquète,

> *La médiation peut se définir comme la recherche du lien entre l'énonciateur et le récepteur. Ce lien s'établit, grâce à une tierce personne et/ou un ensemble de techniques, d'outils, de messages ou d'interfaces accompagnant le récepteur (usager, client, citoyen) afin de lui faciliter la compréhension par la construction de sens, pouvant se solder par un changement (d'actions, de représentations, etc.) de sa part. La médiation associe et concilie deux parties jusqu'alors distantes, se méconnaissant, voire en conflit en rétablissant la communication.* (Liquète, 2010 : 11).

[20] Pour en savoir davantage sur cette notion, voir les extraits des travaux de Dominique Wolton sur le site du CNRS dont voici le lien : http://www.wolton.cnrs.fr/spip.php?article220 (dernière consultation : le 24/08/18)

Partant de cette définition, nous remarquons l'existence des liens étroits entre les concepts de médiation et de concertation, dont la communication et la recherche d'intercompréhension sont les éléments constitutifs. Ainsi, dans le cadre de notre travail de thèse, et particulièrement dans le présent chapitre, la médiation entre les parties prenantes du projet de la ligne B fait partie des principales interrogations auxquelles nous essaierons d'apporter des éléments de réponse.

Comme nous l'avons évoqué dans notre introduction générale, les conflits d'aménagement opposant les aménageurs aux riverains se sont multipliés ces dernières décennies. Le projet de la ligne B du métro n'a pas échappé à la « règle ». Du moment où le projet de cette transformation spatiale du quartier provoque un sentiment de « peur », de saut vers l'inconnu, le maître d'ouvrage a cherché à rassurer les riverains que « *le choix du tracé n'était pas définitif, et que toutes les options allaient être étudiées et discutées*». D'où l'idée ou l'obligation de créer un espace d'échanges permettant aux parties prenantes de s'exprimer et de confronter leurs points de vue. Pour les riverains, la mise en place de cette instance de concertation est un signe de reconnaissance de leur engagement en faveur de leur quartier.

4.1 La concertation comme signe de reconnaissance de la place du citoyen.

Cette démarche de concertation spécifique a été qualifiée d'« inédite » par Rennes Métropole. Car il est rare que le maître d'ouvrage accepte la réalisation des contre-projets dans une démarche de concertation. Et même s'ils ont déchanté à la fin de la concertation, les acteurs associatifs ont salué cette initiative perçue comme un signe de reconnaissance de la place des citoyens dans la définition des politiques publiques comme l'aménagement urbain. Il y avait d'ailleurs une forme d'autosatisfaction qu'on pouvait lire dans leurs comptes rendus des réunions : « *Rennes Métropole nous intègre comme acteurs du projet*. » Car avec la mise en place d'un cabinet de concertation, « *nous sommes officiellement associés aux discussions* » ; « *nous sommes devenus incontournables* » ; « *une vraie capacité de discussion vis-à-vis de la Métropole »* (« Le métro aux Longs Champs », sept. 2008, annexe 9, vol. 2). Cette reconnaissance comme acteurs du projet de la ligne B, les leaders associatifs l'ont perçue comme le résultat de leur mobilisation et leur investissement dans le dossier.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

À cet égard, l'article de Catherine Halpern paru dans le magazine *Sciences humaines* datant de 2013, expose la notion de « reconnaissance » telle qu'elle a été conceptualisée par Axel Honneth, pour qui, « *la lutte pour la reconnaissance est le moteur des sociétés démocratiques » (In*. Halpern, 2013 : 72).

La question de la reconnaissance est en effet au cœur des travaux de ce philosophe allemand, comme en témoigne son ouvrage *Lutte pour la reconnaissance*, qui a inspiré de nombreux auteurs en sciences humaines et sociales.

Pour Honneth, « *la société n'est pas un agrégat d'individus égoïstes mus par le calcul rationnel de leurs intérêts. Les hommes ont des attentes morales. Les mobilisations et les luttes sociales apparaissent alors sous un jour très différent : elles ne visent pas seulement à obtenir des avantages matériels, elles sont des luttes pour la reconnaissance* » (*In.* Halpern, 2013 : 72).

Pour nous, cette analyse d'Axel Honneth s'apparente au « *besoin d'estime* » de la pyramide de Maslow relative à la classification hiérarchique des besoins humains. Ce « *besoin d'estime* » se traduit par le souhait de l'individu d'être reconnu en tant qu'entité entière au sein de ses groupes d'appartenance.

Pour Catherine Halpern, « *Honneth assoit cette conception de la société sur une compréhension de l'homme, celle d'un être qui pour être épanoui, pour avoir une relation harmonieuse avec lui-même, a besoin des autres. De leur amour, de leur considération, de leur respect, tant dans leur regard que dans leurs jugements et leurs comportements* ». (Halpern, 2013 : 72). À cet égard, l'analyse du collectif « Sauvons les Longs Champs » montre que la quête de considération et de respect constituent les principales raisons de la mobilisation des riverains, du fait qu'ils ont exprimé leur satisfaction quand les élus ont décidé d'organiser une concertation. D'après Catherine Halpern,

> *Honneth distingue trois principes de reconnaissance dans nos sociétés modernes, qui déterminent les attentes légitimes de chacun. Dans la sphère de l'intimité, l'amour, qu'il soit familial, conjugal, ou amical, est indispensable pour parvenir à la confiance en soi. Dans la sphère des relations politiques et juridiques, le principe de l'égalité prévaut : chacun doit avoir les mêmes droits que les autres pour avoir le sentiment qu'on le respecte. Enfin dans la sphère collective, l'individu doit pouvoir se sentir utile à la collectivité et avoir le sentiment que l'on*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

prend en considération sa contribution, que ce soit par son travail ou par ses valeurs. (Halpern, 2013 : 73).

Ces deux derniers principes, nous les retrouvons dans les perceptions qu'ont les acteurs associatifs de leur mobilisation contre le projet du métro aérien. En effet, ils demandent qu'on les respecte et exigent les mêmes droits que les autres riverains. C'est ce qu'on peut lire dans l'un de leurs comptes rendus de réunions :

« *Tout comme nos prédécesseurs, nous demandons à être traités à égalité avec l'ensemble des riverains de la ligne B. pourquoi devrions-nous être les parents pauvres du métro, seule zone de la ville pour laquelle on n'hésite pas à dégrader le cadre de vie ? Rien ne justifie cette orientation vers un métro aérien hormis la vitrine technologique, « vecteur d'image pour l'agglomération rennaise » : est-ce un argument acceptable ? Il n'y a aucune raison de continuer dans cette voie* » (« Le métro aux Longs Champs », compte rendu du 02 juin 2008 : 3, annexe 8, vol. 2).

Et quand les élus de Rennes Métropole évoquent le coût élevé du projet « habitants », les riverains disent « *pourquoi serions-nous la variable d'ajustement ?* » (*Un métro en intelligence*, 27 janvier 2009 : 37, annexe 17, vol. 2). Ou bien encore, « *Notre message : nous sommes des Rennais comme les autres, nous voulons la même considération que les autres* » (« Le métro aux Longs Champs », janvier 2008 : 5, annexe 7, vol. 2). Là le message est assez clair, puisque les acteurs associatifs exigent d'avoir la même « considération » que les autres Rennais. Car, « *La logique de la reconnaissance consiste à accorder à l'autre, sans préalable, le droit d'être là où il est, d'être ce qu'il est* » (Rui, 2004 : 87). Ici, Sandrine Rui perçoit la reconnaissance comme le fait « *d'accorder à l'autre* » son droit à la citoyenneté avec tous les attributs qui y sont rattachés. Et à travers leur mobilisation, les habitants des Longs Champs revendiquent donc « *le droit d'être ce qu'ils sont* » pour reprendre la formule de Sandrine Rui – des citoyens comme les autres.

À ce stade de notre analyse, nous observons que les conflits d'aménagements sont révélateurs des problématiques plus complexes que le seul cadre de la transformation spatiale. Car, partant du refus d'un métro aérien et de l'exigence d'un tunnelier, on aboutit à une revendication de la citoyenneté avec tous ses égards.

Comme nous venons de le voir, la notion de « reconnaissance » est inhérente aux formes de mobilisations sociales dans lesquelles les citoyens cherchent à préserver leurs acquis démocratiques, notamment l'égalité de traitement dans les droits fondamentaux. De ce fait, les

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

élus locaux essaient de créer les espaces de discussions pour répondre aux attentes de leurs administrés.

4.2 La concertation comme signe de proximité entre élus et citoyens

Comme nous l'avons vu dans le chapitre 3 de notre thèse, le collectif d'habitants a su mobiliser les riverains du quartier pour une cause commune. Ce faisant, le collectif a su « construire » ce conflit et identifier leurs interlocuteurs - Rennes Métropole - et la SEMTCAR qui est mandatée pour la réalisation dudit projet. Rappelons que la concertation aux Longs Champs était une réponse à la contestation riveraine. L'ampleur de la mobilisation des habitants et les connaissances qu'ils ont du dossier métro a conduit les élus locaux à ouvrir une discussion, qui aurait pour objectif, l'exploration commune des solutions envisageables pour le secteur Nord-est. D'ailleurs, c'est ce que reconnaît l'élue du quartier en ces termes :

> *[…] Pour revenir quand même sur le malentendu, cette concertation, cet échange, c'était le résultat d'une demande de la population. Y a pas eu a priori, on n'a pas dit on vient vers vous, vous êtes gentils, vous allez nous donner votre avis et puis…les choses ne sont pas produites de cette manière, nulle part d'ailleurs. Parce qu'on est aussi sur un projet dont les enjeux débordent largement l'ici et le maintenant. Mais c'est la réaction, l'organisation…on avait des habitants, des citoyens qui se sont organisés, qui se sont questionnés, qui se sont mobilisés, qui ont demandé à être entendus. Et la promesse avait été faite qu'il y ait des études complémentaires*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2)
>
> Elle ajoute que, « […] *je crois que c'était à notre honneur de le faire sous le regard des gens qui s'étaient investis, des gens qui avaient étudié la question*. » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Ces déclarations vont dans le même sens que la Délibération du 23 avril 2009 : « *L'objectif de la démarche de concertation a été de s'assurer que toutes les attentes des riverains du secteur Nord-est (habitants, entreprises, universités, services publics et institutions) puissent*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

s'exprimer et être prises en compte dans la réflexion. Aucune solution ne s'imposant d'évidence, il s'agit donc avant tout d'éclairer la prise de décision des élus » (Délibération de Rennes Métropole du 23 avril 2009, annexe 28, vol. 2).

Que ce soit dans les déclarations des élus locaux ou dans les termes des délibérations du Conseil de Rennes Métropole, nous remarquons l'occurrence de certains éléments de langage tels que « *répondre aux attentes des riverains* », « *garantir le droit à la parole* », « *que toutes les opinions puissent s'exprimer et prises en compte* », etc. À les entendre parler, nous avons l'impression que cela va de soi. Mais en réalité les choses ne sont pas aussi simples, car cette demande de « droit à la parole » des citoyens n'est pas toujours la bienvenue. Certains responsables politico-administratifs ne sont pas toujours prêts à accepter la remise en cause de la légitimité de leur pouvoir de décision. Cela pourrait s'expliquer par la tradition jacobine avec tout ce qu'elle comporte comme hiérarchisation du travail politique.

Si cette délibération présente assez clairement l'objectif de la démarche de concertation, l'analyse de l'entretien que nous avons eu avec l'élue du quartier nous a permis de tirer un peu plus d'enseignements sur les raisons de la mise en place de cet espace d'échanges. Ainsi, la concertation spécifique aux Longs Champs aurait pour objectifs, d'après les déclarations de l'élue du quartier, de :

4.2.1 Créer un cadre pour l'échange et promouvoir la culture de l'écoute.

« […] *Et il faut qu'on puisse auditionner, entendre, pas nécessairement suivre. Mais qu'on puisse entendre et créer les conditions de ce qu'on appelle la controverse, qu'on puisse créer cet espace, ça c'était important »* (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2). Dans cet extrait, l'élue souligne l'importance des espaces d'échanges entre les riverains et les responsables de la vie politique locale. Toutefois, elle pose une nuance : « *entendre, pas nécessairement suivre.* » Ce qui renvoie à l'attachement des élus à leur pouvoir d'arbitrage sur tout ce qui touche à l'action publique. Nous y reviendrons dans nos prochains paragraphes consacrés à la confrontation des légitimités.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

4.2.2 Cultiver l'esprit du dialogue et de proximité : démocratie participative

« *Il s'agit aussi de pouvoir donner à voir, de pouvoir mettre en perspective les points de vue. Et donc le partage de la culture des transports en commun, le partage de la culture des finances publiques, le partage de la culture d'un projet d'envergure qui concerne bien sûr les habitants, mais surtout pas que ces habitants-là, qui concerne les habitants d'aujourd'hui, mais aussi les habitants de demain […]* » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

À travers cet extrait, l'élue du quartier exprime les avantages d'une démarche de concertation, en ce sens qu'elle permettrait l'exploration commune des problématiques qui touchent au quotidien des riverains. Les transports en commun et les finances publiques sont en effet des sujets qui peuvent créer des tensions et des controverses entre les citoyens et les élus locaux. De ce fait, la concertation spécifique aux Longs Champs apparaît comme un outil qui traduirait la volonté politique des élus locaux de mettre en place la démocratie participative.

4.2.3 Démontrer que les élus sont attentifs à la demande de parole des riverains

« *L'élu il est dans un rôle de garant, du respect de la parole de tous. Il est là aussi comme…on est alors facilitateur de cette parole, c'est pour ça que je tenais à ce que cette instance de concertation se tienne, que les informations partagées soient de qualité, ça été le cas* ». Dans cette déclaration, l'élue rappelle son rôle comme garante de la mise en place des espaces d'expression, qui seraient les gages d'une démocratie participative. Il y a là une forme d'autosatisfaction sur les échanges qui ont eu lieu lors de cette concertation. Or, comme nous le verrons dans nos prochains paragraphes, certains acteurs associatifs ne partagent pas ce point de vue.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

4.2.4 Désamorcer la situation conflictuelle pour éviter le durcissement de la position des riverains

« *Il a fallu désamorcer, parce qu'on voit bien si on n'a pas l'espace d'échange, tous les fantasmes, toutes les histoires autour, toutes les interprétations ont libre cours.* » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Comme nous le constatons, les porteurs des projets d'aménagement redoutent les situations conflictuelles avec les riverains. Raison pour laquelle ils cherchent à désamorcer le conflit pour éviter la constitution d'une opposition dure et durable dans le temps. C'est ainsi que, dès le début de la contestation aux Longs Champs, les élus de la Métropole ont organisé plusieurs réunions pour essayer de répondre aux inquiétudes provoquées par ce qui se présentait à l'époque comme une hypothèse d'insertion aérienne du métro dans ce secteur Nord-est. Ces réunions feront l'objet d'une analyse dans nos prochains développements.

Par ailleurs, et pour finir ces enseignements tirés de notre entretien avec l'élue locale, nous posons l'hypothèse que l'instance de concertation aurait pour objectif de mener une réflexion commune visant la quête d'une solution consensuelle entre les parties prenantes.

Cependant, si les déclarations de l'élue du quartier nous semblent présenter une vision constructive de la démarche de concertation dans le cadre de la ligne B, certaines études pointent l'instrumentation de la concertation. Ainsi, pour Stefan Bratosin, la concertation serait perçue comme une forme symbolique de l'action publique visant à promouvoir la démocratie participative. (Bratosin, 2001). Loïc Blondiaux parle de « *l'apparence d'un gouvernement proche du peuple* » (Blondiaux, 2008 : 20). Certains observateurs des conflits d'aménagement vont plus loin et considèrent la concertation comme une opération destinée à identifier et à neutraliser les oppositions aux projets d'urbanisation. « *[…] d'autres y voient des risques de « paternalisme », de « despotisme éclairé », voire des possibilités pour le pouvoir de stratégies à la Machiavel visant à « organiser la contestation » pour mieux maîtriser et en récupérer les « résultats », ou tout au moins pour désamorcer l'agressivité sociale* » (Antoine, 1976 : 11).

Cependant, sans procéder à une conclusion hâtive de ce chapitre, nous pouvons d'ores et déjà estimer que la mise en place de cet espace de dialogue pourrait être perçue comme une « victoire » de la part des riverains. Car le pouvoir discrétionnaire des élus locaux se trouve confronté aux velléités d'appréciation des citoyens ordinaires, qui manifestent le désir d'être

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

écoutés. Ce qui renforce l'hypothèse qu' « *en démocratie, tout individu, groupe ou institution a le droit de faire naître un débat sur une question d'intérêt collectif, de saisir les autres catégories concernées et par –delà, de saisir l'opinion publique. Les associations ont évidemment un rôle à jouer dans cette perspective mais sans pouvoir prétendre à un monopole* » (Antoine, 1976 : 8).

Selon le compte rendu du colloque d'Arc-en-Senans des 21 et 22 novembre 1975, organisé par le groupe interministériel d'évaluation de l'environnement et l'Association Internationale Futuribles, « *Il suffit d'un petit nombre de personne pour bloquer une décision qui pose un problème d'intérêt collectif* » (Antoine, 1976 : 8).

Ce constat qui date de plus de quatre décennies est plus que jamais d'actualité. Ainsi, que ce soit à travers des contestations comme celles des riverains des Longs Champs ou par le biais des pétitions en ligne, les citoyens des démocraties contemporaines parviennent à obliger les maîtres d'ouvrages d'ouvrir des espaces de dialogue à chaque fois que naissent des divergences sur la conception d'un projet d'aménagement, l'enfouissement des déchets nucléaires, etc.

De ce qui précède, et pour essayer de mieux comprendre les enjeux de la construction de la ligne B, une analyse critique de la démarche de concertation entre les parties prenantes s'impose dans ce travail de thèse. Car nous devons éviter les raccourcis conduisant à des conclusions hâtives, qui ne reflètent pas le corpus analysé.

Étant conscient des critiques inhérentes aux processus de concertation, et pour tenter de garantir une certaine neutralité et éviter que les débats soient biaisés, (c'est notre point de vue), le maître d'ouvrage a choisi de confier le pilotage de cette concertation à ce « cabinet indépendant », TMO Régions.

4.3 L'instance de concertation : vers une recomposition des acteurs de la vie politique locale ?

Notons que c'est en juin 2008 que le cabinet TMO Régions a été missionné pour accompagner cette concertation. En substance, et d'après les documents présentant la démarche de concertation (annexe 32, vol. 2) cette instance de « médiation » consistait tout

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

d'abord à assurer la confrontation des points de vue. Puis à l'issue de ces confrontations d'opinions, TMO devrait proposer une ou plusieurs options de tracé et d'insertion. Eu égard aux enjeux métropolitains de ce projet, nous pouvons dire que le rôle que TMO a joué n'a pas été simple. Car les riverains connaissaient assez bien leur dossier et sont restés vigilants durant les discussions. En plus de ces deux principales missions, TMO devait assurer la diffusion de ses travaux pour permettre aux parties prenantes d'accéder aux informations nécessaires pour se forger une opinion sur les options d'insertion du métro.

TMO avait aussi pour mission de recueillir[21] et de traiter les questions soulevées par mails, courriers ou pendant les différentes réunions conduites par ladite instance. Et sa dernière mission était de présenter les conclusions de ses travaux dans une réunion publique.

D'après le rapport de Rennes Métropole en date du 23 avril 2009, l'instance de concertation était présidée par deux élus locaux. Et il y avait un peu plus de 30 personnes qui étaient membres de cette instance de concertation. C'était notamment les représentants de Rennes Métropole et de la SEMCAR, du Conseil de quartier, des représentants de l'Association Vivre aux Longs Champs et de l'Association MUSE (Pour un Métro Utile, Souterrain et Ecologique), des entreprises publiques et privées, de l'université Rennes 1 et d'autres institutions concernées par le tronçon Beaulieu – Champs Blancs.

De par sa composition, nous considérons que l'insertion du métro aux Longs Champs était une problématique qui a mobilisé les acteurs de la société civile, économique et politique. L'élargissement de cette instance de concertation aux associations des riverains dû à leur mobilisation, aurait pour objectif d'enrichir la réflexion autour de la question de la gestion des territoires (Jean-Eudes Bereut, 2010) et en particulier celle de la définition de l'intérêt général par les citoyens ordinaires, (Arthur Jobert, 1998 : 68-69). Cela implique qu'en théorie les élus locaux ne devaient pas être les seuls dépositaires du pouvoir décisionnel. Ils devraient désormais composer avec des nouveaux acteurs – les riverains – qui se considèrent légitimes à définir ou d'orienter l'élaboration des politiques publiques locales. De ce fait, le projet de la ligne B nous a permis d'explorer et d'appréhender la complexité de la définition de l'intérêt

[21] Dans l'optique de permettre à l'ensemble des habitants souhaitant s'exprimer sur le projet de la ligne B, l'instance de la concertation a mis en place plusieurs outils de recueil des questions, commentaires, suggestions des riverains. Ainsi, ils pouvaient non seulement poser leurs questions lors des réunions de l'instance de concertation, mais aussi de les envoyer par mail ou de les déposer dans des boîtes aux lettres de Rennes Métropole et à l'EPI des Longs Champs.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

général dans un contexte de la montée en puissance de la défiance à l'égard des acteurs de la vie politique.

Par ailleurs, sans aucune intention de les mettre en cause, nous nous posons la question sur la pertinence de la nomination de deux élus pour présider cette instance de concertation. Le représentant de l'Association MUSE n'a pas manqué de pointer ce qu'il considérait comme la « double casquette » des élus, qui, du fait de leur position dans l'instance de concertation, se retrouvaient à la fois « juges et parties ». D'où la remise en question de l'indépendance de cette instance de concertation par les représentants des associations d'habitants. Or, comme nous l'avons précédemment souligné, le choix de TMO Régions aurait pour but d'éviter les suspicions relatives à la transparence et au conflit d'intérêt. Mais comme nous avons pu le noter lors de nos entretiens, le membre de l'Association MUSE s'attachait à pointer tout ce qui constituait pour lui, une entrave à la tenue d'une « concertation digne de son nom ». Ainsi disait-il :

> *Par exemple je peux aussi vous parler de l'AUDIAR. L'AUDIAR qui est donc soi-disant une association indépendante qui fournit de la statistique pour tout ce qui est l'aménagement de l'agglomération rennaise. On s'aperçoit, la ville et la SEMTCAR, le Président s'appelle M. X, le conseil d'administration, c'est la moitié du conseil municipal de Rennes, le Préfet qui donne la déclaration d'utilité publique fait partie de l'AUDIAR, membre de droit, plus les directeurs de différents services de la Préfecture. Donc il n'y a pas du tout d'indépendance entre Rennes Métropole et la préfecture, alors que normalement la décision devra être totalement déconnectée de …, enfin, celui qui donne la décision doit être déconnecté de celui qui la demande, là ils travaillent tous en même temps. Donc ça pose problème* » (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

De ce fait, nous nous interrogeons si la Métropole n'aurait-elle pas mieux fait de confier la présidence de cette instance de concertation à TMO Régions. Mais tout dépendra du positionnement des élus lors de leurs différentes réunions avec les riverains.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

4.4 Les modalités de la concertation : TMO à l'épreuve de la gestion de conflit

Ayant été missionné pour piloter la démarche de concertation, et compte tenu de la complexité de ses missions, TMO Régions devait définir une méthode de travail qui devrait permettre l'ouverture d'un dialogue constructif entre les parties prenantes. En nous appuyant sur nos entretiens, sur les comptes rendus des réunions réalisés à la fois par TMO et les associations des riverains, nous essaierons de saisir les modalités et le déroulement de cette concertation spécifique aux Longs Champs.

D'après les comptes rendus réalisés par ce cabinet d'études – TMO Régions -, l'élaboration du cadre de travail a fait l'objet de rencontres préalables avec les élus et les représentants des habitants du quartier. L'idée était dès le départ que les modalités d'échanges soient acceptées par les parties prenantes, afin de garantir le bon déroulement de cette démarche de concertation.

Et selon les représentants des riverains, c'était en été 2008 qu'a eu lieu leur première rencontre avec le responsable de TMO Régions, chargé de piloter la démarche de concertation. Et à propos, un des acteurs associatifs disait que M. X était étonné par les propositions du collectif d'habitants : « […] *sa première réaction était « je ne comprends pas que vous n'ayez pas accepté ça !». Et on a dit non, non, c'était nous qui l'avons proposé (…) « ah oui d'accord » (rire) et lui en fait ce qu'il avait proposé, c'était quelque chose d'assez similaire quoi. C'était des règles du jeu assez un peu similaires avec ce qu'on a proposé* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Comme nous pouvons le noter dans cet extrait, la définition des règles du jeu était, bien qu'elle finisse par être acceptée, le premier point de frictions entre les protagonistes. Dans une démarche de concertation comme celle que nous examinons, les acteurs associatifs sont vigilants quant à l'équilibre de l'accès à l'information et au droit à la parole, qui sont deux éléments essentiels dans le mécanisme d'exercice du pouvoir. Ce, d'autant plus que ce sont les élus et les techniciens/experts qui détiennent le monopole de l'information dans ce type de projet d'aménagement.

Par ailleurs, avant de revenir sur la concertation spécifique aux Longs Champs, rappelons que Rennes Métropole avait saisi la CNDP (Commission nationale du débat public) concernant la tenue d'un débat public sur le projet de la ligne B. « *La CNDP a été saisie la première fois le*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

10 octobre 2002 ; elle avait jugé le projet encore insuffisamment établi pour pouvoir se prononcer et incite Rennes Métropole à la reconsulter ultérieurement. La fin de l'étape de faisabilité parait le moment opportun pour renouveler cette démarche sur la base d'un dossier actualisé ».

Rennes Métropole avait effectivement renouvelé sa demande d'organiser un débat public. Mais pour cette deuxième fois aussi, la CNDP a estimé qu'il n'y avait pas besoin d'organiser un débat public. Voici les termes de sa décision :

> *Art. 1 : Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'extension du réseau de métro de Rennes Métropole.*
> *Art. 2 : Il est conseillé au Conseil de Rennes Métropole de poursuivre la concertation engagée et de l'élargir, notamment à l'occasion de réunions publiques pour amplifier l'information de la population et l'expression des habitants et usagers sur les différents aspects du projet, son phasage et son financement ainsi que sur les modalités de concertation après enquête publique et durant le chantier*. (CNDP, Séance du 04 juin 2008, annexe 35, vol. 2).

Si la CNDP estime qu'il n'y avait pas lieu d'organiser le débat public concernant l'élaboration du projet de la ligne B, les membres de l'Association MUSE n'ont pas du tout apprécié cette décision. « *Il y a une décision de la CNDP, je ne sais pas si vous avez regardé, qui écartait je ne sais pas pourquoi, le métro de cette procédure. Alors que normalement c'est un des plus gros projets au point de vue valeur, et qu'il est écarté de passer par cette commission. Enfin bon !* » (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2). Cette déclaration de l'acteur associatif montre bien la frustration de l'association MUSE de voir la CNDP écarter le projet de la ligne B de la procédure du débat public. Et nous pouvons formuler l'hypothèse que le bilan de la concertation n'aurait pas été le même que si la CNDP avait accepté d'organiser le débat public pour la ligne B. La portée médiatique et la mobilisation riveraine auraient été plus importantes, et cela aurait pu changer la donne sur les modes d'insertion et l'emplacement des stations dans ce secteur Nord-est.

Pour revenir à la démarche de concertation pilotée par TMO Régions, l'un des acteurs associatifs souligne que : « *Tout le monde n'était pas forcement d'accord au début ; il y a certains qui disaient que oui, c'est un piège qu'on nous tend, etc. On s'était dit, on ne peut*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

pas dire qu'on ne nous écoute pas, et quand on propose de nous écouter on n'y va pas ; donc là-dessus le consensus était assez général » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

L'hésitation d'aller à la table de discussion avec les élus renvoie une fois encore à la question de « confiance » dont nous évoquions ci-dessus (cf. chapitre. 2). Du moment où le manque de confiance provoque un sentiment de peur, le collectif d'habitants craignait de « se faire avoir ». En outre, cette crainte pourrait s'expliquer par le fait que les techniciens-experts maîtrisent bien leur sujet (dossier métro), au détriment des habitants qui, même s'ils se sont investis pour comprendre les tenants et aboutissants du projet de la ligne B, ignoraient certains aspects très techniques. Et nous pouvons admettre que toute forme de lacune relative au dossier métro, que les techniciens auraient constatée chez les acteurs associatifs, pourrait servir à affaiblir ces derniers lors des réunions de concertation.

Mais en même temps, les riverains ont compris que la politique de la « *chaise vide* » va ternir leur image. Et la seule façon de se faire entendre passe par l'acceptation de cette offre de dialogue.

« […] *Et nous, après globalement on n'a pas eu des refus forts ; il y a eu des craintes de se faire manipuler, de se faire mener un peu en bateau là-dessus* ». En effet, dans des espaces de discussion comme celui de la concertation aux Longs Champs, le risque de se faire manipuler ne peut pas être totalement évacué. Car, dans certains cas, il peut y avoir la rétention des informations sensibles de la part des techniciens ou du maître d'ouvrage. De plus, lors des réunions, le langage purement technique des techniciens-experts ne s'simplifie pas les échanges. D'ailleurs la non maitrise de ce langage techniciste empêcherait une certaine catégorie de participants à prendre la parole. Lors de notre entretien, le membre du collectif « Sauvons les Longs Champs » disait que certaines personnes ne prenaient pas la parole même pendant les réunions des différents groupes de travail. Et parfois les responsables de groupe sont obligés de faire un tour de table pour essayer de recueillir les points de vue de certains participants.

Ces phénomènes de repli sur soi lors des réunions publiques renvoient aux débats sur les inégalités des catégories socio-professionnelles. Et l'organisation des forums de discussion en ligne nourrit l'espoir de pallier ces inégalités.

Mis à part ce constat relatif au blocage de certaines personnes à exprimer leurs opinions pendant les réunions, la définition des règles du jeu de la concertation faisait partie des préoccupations des acteurs associatifs :

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *[…] Les règles du jeu étaient plutôt assez transparentes […] Donc on voyait que c'est plutôt positif quoi. Car les élus avaient une démarche assez positive en disant on veut faire la discussion et tout.*
> *Donc au début de la concertation il n'y a pas eu de soucis, les premières réunions c'était dans la transparence. On avait toutes les infos, donc on va dire que ça a commencé bien. Au départ on avait un peu déchanté. Mais au début ça a commencé plutôt bien, même si c'est vrai que de fois on était un peu virulent, ou des positions un peu tranchées de deux côté ; je pense qu'on a réussi à s'écouter quoi*. (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

La transparence constitue un élément important dans le fonctionnement de la démocratie. Elle l'est encore davantage dans une démarche de concertation comme celle que nous examinons. Sans la transparence, il ne peut y avoir de confiance entre les parties prenantes. Étant assez souvent pointés du doigt pour leur manque de transparence lors des réunions de concertation et autres, les responsables politico-administratifs essaient de faire en sorte que les règles du jeu soient acceptées par les parties prenantes. Dans le cas de la concertation spécifique aux Longs Champs, « *[…] ces règles étaient transparentes* […]» Car, d'après les propos de l'un des acteurs associatifs, les besoins d'informations semblent être satisfaits.
Par contre la transparence et l'accès à l'information, seules, ne suffisent pas pour assurer des discussions sereines. Par conséquent, on assiste à l'émergence des formes de tensions entre les parties prenantes, puisque l'exploration commune des points de divergences n'est pas évidente. Car les enjeux sont énormes de part et d'autres. Nous reviendrons sur ces différentes formes de tensions dans les chapitres 5 et 6 consacrés à l'élaboration des trois projets et à la confrontation des légitimités.

Par ailleurs, en fonction de son cahier de charges, l'instance de concertation s'est réunie à quatre reprises. D'après TMO Régions, les deux premières réunions (13 et 22 octobre 2008) ont été consacrées à la présentation des études techniques et les neuf scénarios d'insertion envisageables. TMO Régions indique que, « *l'objectif était de donner à chacun l'ensemble des informations nécessaires à la réflexion* ». Ces deux premières réunions s'avéraient très importantes dans la mesure où les besoins d'éclairage étaient considérables de la part des riverains. Ce, d'autant plus que les études présentées dans le dossier d'aide à la décision (DAD) n'étaient pas suffisamment étayées. Les acteurs associatifs y ont relevé de nombreuses

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

zones d'ombre qui ne leur permettaient pas de saisir les enjeux dudit projet. « *Honnêtement le DAD il y a plein de failles dedans. C'est un gros dossier on voit des choses. Je pense que le dossier est sorti fin 2007. Au lancement de la campagne électorale, le dossier n'était pas encore finalisé. Il y avait une volonté de le sortir à ce moment-là, je pense, c'est ce qui fait qu'il y avait plein de zones d'ombre* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Notons que ce sont les techniciens de la SEMTCAR qui étaient en charge de la présentation des éléments techniques liés à l'élaboration du projet. Et compte tenu de l'hétérogénéité des parties prenantes, un travail pédagogique s'imposait pour une bonne compréhension du dossier.

D'une manière générale, ces réunions de présentation des études techniques par les techniciens-experts sont révélatrices d'une situation assez paradoxale pour les riverains. En effet, durant les phases de contestations, ces derniers n'ont cessé de remettre en cause l'expertise technique réalisée par les techniciens en charge de la conception des projets tels que ceux de l'aménagement urbain. Et en même temps, les riverains se trouvent dans des réunions où ils ont besoin des explications fournies par ces techniciens-experts. D'ailleurs le fait que ces techniciens viennent en aide aux riverains des Longs Champs pour l'élaboration du scénario « habitants » est révélateur de cette « dépendance » à l'égard de de leurs compétences techniques. Peut-on de ce fait les qualifier de « juge et partie » comme le font certains acteurs associatifs ? L'équation reste difficile à résoudre. Et c'est là que resurgit la question de la confiance (cf. chapitre 2).

Quant aux deux dernières réunions du (11 et 17 décembre 2008), elles ont été consacrées à l'élaboration et à la mise en discussion des trois scénarios mettant en évidence les grands enjeux de la ligne B sur le tronçon Beaulieu-Champs Blancs. De manière plus précise, et pour essayer de trouver une solution à ce conflit d'aménagement dans le secteur Nord-est, il a été décidé que les principaux acteurs élaborent chacun son propre projet d'insertion en tenant compte des critères formellement édictés. TMO Régions avait remis aux trois groupes un document qui a servi comme cadre de travail. Document dans lequel le format (contenu, règles de présentation, etc.) et le contenu des projets ont été clairement indiqués. Bien que ce document soit perçu comme une contrainte, TMO Régions a estimé nécessaire que les mêmes règles s'appliquent aux trois groupes dans l'élaboration de leur projet respectif.

C'est ainsi que la SEMTCAR a élaboré son scénario d'insertion en tenant compte les critères de desserte, coût et impact environnemental.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Quant au « scénario habitants », il a été réalisé en fonction des attentes des riverains, notamment la qualité de desserte et la préservation de l'environnement dudit quartier.

En fin, pour ce qui est du « scénario aménageurs », il a été élaboré sur la base de la « *recomposition urbaine, du développement de l'agglomération et de son rayonnement* ».

Ces trois scénarios d'insertion du métro dans le secteur Nord-est ont fait l'objet d'une présentation publique lors de la réunion du 27 janvier 2009. Cette réunion marquant la fin des travaux de l'instance de concertation s'est soldée par des vives tensions. Les représentants des associations nous avaient soulignés que l'élaboration du « scénario habitants » était émaillée des tensions. Nous reviendrons sur ce débat houleux lors de cette dernière réunion de l'instance de concertation.

Par ailleurs, pour des raisons méthodologiques, nous nous focalisons essentiellement sur le scénario « habitants » pour essayer de cerner leur organisation de travail dans un contexte de conflit d'aménagement. La mobilisation des connaissances et des argumentaires pour l'élaboration du « scénario habitants » retiendront particulièrement notre attention dans le chapitre 5 qui suit.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Chapitre 5. Élaboration de scénarios d'insertion du métro: vers un modèle de co-construction de l'action publique ?

Après avoir examiné les objectifs de l'instance de concertation et son mode d'organisation dans le chapitre 4, le chapitre 5 de notre thèse a pour objectif d'examiner les enjeux des trois scénarios d'insertion proposés. Nous nous intéresserons particulièrement au scénario « habitants » pour essayer de saisir les modalités de la réalisation de leur projet.

Après la phase de contestation qui a conduit Rennes Métropole à mettre en place une démarche de concertation spécifique aux Longs Champs, les riverains étaient invités à exprimer leurs attentes en réalisant le scénario idéal de l'insertion du métro. Ce scénario « habitants » a été mis en concurrence avec deux autres scénarios : le scénario « technique », élaboré et soutenu par Rennes Métropole et la SEMTCAR, et le scénario « aménageurs », réalisé par l'Atelier de l'île, architecte-paysagiste. Cette démarche consistant à l'élaboration de trois scénarios d'insertion distincts mérite d'être questionnée. Dès lors nous nous interrogeons s'il s'agit d'un nouveau mode de conduite de l'action publique basé sur la co-construction d'un projet d'aménagement ou s'il s'agit d'une stratégie destinée à faire accepter au public (riverains) un projet déjà « ficelé » comme l'indique certains riverains. Avant d'aborder ces questions, il convient de s'intéresser au scénario « habitants », dont la réalisation constitue un défi à relever. Ce qui nécessite des moyens humains, matériels et financiers, etc. La théorie de la mobilisation des ressources (RMT) (Danny Trom & Daniel Cefaï) nous servira comme base d'analyse.

5.1 L'élaboration du scénario « habitants » : retour sur la théorie de mobilisation des ressources

D'après les sociologues de l'action collective, les théories de la mobilisation des ressources sont « *focalisées sur les capitaux matériels et symboliques investis et sur les stratégies organisationnelles et idéologiques engagées pour produire une action collective. Capitaux et stratégies sont en effet indissociables de la « praxis cognitive » qui les insère dans un projet*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

de sens : ils co-émergent dans le processus même de définition et de maîtrise collective de problèmes publics » (Cefaï, 2001 : 78-79).

Comme nous pouvons le noter dans cet extrait, « *les capitaux matériels et symboliques investis et les stratégies organisationnelles et idéologiques* » constituent des éléments importants pour les théories de la mobilisation des ressources. Raison pour laquelle nous avons recours à ces théories pour appréhender les modalités de la conception du scénario « habitants ». Mais avant de procéder à ce travail d'analyse du scénario « habitants », nous estimons qu'il est nécessaire de contextualiser l'émergence de cette théorie en reprenant les travaux de Daniel Cefaï et Danny Trom. Pour ces derniers,

> *La théorie de mobilisation des ressources (RMT), dont le site institutionnel a d'abord été l'université de Michigan et les promoteurs A. Oberschall (1973, 1993) ou M. Zald & J. McCarthy (1979, 1987), s'impose comme modèle utilitariste de M. Olson, elle a fourni une langue commune aux recherches sur l'action collective. Historiquement, elle coïncide avec l'émergence de nouvelles formes d'action collective dans les années cinquante- soixante : d'abord le Mouvement des droits civiques, puis les mouvements étudiants, noirs, ethniques, féministes, écologistes ou pacifistes. La thèse de l'effervescence collective, dans des groupes dont les croyances seraient homogènes et qui auraient subi un préjudice, est jugée probante. S'y substitue l'idée qu'une élite d'entrepreneurs en action collective façonne des mots d'ordre, compose des stratégies d'action, mobilise des ressources disponibles, enrôle l'opinion publique, fait pression sur les instances de la décision politique.* (Cefaï et Trom, 2001 : 10).

Dans cet extrait, nous notons quelques points communs entre ces mouvements qui datent des années cinquante – soixante et le collectif d'habitants des Longs Champs. En effet, que ce soit lors de nos entretiens ou dans les comptes rendus des réunions des acteurs associatifs, la question de « *préjudice* » (destruction de l'environnement et autres) apparait souvent comme l'un des motifs d'engagement des riverains dans la mobilisation. Il s'en suit de nombreuses stratégies pour mobiliser et tenter de réorienter les choix de Rennes Métropole selon les attentes des riverains.

Comme nous allons le voir dans nos prochains développements, le collectif d'habitants a, dans le but d'élaborer un scénario crédible et réalisable, procédé à cette mobilisation des

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

ressources d'une manière méthodique. Nous nous appuyons sur notre corpus pour essayer de reconstituer les modalités qui ont permis aux riverains de concevoir leur scénario (on parle aussi de « projet habitants »). Rappelons que nous avions brièvement présenté les groupes thématiques mis en place par les acteurs associatifs dans notre chapitre 3. Il s'avère nécessaire de revenir en détail sur les travaux effectués par chacun des six groupes.

5.2 Les savoirs profanes au servir de l'intérêt collectif

Dans le but de permettre aux collectifs des riverains d'élaborer un contre-projet crédible et étayé, à même de concurrencer les deux autres projets (projets ou scénarios « transporteur » et « urbaniste »), les différents groupes d'études ont effectué des travaux de terrain et de nombreuses réunions. Ils voulaient saisir cette opportunité « exceptionnelle » pour fournir un contre-projet solide. C'est en ce sens que l'animateur du groupe « tracé et insertion » disait : « *pendant la concertation, les gens autour des cinq groupes thématiques se réunissaient énormément ; il y a eu une centaine de réunions sur un an. Donc ce qui n'est pas négligeable. Mais tout le monde n'assistait pas aux réunions…et on essayait de rencontrer les habitants avec des réunions de quartier régulières. Il y avait des grosses réunions de quartier, on expliquait ce qui était un peu fait, qu'on avait des éléments, et tout ; c'est là où on avait au-dessus de 300-400 personnes […]* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

À l'issue des enquêtes de terrain et des séances de travail, chaque groupe a apporté sa contribution pour la conception du scénario « habitants ». On est là dans une forme d'apprentissage collectif et une capitalisation des savoirs profanes. De ce fait, certains groupes se sont illustrés plus que d'autres: « […] *Et donc là-dessus il y a des groupes qui ont eu des livrables très constructifs comme le groupe écologique, enfin un dossier vraiment bien fait. Les gens qui étaient dans ce domaine ont fait vraiment quelque chose de bien étayé, de bien construit* […] » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

5.2.1 Le groupe d'études écologiques

Ce travail du groupe écologique que nous avons consulté constitue une source d'informations très intéressante pour la construction de l'argumentaire sur l'impact environnemental de

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

l'insertion aérienne du métro. Notons que ce groupe d'études est constitué en fonction des compétences des bénévoles (faune et flore). Et nous avons jugé utile de reprendre quelques éléments du compte rendu de ce groupe qui justifient l'opposition des habitants au métro aérien. En effet, les auteurs d'études écologiques soulignent que « *la coulée verte est comme une refuge pour la biodiversité*. […] *Ce dossier réalisé présente l'intérêt biologique de ce corridor de nature, sanctuaire patrimonial d'un quartier récent* » (« Analyse écologique du quartier », annexe 12, vol. 2).
S'agissant de la flore, « *un inventaire exhaustif des arbres a été réalisé par les habitants du quartier.* » Ce qui a permis de « *repérer un grand nombre d'arbres remarquables présents dans le quartier* » (« Analyse écologique du quartier », annexe 12, vol. 2).

De surcroît, le document indique aussi « *la présence des insectes protégés, des espaces boisés classés au PLU (Plan local d'urbanisme*) ». Quant à l'inventaire écologique, il a permis de relever « *la végétation des zones humides constituées de deux bassins*. » Pour ce qui de la faune, le groupe d'étude a recensé « *de nombreuses espèces protégées localisées dans une haie bocagère, dont les arbres sont classés dans le PLU, c'est le cas notamment des « chênes pédonculés* » (« Analyse écologique du quartier », annexe 12, vol. 2).
Le groupe de travail écologique n'a pas manqué de souligner la présence des deux étangs et les ruisseaux traversant la coulée verte[22]. L'ensemble représente un intérêt écologique considérable. D'où « *la motivation et l'implication des habitants à préserver la fonctionnalité de leur paysage* » (« Analyse écologique du quartier », annexe 12, vol. 2).

Mis à part ce groupe d'études écologiques, il convient de rappeler brièvement les travaux auxquels se sont livrés les autres groupes d'études.

5.2.2 Le groupe d'études « communication et logistique »

Le groupe communication et logistique s'est fortement impliqué dans la distribution des tracts et la diffusion de l'information en utilisant les moyens à sa disposition. Son rôle a été décisif dans la mobilisation des habitants. De plus, ce groupe a efficacement joué son rôle dans la

[22] Pour plus d'information et d'images concernant le quartier Longs Champs, voir le chapitre 2 de notre thèse, (présentation du quartier Longs Champs).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

communication avec les élus, les riverains, les médias locaux (*Ouest France*, France 3 Bretagne, TV Rennes, etc.), régionaux et nationaux.

5.2.3 Groupe d'études sur les impacts humains

S'agissant de ce groupe, ses travaux d'enquêtes sur le terrain ont été remarquables au même titre que ceux du groupe d'études écologiques. Les membres de ce groupe ont réussi à présenter des données sur la « pollution » sonore. En effet, dans le document du 05 mars 2009 relatif à la « *Position des habitants sur l'ensemble des tracés* », les enseignements des travaux du groupe impacts humains se présentent comme suit :

> *Des relevés de niveaux de bruits ont été réalisés à proximité de la station de métro Pontchaillou*[23]*. En rapportant ces mesures dans des conditions similaires à Belle Fontaine, nous avons pu extrapoler les nuisances possibles de la station de métro Belle Fontaine si elle devrait être en aérien. Les relevées à 110 mètres de distance, en oblique, ont été mises ci-contre*[24]*. Elles ont été prises à 22h00 en semaine. Les nuisances sonores du métro aérien sont centrées autour des stations de métro. Un bruit de fond permanent est ainsi généré par les escalators : 58 dB (A) relevés à Pontchaillou contre 48 dB (A) à la même heure sur l'avenue Buttes des Coësmes. Le pic de bruit à 67 dB(A) correspond à l'accélération du métro, s'en suit le bruit généré par le métro lui-même quand il passe à hauteur du point de mesure.* »
>
> *Il convient de rappeler qu'une augmentation de 3 dB(A) correspond à un doublement de la puissance sonore (échelle logarithmique). La zone de confort de jour est de 55 dB(A) et que le niveau d'absence de perturbation du sommeil est de 40 dB(A).*
>
> (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2)

[23] Pontchaillou est l'une des stations de la ligne A du métro qui est en viaduc, entre les stations Anatole France et Villejean Université. Dans l'optique de fournir des informations crédibles, les acteurs associatifs ont jugé nécessaire d'y aller recueillir les données relatives aux nuisances sonores du métro aérien.

[24] Voir la page suivante de notre thèse, car il s'agit d'une extraction du graphique par capture d'image.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Ici, « dB » veut dire décibel, « *unité servant en acoustique à définir une échelle d'intensité sonore* », d'après le dictionnaire *Larousse* en ligne. Et il convient de préciser que « Belle Fontaine » est la future station du métro aérien sur l'avenue Buttes des Coësmes.

Par ailleurs, conscient de l'importance de la précision de leurs études dans l'élaboration du scénario habitants, le groupe a décidé de présenter leurs données sous la forme graphique ci-dessous :

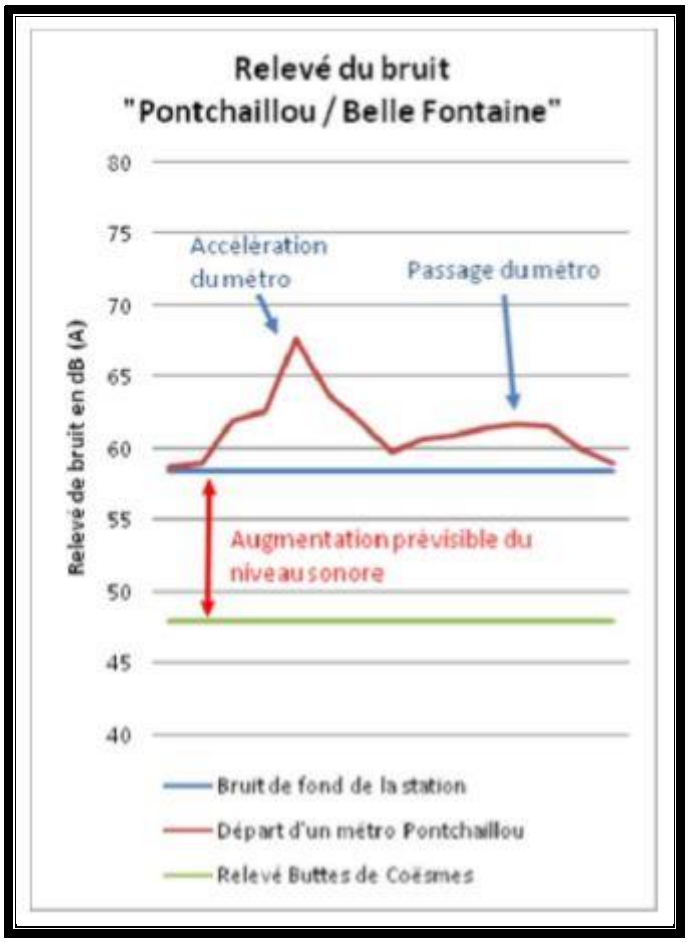


Illustration 23. Relevé de bruit
Source : *(Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs*, 05 mars 2009, annexe 11, Relevé de bruit)

Ayant participé à ce travail d'enquête, l'un des acteurs associatifs nous donne davantage d'informations sur la « pollution » sonore du métro aérien:

> *On a été faire des mesures à Pontchaillou la nuit à 23h00 pour voir quel était vraiment le bruit de métro. C'est qu'on a vu, ce que le métro entre deux stations ne faisait pas de bruit. Tout le monde est tombé d'accord pour dire oui, entre*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

deux stations ce pas perceptible. Par contre la station fait de bruit, les escalators font de bruit, les portes palières font du bruit, les « mix » de fermeture, c'est bête, font du bruit. Lors des accélérations et freinage du métro, il y a un pic du bruit. Et là on a fait des mesures avec un sonomètre, qui ont été confirmées par Rennes Métropole, en disant voilà une série des drames du métro qui font un pic, qui fait passer le bruit de fond de 55 dB à 70 décibels au moment où il accélère. À Rennes Métropole ils ont dit « oui on sait qu'il y a un problème, à 53km/h je crois » donc voilà. « Mais ce problème nous le réglerons (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

De même, certains riverains ont exprimé leurs inquiétudes sur les éventuelles vibrations d'un métro en tranchée couverte. Pour lever le doute sur ce sujet, le groupe d'études impact humains a procédé à une enquête de terrain au même titre que celle de la pollution sonore. C'est d'ailleurs ce que nous explique l'un des participants à ce travail de terrain :

> […] *Il y avait de personnes qui nous disaient* « *mais oui la tranchée couverte Buttes de Coësmes, est-ce que ça va faire des vibrations ?».* Donc à *11h du soir on est parti, on était dans le sud de Rennes au niveau des stations du sud, qu'on appelle Henri Fréville. On est allé à hauteur vraiment du métro […] ; on a pu voir qu'il n'y avait pas vraiment de vibrations. On a fait la Poterie, on a fait tous les trucs comme ça. C'est qu'on avait vu c'étaient les escalators qui faisaient du bruit, ce n'est pas le métro* […] (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Ce travail de terrain montre bien la détermination des riverains à mener des études solides pour éviter d'être critiqués comme des individus qui agissent de manière spontanée et sans informations ou données crédibles.

S'agissant de l'impact du métro aérien sur la valeur immobilière, le groupe d'études souligne que :

> *Une estimation financière de plusieurs maisons situées le long des Buttes des Coësmes a été réalisée par différentes agences immobilières pour mesurer l'impact financier d'un métro. Un chiffrage de la valeur actuelle des habitations a été demandé, puis un deuxième chiffrage en tenant compte d'un viaduc à 30 mètres des maisons, séparées par deux rangées d'arbres. Ce deuxième chiffrage*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

tient compte de la présence d'une future station de métro à Beaulieu et Belle Fontaine.

Le verdict est clair :

Une station métro à 5 minutes de marche d'une habitation fait gagner en moyenne 18%t à la valeur du bien.

Un viaduc de métro à 30 mètres d'un logement ferait perdre de 30 à 35% de la valeur du bien. (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2).

Cet extrait montre bien que l'insertion aérienne du métro dans un secteur comme les Longs Champs pourra avoir des conséquences plus ou moins importantes dans tous les domaines. Ces conséquences perçues comme des injustices, les riverains n'acceptent pas de les subir quoique les porteurs des projets d'aménagement invoquent la question de l'intérêt général.

5.2.4 Le groupe d'études tracés et insertion

À l'instar des autres groupes d'études dont nous venons d'examiner les travaux, le groupe tracés et insertion n'a pas failli à sa mission. Car les membres de ce groupe ont effectué un travail qui leur a permis de saisir les avantages et inconvénients des différentes options d'insertion figurant dans le dossier d'aide à la décision (DAD). Ainsi, chaque tracé et les modes d'insertion envisagés ont été évalués sur la base des plusieurs critères (qualité de desserte du quartier, emplacements des stations, impacts humains et environnementaux, coût, etc.)

Ayant examiné toutes les solutions (tunnelier, tranchée couverte, viaduc) et l'emplacement des stations pour chaque tracé, ce groupe d'études a fourni des informations très importantes pour permettre aux riverains de se faire une opinion sur les enjeux de l'insertion du métro. Notons que les travaux de ce groupe d'études tracés et insertion ont également permis de combler les lacunes du dossier d'aide à la décision (DAD).

Que ce soit lors des réunions de quartier, par courriers, par messages électroniques ou des posts sur les forums de discussion, les riverains se posaient des questions sur ce qui est une tranchée couverte ? Qu'est-ce qu'un tunnelier profond ? Le viaduc ? Etc. Et grâce à un travail de collecte d'informations, le groupe « tracés et insertion » a apporté des éléments de

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

réponses qui ont été très utiles à la compréhension de ces détails techniques. Raisons pour lesquelles, comme nous le verrons plus tard, le tunnelier a été choisi par les riverains au détriment des autres modes d'insertion, jugés plus ou moins impactant pour le quartier.

5.2.5 Groupe d'études financières et juridiques

Comme pour les quatre autres groupes, les questions financières et juridiques ont alimenté les débats lors des réunions du quartier. « *L'argent est le nerf de la guerre* » a-t-on l'habitude de dire, surtout pour un projet de cette envergure. Ayant examiné les données fournies par Rennes Métropole, le groupe d'études financières et juridiques a constaté un certain nombre d'imprécisions dans le dossier financier. Dans le « Dossier pour la Commission d'enquête publique », le groupe d'études financières et juridiques a donné tous les détails sur les incohérences relatives aux chiffrages de Rennes Métropole pour la réalisation de la ligne B.
Ainsi, sans aller dans les détails, nous avons estimé nécessaire de reprendre quelques éléments de ces études financières qui nous permettent de comprendre les enjeux financiers dudit projet.

Le premier constat effectué par le groupe d'études financières et juridique était celui d'un « *mélange d'euros de dates de valeurs*[25] *différentes, rendant difficile, voire erronée toute comparaison* » (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2).

Le deuxième constat était que : « *le projet final, estimé à 1029 euros (valeur 2005) dans le dossier, n'est pas le projet réel. Celui-ci a en effet subi les modifications suivantes, mais son chiffrage n'a pas été revu en fonction de cela* » (« Dossier pour la Commission d'enquête publique », annexe 12, vol. 2)

- *Boucle de Maurepas en tranchée couverte, et non plus en tunnelier.*
- *Tracé Buttes de Coësmes et contournement sud d'Atalante, et non plus cœur de quartier des Longs Champs.*

[25] En effet, selon les conjonctures économiques, la cote d'une monnaie peut être plus ou moins élevée. Et le maître d'ouvrage du projet de la ligne B devrait tenir compte des fluctuations de l'Euro dans ses opérations de chiffrages.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

- *Tracé aérien fortement revu en baisse en 2011, moins de 20% sur le tronçon*) (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2).

Comme l'a constaté le groupe d'études financières, le coût d'une tranchée couverte est moins élevé que celui d'un tunnelier. De ce fait, la Métropole aurait dû revoir sa copie sur le chiffrage. Il en est de même pour le passage du métro avenue Buttes de Coësmes, jugé moins coûteux que s'il passait au cœur du quartier en tunnelier.

Le troisième constat était celui de l'« *absence de calculs financiers sur les tronçons autres que le quartier Nord-est* » (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs, 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2). Si nous suivons bien le raisonnement du groupe d'études financières, il n'est pas juste que Rennes Métropole fasse un chiffrage basé uniquement sur le secteur Nord-est. C'est d'ailleurs ce qui fait dire aux acteurs associatifs qu'il y a une inégalité de traitement évident entre les riverains des différents quartiers desservis par la future ligne B. Alors qu'ils paient leurs impôts au même titre que les autres Rennais.

Par ailleurs, les auteurs de ces études financières soulignent que : « *Rennes Métropole choisit donc un métro aérien sur une base purement financière* », quand bien même « *les aspects financiers du projet restent très flous* » (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2). D'autre part, ils indiquent que : « *L'écart aérien/tranchée couverte est largement dans la marge d'erreur globale.* » et que « *seul le quartier Nord-est semble bénéficier d'un choix basé exclusivement sur les coûts* » (« Position des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2).

Le quatrième constat effectué par le groupe d'études financières et juridiques est que « *les chiffrages ne tiennent compte que de l'investissement et pas des coûts de fonctionnement […] Or il y a une grande différence de coût entre l'aérien et le souterrain* ». Exposé aux intempéries, le viaduc coûterait plus cher à entretenir que le tunnelier, qui a une durée de vie plus longue.

En fin, le groupe indique « *avoir demandé à plusieurs reprises des éléments financiers sur les coûts d'exploitation d'un métro aérien et d'un métro souterrain, sans succès*. »[26] (« Position

[26] Pour plus de détails sur les suffrages du projet de la ligne B, voir le « Dossier pour la Commission d'enquête publique », car nous nous sommes limité à l'essentiel pour éviter de charger notre manuscrit avec des chiffres.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

des habitants sur l'ensemble des tracés aux Longs Champs », 05 mars 2009, annexe 11, vol. 2).

Ces différentes incohérences sur les chiffrages, l'un de nos interlocuteurs l'avait évoqué en ces termes : « *Je pense que le problème aujourd'hui…avec les élus, t'as des gens avec internet qui ont de plus en plus d'informations ; donc il y a moyens de creuser les choses, et il y a moyens de trouver des failles. Honnêtement, le DAD, il y a plein de failles dedans »* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Il ajoute que : « *Honnêtement le DAD il y a plein de failles dedans. C'est un gros dossier, on voit des choses. Je pense que le dossier est sorti fin 2007. Au lancement de la campagne électorale, le dossier n'était pas encore finalisé. Il y avait une volonté de le sortir à ce moment-là, je pense, c'est ce qui fait qu'il y avait plein des zones d'ombre* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). L'idée de la sortie du « dossier d'aide à la décision » au lancement de la campagne renvoie à la question de l'opportunisme des hommes politiques, qui sont en général à l'affût des moments opportuns pour proposer une reforme ou lancer un projet d'aménagement.

De ce qui précède, l'examen des travaux des différents groupes d'études pour l'élaboration du scénario « habitants » nous a permis de tester une de nos hypothèses sur la « réflexivité de nos sociétés ». Loïc Blondiaux souligne que « *ce scénario met en avant l'élévation du niveau de compétence des citoyens ordinaires dans les sociétés contemporaines, leur aptitude à remettre en cause les formes traditionnelles d'expertise et à produire eux-mêmes des connaissances originales et utiles à l'action publique* » (Blondiaux, 2008 : 26).

Cette production des connaissances est rendue possible grâce à la facilité de l'accès et au partage de l'infomation et des expériences individuelles. Depuis le développement des réseaux des télécommunications et l'avènement d'internet, on assiste à une explosion de l'information accessible à tous. C'est en ce sens que l'un de nos interlocuteurs disait : « […] *Et internet facilite l'accès à l'information. Moi le DAD, machin, la tranchée couverte, on tape sur Google, dix minutes après, je sais c'est qu'une tranchée couverte. C'est vrai que c'est une source d'information importante* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Notons que la particularité des réseaux sociaux et les forums de discussion constituent des mines d'informations de tout genre. Et la propension d'aller sur internet pour s'informer sur tel ou tel sujet participe à la désacralisation de la parole des techniciens experts et des hommes politiques. C'est ce qui ressort de notre analyse de la concertation spécifique aux

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Longs Champs. D'ailleurs l'élaboration du scénario « habitants » doit largement à l'accès à l'information par les riverains.
Passé cette phase de la mobilisation des ressources par les différents groupes d'études, il convient à présent d'examiner la conception et le contenu du scénario « habitants ».

5.3 Le scénario « habitants » : le « faire commun » comme sources de tensions

Dans nos paragraphes ci-dessus, nous avons pu observer que les citoyens des sociétés contemporaines développent des compétences dans la collecte et le traitement de l'information en vue de la rendre intelligible aux autres. Si cela apparait comme une évidence, la mise en commun de ces connaissances dans l'élaboration d'un projet d'intérêt collectif reste problématique.
Le scénario ou projet « habitants » a été réalisé selon les critères définis par l'instance de concertation – TMO Régions (cf. modalités de la réalisation des trois projets). Il convient alors d'examiner les processus de mise en commun des différentes ressources mobilisées, marquant l'aboutissement du scénario « habitants ». De même, nous essayerons d'appréhender les enjeux dudit projet pour le quartier Longs Champs.
En effet, bien avant la mise en place de l'instance de concertation ayant piloté l'exploration des différents tracés et les modes d'insertion du métro dans le secteur Nord-est, les riverains avaient exprimé leur souhait d'avoir un métro souterrain dès le début de leur mobilisation. Et c'est justement ce besoin d'avoir ce métro souterrain qui devrait être justifié dans le scénario « habitants ». D'ailleurs les deux autres scénarios, dont l'un défendu par Rennes Métropole et la SEMTCAR d'une part, et l'architecte-paysagiste (Atelier de l'île), d'autre part, n'échappent pas à cet exercice de justification argumentée.

Comme l'indiquent les acteurs associatifs dans leurs comptes rendus, les différents groupes de travail en charge de l'élaboration du scénario « habitants » se sont réunis plusieurs fois. Réunions au cours desquelles toutes les questions principales relatives au projet de la ligne B ont été abordées. C'est à ces moments-là que les acteurs associatifs se sont rendu compte des difficultés de la réalisation d'un projet en commun. L'un des membres du collectif d'habitants nous disait qu'il est « *facile d'être contre, mais difficile d'être pour* ». Ce qui nous donne un

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

aperçu des tensions qui ont émaillé certaines séances de travail. À cet égard, nous avons jugé utile, bien qu'ils soient longs, de reprendre quelques passages de nos entretiens qui relatent les tensions auxquelles les acteurs associatifs étaient confrontés lors des réunions de travail.

« *Nous on est ouvert à tout. Donc ça on n'a eu pas mal des gens (…), qui sont dans la critique, et qui ont du mal à agir. Et ça c'est une source de tensions quand même pas négligeable dans ces genres de débats. Et ça crée des tensions internes, après si on a trois personnes comme ça, puis après ça pourrit l'ambiance quoi* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). Dans cet extrait, le responsable du groupe d'études tracés et insertion décrit un phénomène assez fréquent dans les réunions publiques d'une manière générale : la présence d'une catégorie de personnes qui sont en permanence dans la critique, mais sans apporter des idées constructives permettant d'aller de l'avant. Certes, l'esprit critique est important dans ces types de mobilisations riveraines. Mais à condition que cela ne nuise pas à l'avancement du travail collectif. Car il peut y avoir le risque que certaines personnes monopolisent la parole juste pour se faire connaître et se faire voir, mais n'apporte rien sur le fond du sujet en discussion. Donc là c'était un premier niveau de difficultés auxquelles les acteurs associatifs se sont confrontés. Et comme nous allons le voir dans les extraits suivants, il y avait des cas beaucoup plus compliqués à gérer lors de ces réunions de travail des riverains.

> […] *Après il y a quelques comportements très étonnants que j'ai découvert avec des gens qui sont en boucle. Et ça j'ai une personne, j'ai en tête, qui me disait y a un truc ; toi tu lui réponds quelque chose. Il redit la même chose ; toi tu réponds autre chose, il redit la même chose, et puis il va dire comme ça, toujours la même chose beaucoup de fois. Tu vois à la fin ! On a compris ton argument ! Ce n'est pas en répétant quarante fois ton argument qu'il aura plus de poids. Enfin il va marcher à l'usure! Mais ce n'est pas une méthode pour faire... Et c'est étonnant quoi, enfin il y a de méthode de fonctionnements qui sont très étonnantes. Mais, moi j'avoue qu'il y a une réunion où je suis parti. J'avais claqué la porte parce que j'en avais raz-le bol, parce qu'il y avait quelques personnes qui n'étaient pas vraiment dans la construction, et qui étaient plutôt dans la critique…des sous-entendus sans arrêt.*
>
> *Je pense à une personne qui était là en disant on se fait manipuler par la ville, faut pas qu'on y aille. Des petites sonneries comme ça quand ils ont la parole. Et après, non, non c'est bon, il n'y a rien, je suis d'accord, j'ai rien à dire. Je dis,*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

c'est bon quoi ! Enfin à un moment donné si tu es là juste pour ça, tu ne viens plus quoi ! (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Cet extrait montre bien les difficultés de tenir des réunions avec un public hétérogène. Et ce, malgré le fait que la majorité des habitants partage le même objectif – obtenir un tunnelier au cœur du quartier. Ces discussions, bien qu'elles soient parfois émaillées de tensions, traduisent bien l'existence d'une forme de démocratie interne, qui garantit le droit à la parole et la confrontation des points de vue entre les riverains des Longs Champs. D'ailleurs avec un peu de recul, nous pouvons dire que ces tensions inhérentes aux réunions publiques concernant les projets d'aménagement, participent à la revitalisation de la démocratie locale. Car les participants aux réunions essaient chacun de prendre la parole pour exprimer ses opinions par rapport à telle ou telle question - les modalités de l'insertion du métro en l'occurrence. Certes, il peut y avoir des propos décalés, hors-sujet, virulents par moment, mais les participants aux discussions parviennent, quelques fois, à faire retomber les tensions, grâce aux opérations de cadrage et recadrage de certains leaders associatifs.

[…] Et puis il y a une personne qui a envoyé des mails à TMO en disant qu'on n'est pas du tout d'accord. Puis après ils (TMO) apprennent dire qu'ils étaient d'accords, des choses comme ça, enfin bon…
Moi j'ai eu le représentant de TMO au téléphone. Il me disait : « je suis bien embêté ». C'est quelques jours avant de présenter le projet final. Il dit : « j'ai eu le mail de M. machin, qui m'a dit qu'il n'était pas d'accord avec le projet habitants, on ne prend pas en compte notre avis. Il me dit : «qu'est-ce qu'il en est ? » Je lui dis ça tombe bien ! Je vais voir M. machin ce soir. On a passé deux heures et demi avec M. machin à revoir tout le projet habitants, à changer des mots par-ci par-là. J'ai envoyé le projet final au représentant de TMO. Il me rappelle en disant, « je veux le projet final ». Car J'ai eu un message de M machin en disant qu'il retirait ce qu'il avait dit, qu'il était totalement d'accord avec le projet. Il dit : « je ne vois pas la différence ». Je dis ce n'est pas dur, c'est tel mot qui est changé par tel autre ; c'est telle virgule qui est bougée à tel endroit. Il dit : « ça en est là ? » Je dis oui, ça en est là. Donc on voit qu'il y a des gens en plus, qui manœuvraient derrière pour (…) voilà. (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Un autre enseignement que nous tirons de la description des formes de tensions dans les réunions de travail est celui de la difficulté de la co-construction d'un objectif collectif, « *faire commun* », pour reprendre la formule de (Daniel Cefaï, 2001). Car chaque participant à la discussion peut estimer que ses arguments sont valables et doivent être pris en compte par les autres. Ces réunions de travail constituent à la fois une mise à l'épreuve de la capacité des riverains à s'entendre et à élaborer un projet commun dans l'intérêt du collectif, et un laboratoire d'expérimentation de la démocratie participative à l'échelle du quartier. Ce qui suppose une mise à l'écart des intérêts catégoriels et un dépassement de soi pour bâtir l'intérêt collectif. Or, l'analyse de notre corpus nous a permis de remarquer une forme de contradiction entre la volonté de défendre un intérêt collectif, et la tendance, pour certains habitants, à vouloir tirer des avantages beaucoup plus individuels sur l'insertion du métro aux Longs Champs. Les discussions sur l'emplacement des stations sont révélatrices de ces contradictions.

> *[…] Il y a des tensions qui ont été provoquées par des gens qui sont au-dessus de l'intérêt général, on va en discuter. Il y a d'autres gens qui ont râlé parce qu'en disant là, la station… Au début la tension qu'il y a eu c'était vraiment où est-ce qu'on met la station ? Là-dessus aucune idée. Et en gros on avait des gens qui disaient si on met la station au cœur du quartier, il va falloir bétonner tout, ça va être horrible […] Et après les gens qui étaient très virulents là-dessus, c'est ceux aussi qui étaient les plus proches de cette station-là, et plus loin de l'autre. Donc après on ne sait jamais trop les intérêts qu'il y a derrière. Je pense qu'il y a des gens de très bonne foi, et des gens qui étaient plus individualistes que les autres. Ça c'est un type des tensions […]* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Comme on peut le noter dans cet extrait, certaines personnes portent une attention très particulière sur l'emplacement des stations pour des raisons personnelles : soit parce qu'elles souhaitent être plus proches de la station pour en tirer profit (gain du temps lors des déplacements), soit pour éviter les éventuelles nuisances dues à la proximité d'une station. À ce titre, elles s'éloignent de l'objectif principal – la défense d'un intérêt collectif pour le quartier. Là nous remarquons que certains agissements ne simplifient pas les échanges et la recherche des compromis lors des réunions concernant l'élaboration du scénario « habitants ».

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Ce qui nous renvoie aux travaux d'Habermas sur les principes de la discussion. Nous pouvons dire que les participants à la discussion ne recherchent pas forcement l'intercompréhension. Par ailleurs, si les acteurs associatifs font en sorte que l'unité des riverains soit préservée, les comportements de certains participants aux réunions ne favorisent pas cet esprit d'unité, gage de l'efficacité de l'action collective.

> […] *Mais les quelques personnes qui ont mis une mauvaise ambiance, ils ont fait fuir beaucoup de gens. Et après ils étaient les premiers à critiquer le fait que les gens partaient. On dit bah ouais, tu as vu l'ambiance que tu as foutue. En plus ces personnes-là c'étaient des personnes qui n'étaient pas là au début. Donc, ils disaient bah ouais ils nous laissent tomber. Ils n'étaient pas solidaires au début, et après quand ça les concerne, ils viennent ; et puis ils critiquent les autres. Il y a quelques personnes constructives, et d'autres négatives.* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

En effet, ce passage renvoie aux travaux sociologiques relatifs aux études de comportements et la psychologie des groupes dans les actions collectives. Bien qu'ils soient animés par l'élaboration d'un objectif commun, certains comportements ne facilitent pas la réalisation dudit objectif. Pour les leaders associatifs, l'identification et la gestion de ces comportements représentent un travail considérable. Car il s'agit de composer avec des individualités des caractères, sans provoquer des sentiments de frustrations.

Par ailleurs, malgré les tensions auxquelles se sont confrontés les participants aux réunions de travail, les riverains ont pu élaborer leur projet qui fait du tunnelier leur premier choix. Et dans le but de la recherche de consensus et de légitimité, les acteurs associatifs ont procédé à un sondage pour s'assurer que le projet qu'ils défendent ne fasse pas l'objet de critiques, qui affaibliraient les riverains lors de la présentation finale des trois scénarios d'insertion.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

5.4 Sondages internes : les acteurs associatifs en quête de la légitimité ?

Le questionnaire distribué aux habitants des Longs Champs comportait quatre questions. Les acteurs associatifs ont reçu 381 réponses, soit 21% des foyers. Les réponses obtenues sont présentées ci-dessous sous forme de schéma.

La première question portait sur les futurs utilisateurs de la ligne B. Et comme nous pouvons le constater ci-dessous, c‟est plus de la majorité des questionnés qui vont utiliser le métro. Par contre les utilisateurs réguliers représentent un pourcentage moins élevé qu‟on ne le pensait.

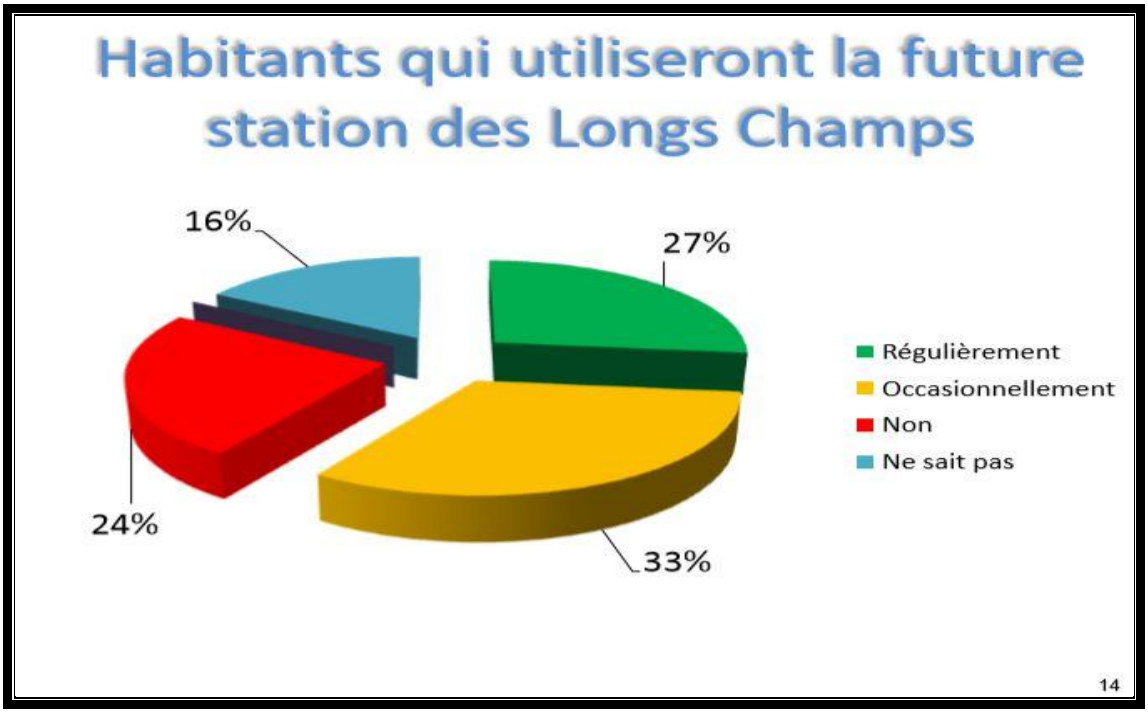


Illustration 24. Sondage sur l‟utilisation du métro
Source : *Le métro aux Longs Champs*, 09 septembre 2008 : 14)

La deuxième question (voir schéma ci-dessous) portait sur le métro aérien. Et comme nous pouvions nous y attendre, le rejet frôle les 100% des sondés. De ce fait, nous pouvons considérer que ceux qui sont pour le tunnelier seraient légèrement plus ou moins nombreux que ceux qui refusent le métro aérien. Pour les acteurs associatifs, ces chiffres devraient constituer un argument solide dans la démarche de concertation qui était en cours. De surcroît, le fait de réaliser un sondage dans le quartier pourrait démontrer que les habitants sont attachés au fonctionnement de la démocratie, qui garantit la libre expression des opinions et la

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

liberté de choix. Cette opération pourrait également rendre les acteurs associatifs plus crédibles pour assumer leur rôle de défenseurs de l'environnement et de la biodiversité de leur quartier. En bref, les réponses au questionnaire placeraient les acteurs associatifs dans une position de force, qui rendrait leur parole plus audible vis-à-vis de l'instance de concertation.

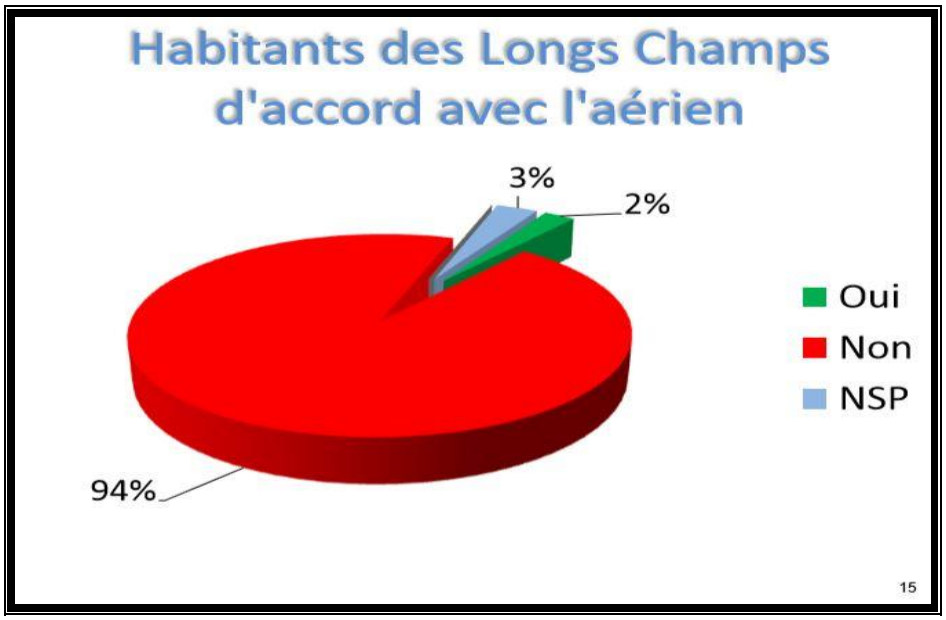


Illustration 25. Sondage rejet du métro aérien
Source : « Le métro aux Longs Champs », 09 septembre 2008 : 15

Quant à la quatrième question (voir le schéma ci-dessous), elle avait pour but de savoir si les riverains soutenaient ou pas les actions conduites par le collectif d'habitants. Ce à quoi les riverains ont répondu favorablement, avec 93% d'avis positifs. Les réponses à cette question sont aussi importantes que celles du rejet du métro aérien. En effet, l'approbation des actions des acteurs associatifs sonne comme une reconnaissance de leur investissement dans le dossier de la ligne B. En outre, ce soutien pourrait être perçu comme une légitimité accordée aux acteurs associatifs dans leur combat pour la préservation de l'environnement et le cadre de vie des riverains.

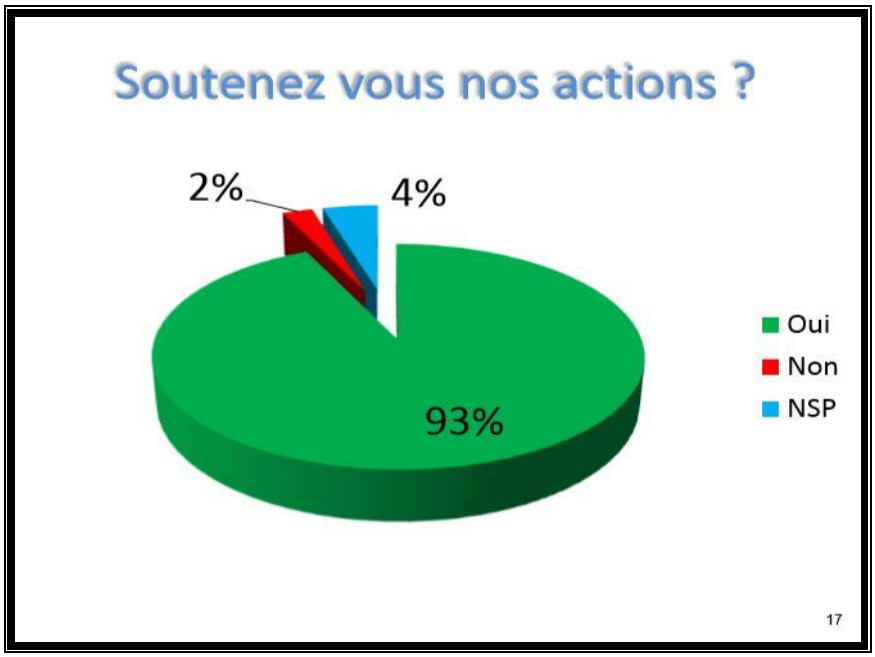


Illustration 26. Sondage soutien aux collectifs des habitants
Source : « Le métro aux Longs Champs », 09 septembre 2008 : 17

Après avoir examiné les procédures qui ont permis aux riverains de réaliser le scénario « habitants », il convient à présent de le présenter pour essayer de cerner ses enjeux pour le quartier Longs Champs. Pour des raisons méthodologiques, nous allons présenter l'esprit général du scénario « habitants » ainsi que quelques illustrations indiquant les tracés et l'emplacement des futures stations.

5.5 Les enjeux et perspectives du scénario « habitants » pour les Longs Champs

Rappelons que le scénario « habitants » a été élaboré et défendu par : le Conseil de quartier, l'Association Vivre aux Longs Champs et le collectif d'habitants du square Bourget.

Le scénario « habitants » a pour titre « *Un métro en intelligence* ». Titre évocateur si l'on sait que la devise de Rennes est « *Vivre en intelligence* ». Le choix de ce titre n'est pas le fait du hasard. Car certains participants aux forums de discussion de Rennes Métropole et celui du collectif « Sauvons les Longs Champs » avaient évoqué cette devise pour interpeller les élus sur leur position concernant l'insertion du métro dans le secteur Nord-est. Ainsi, réagissant à l'article de M. X intitulé « Les experts et les Nimby », paru dans le journal *Ouest France*, le 04 avril 2008, une des participants au forum de discussion du collectif « Sauvons les Longs

Champs », répliquait, après un long argumentaire, « *Nous voulons être respectés dans notre combat ; c'est cela vivre en intelligence* ». De ce fait, nous pouvons dire que les auteurs du scénario « habitants » voulaient, avec le choix de ce titre, rappeler aux élus que le « *Vivre en intelligence* » suppose aussi l'écoute et le respect de la parole de tous les Rennais.

5.5.1 L'esprit général du projet « habitants »

Les auteurs du scénario « habitants » soulignent que, « *notre projet a pris le parti des habitants, de l'environnement et des usagers* » (« *Un métro en intelligence* », 2009, annexe 17, vol. 2). Cette déclaration suppose que la cause des habitants et la préservation de l'environnement ne sont pas les premières préoccupations de deux autres scénarios d'insertion. L'esprit général du scénario « habitants » est structuré en quatre points :
« *Respecter les habitants* », tel est le premier point de l'esprit du projet. Il s'agit de « *respecter tous les riverains (locataires, propriétaires ou étudiants) ; préserver les maisons et immeubles ; limiter les impacts sonores et visuels* » (« *Un métro en intelligence* », 2009, annexe 17, vol. 2). S'agissant de ce premier point, nous avons rappelé dans nos différents paragraphes que le mot « respect » est devenu un *leitmotiv* mobilisé pour demander aux élus locaux de traiter les Rennais à égalité. Car, tel qu'il se présentait initialement, le projet de l'insertion aérienne est perçu comme un manque de respect à l'égard des riverains, puisqu'ils n'avaient pas été informés de cette hypothèse aérienne envisagée dans leur quartier. Et ce, malgré la campagne de communication réalisée par la SEMTCAR dès le début des études sur la construction de la ligne B, en 2001 (cf. introduction générale, sous-section „contextualisation").

« *Respecter l'environnement* » tel est le deuxième point qui fait partie de l'esprit général du projet. « *Respecter l'environnement* » consiste à « *respecter les règlementations en vigueur, préserver la coulée verte, préserver les allées arborées, préserver l'écosystème (faune et flore)* » (« *Un métro en intelligence* », 2009, annexe 17, vol. 2). En effet, comme nous l'avons remarqué, le respect de l'environnement dans sa globalité est aussi constamment répété dans les déclarations des acteurs associatifs, notamment dans les comptes rendus des réunions, ou encore lors de prise de parole dans les médias locaux (TV Rennes, France 3 Bretagne, *Ouest France*, etc.).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

« *Obtenir une bonne desserte par le métro* » est le troisième objectif du scénario « habitants ». Il s'agit précisément d'obtenir une bonne desserte pour les Longs Champs, mais aussi pour Atalante, Saint Sulpice et Beaulieu. En effet, la qualité de la desserte est l'un des points sur lequel insistent les acteurs associatifs. Et même si la desserte des Longs Champs reste l'une des préoccupations majeures des riverains, ces derniers s'intéressent aussi aux autres secteurs avoisinants. C'est une forme de montée en généralité pour essayer de se libérer de cette étiquette d'« égoïstes »[27] qui leur colle la peau. D'ailleurs, la question de « l'utilité » évoquée par l'Association MUSE renvoie à la pertinence de l'emplacement des stations et leur qualité de desserte.

« *Conserver et développer l'urbanisme d'un quartier réussi* » *en préservant l'aspect mixte « ville et campagne », en ne détruisant pas les centres de vie des riverains* » (« *Un métro en intelligence* », 2009, annexe 17, vol. 2).

Et d'après les acteurs associatifs qui ont élaboré le scénario « habitants », l'objectif est de « *bénéficier de l'ensemble des avantages que peut proposer un métro* ». C'est la raison pour laquelle « *un fort consensus est né autour du tunnelier* » (« *Un métro en intelligence* », 2009, *Op cit*.)

De ce qui précède, nous remarquons que les acteurs associatifs profitent de l'opportunité qui leur est offerte pour exposer et clarifier leurs attentes pour la future ligne B.

Pour l'essentiel, nous pouvons retenir que les riverains souhaitent avoir le métro souterrain pour préserver l'environnement et la biodiversité, préserver leur cadre de vie en ne détruisant pas le bâti, obtenir une bonne desserte du quartier et éviter toute forme de nuisance. C'est cet esprit général du scénario « habitants » qui a servi de base pour le choix de leur tracé et les emplacements des stations.

[27] Dans le forum de discussion de Rennes Métropole ou dans certaines déclarations de quelques responsables politiques, les riverains sont qualifiés d'égoïstes défendant des intérêts sectoriels au détriment de l'intérêt général. D'ailleurs, un article paru dans le journal *Ouest France* où ils étaient présentés comme des « NIMBY » a provoqué leur colère.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

5.5.2 Tracés et emplacements des stations : les riverains et l'intérêt collectif

Après avoir exposé l'argumentaire des riverains autour du tunnelier, il convient de présenter quelques schémas pour essayer d'appréhender comment ce scénario « habitants » se traduit sur le terrain.

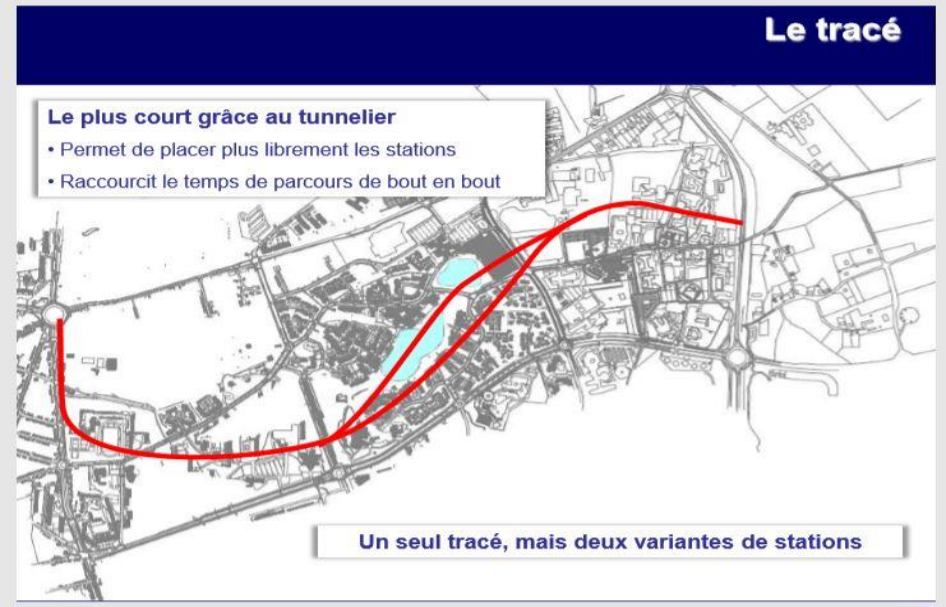


Illustration 27. Tracé « projet habitants »
Source : *Un métro en intelligence* (scénario « habitants », 27/01/ 2009 : 6)
La ligne rouge correspond au tracé de la ligne B, notamment le secteur Nord-est, qui va du rond-point des Gayeulles jusqu'au terminus de la ligne. On y voit également la ligne du métro qui passe (hypothèse de départ) au-dessus de deux étangs, en bleu-clair sur ce schéma.

Ce tracé correspond au tracé initial du « dossier d'aide à la décision » présenté aux élus en novembre 2007. Seules différences : une insertion aérienne et une station au-dessus de deux étangs (dans le dossier d'aide à la décision) ; une insertion souterraine avec deux stations dans le scénario « habitants ». Comme le souligne les auteurs du projet « habitants », ce tracé devrait répondre aux attentes des riverains du moment où il passe au cœur du quartier et assurera une bonne desserte.

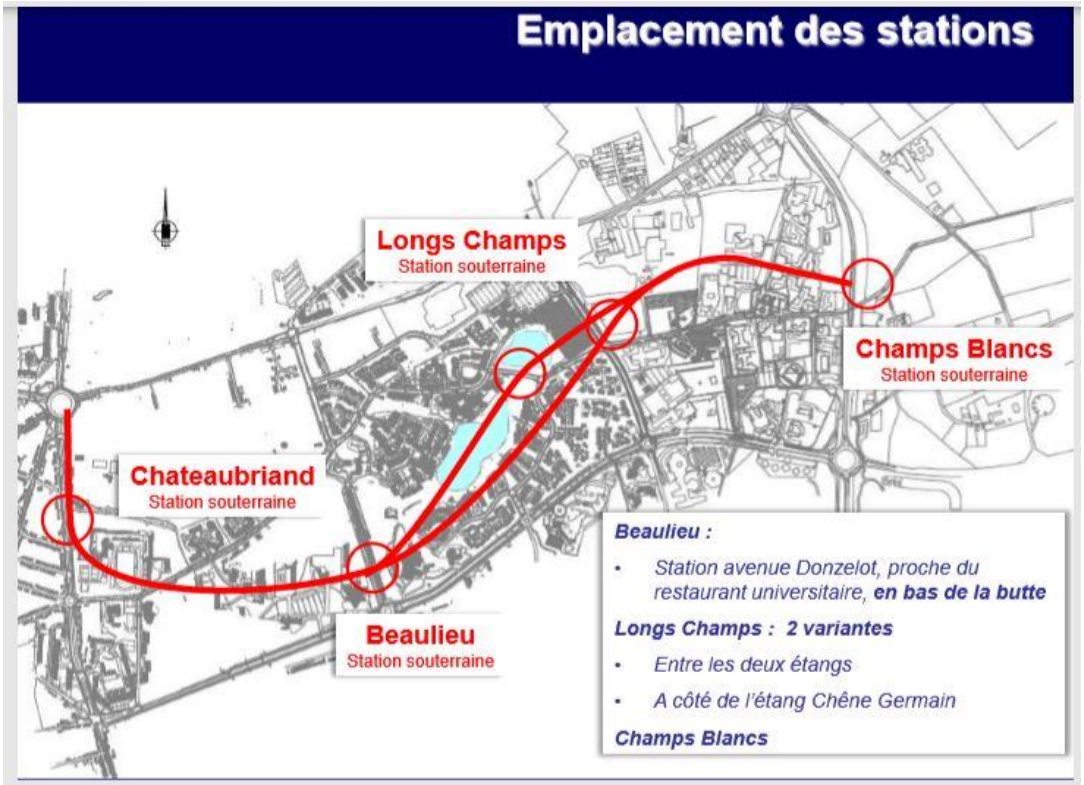


Illustration 28. Emplacement des stations, projet « habitants »
Source : « *Un métro en intelligence* », (scénario « habitants », 27/01 / 2009 : 7)
Comme nous pouvons le remarquer sur ce schéma, les petits cercles en rouge correspondent aux emplacements des stations choisis par le collectif d'habitants. Rappelons que dans le projet « habitants », l'objectif est que toutes les stations soient souterraines.

Ici, les réalisateurs du scénario « habitants » ont proposé deux variantes de stations, du fait que les débats qui ont précédé la réalisation de leur projet n'ont pas pu se solder par un compromis quant à l'emplacement de la station au cœur des Longs Champs :

> *[…] Après il y a eu de gros débats sur la position de la station, (…) soit on met la station au cœur de quartier soit on met la station un peu en périphérie. Il y a des avantages et des inconvénients pour les deux ; là-dessus c'était des débats épics […] On était plusieurs à trouver que ces débats n'ont pas lieu d'être, et que ce n'était pas forcement à 150 mètres près, ce n'était pas le cadre du sujet. Mais pour certaines personnes c'est hyper important, donc là-dessus ça a discuté, ça a débattu et tout… On a trouvé une solution un peu (…) qui était : on a proposé deux variantes de deux stations, en indiquant les inconvénients et les avantages de chacune, parce qu'on n'arrivait pas à faire que tout le monde tombe d'accord.* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Cet extrait montre une fois encore les difficultés de l'élaboration d'un projet d'intérêt collectif, du fait de la diversité des opinions et de l'hétérogénéité des acteurs impliqués. Toutefois, l'idée de proposer ces deux variantes de stations montre aussi cette capacité des riverains à trouver des compromis, sans lesquels ils se trouveraient dans l'impasse. De ce fait, nous assistons à une forme de gestion des controverses et des comportements individuels assez habile de la part des acteurs associatifs, qui font en sorte que les divisions et antagonismes internes ne soient perceptibles de l'extérieur – par les élus de la Métropole notamment. Car toute forme de division ne servirait pas la cause des riverains. Au contraire, les autres parties prenantes auraient pu profiter de ces tensions internes pour affaiblir la mobilisation des riverains. À cet égard, notre premier Interviewé nous disait :

« On veut garder l'unité, et ça c'était un peu le maître mot à ce moment-là; peut-être qu'on n'a pas eu tort. C'était on veut garder l'unité dans la voix des habitants. On ne veut pas montrer qu'il y a des divisions. Donc on affiche ça de manière on est unifié, et on va vers ça, vers une double solution. Là-dessus je pense qu'à force de vouloir l'unité …de fois on trouve ma position un peu molle ; là avec de recul je n'aurai pas refait ça (…) clairement » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Notons que ces débats sont légitimes du fait qu'il s'agit davantage de l'intérêt collectif – la qualité de la desserte du quartier, que des intérêts individuels.



Illustration 29. Qualité desserte, variante rue Malmache, projet « habitants »
Source : *Un métro en intelligence* (scénario « habitants », 27/01/2009 : 8)

Nous remarquons que l'emplacement de la station rue Malmanche (ci-dessus) reste la plus intéressante pour sa qualité de desserte.

Par ailleurs, pour essayer de comprendre comment toutes ces hypothèses se traduisent sur le terrain, nous avons effectué une sortie de terrain (septembre 2018), qui nous a permis de parcourir le quartier Longs Champs. Et effectivement cette variante « rue Malmanche » avec la station entre les deux étangs aurait permis d'assurer une excellente desserte du quartier comme l'indique le schéma (ci-dessus) du scénario « habitants ». Les mesures que nous avons prises donnent un temps de marche de 2m45s (deux minutes et quarante-cinq secondes) entre l'EPI (établissement public intégré) situé au cœur du quartier, et la station « Longs Champs, variante rue Malmanche ». Et pour essayer de mieux saisir les enjeux des scénarios « habitants » et « transporteur », nous avons effectué trois fois le parcours entre l'actuelle station « Atalante » et l'EPI (zone la plus dense du quartier), en empruntant des chemins différents. Ce qui nous a permis d'avoir les temps de marche suivants :

1- De l'EPI des Longs Champs à la station « Atalante »: 12':34s (1er temps de marche, en remontant de la rue Malmanche vers la rue Yann Sohier, traversant des petites allées et

squares (Jacques Monod et Marcel Bourget), jusqu'à la station « Atalante » sur l'avenue Belle Fontaine).

2- De la station « Atalante » à l'EPI des Longs Champs : 8mn (2ème temps de marche en empruntant la rue Clos Courtel).
3- De l'EPI des Longs Champs à la station « Atalante »: 9':30s (3ème temps de marche, en empruntant une fois encore la rue Clos Courtel, avec une allure moins rapide).

Après avoir effectué ce travail de terrain, nous avons réalisé qu'en termes de la qualité de desserte, la variante rue Malmanche (projet habitants) est plus avantageuse non seulement pour les habitants dudit quartier, mais aussi pour les salariés de la zone d'activités de Saint Sulpice, comparativement à la station « Atalante » (projet transporteur choisi par la Métropole).

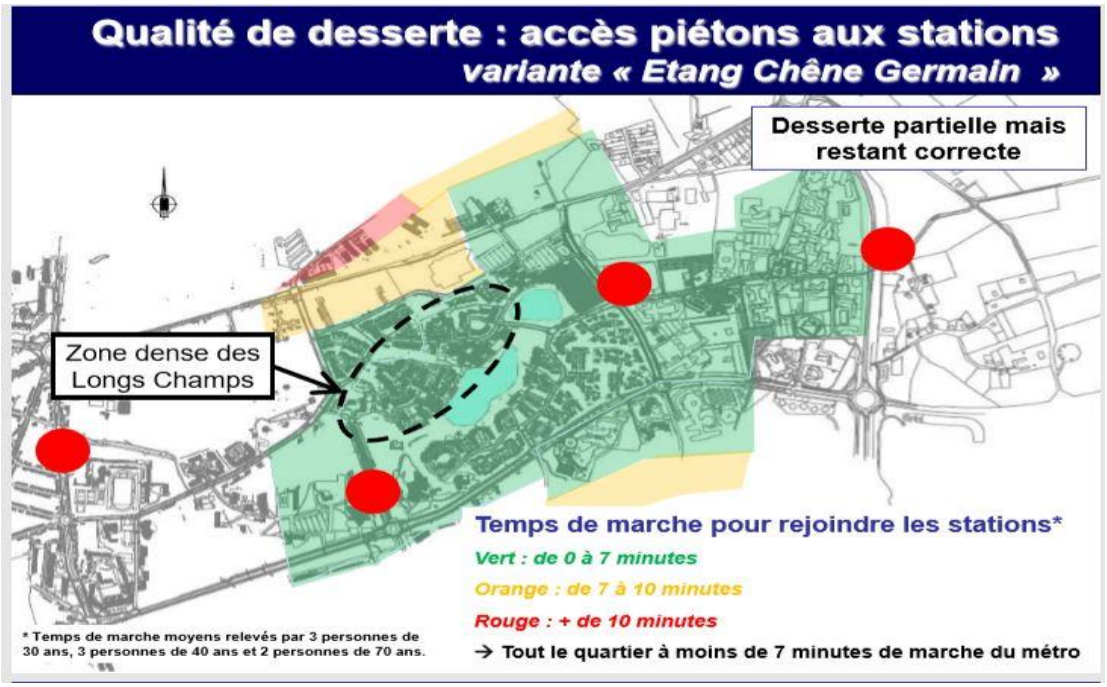


Illustration 30. Qualité de la desserte, variante étang Chêne Germain, projet « habitants »
Source : *Un métro en intelligence* (scénario « habitants », 27/01/2009 : 13)
Comme nous pouvons le remarquer, la variante Étang St Germain (troisième point en rouge sur ce schéma) s'éloigne un peu des centralités, mais peut assurer une desserte assez intéressante.

Avec une station légèrement en périphérie (schéma ci-dessus), la qualité de la desserte ne sera pas la même, mais elle correspondrait aux attentes des riverains, qui s'intéressent aussi à la qualité de desserte des autres secteurs d'activités – Atalante notamment.

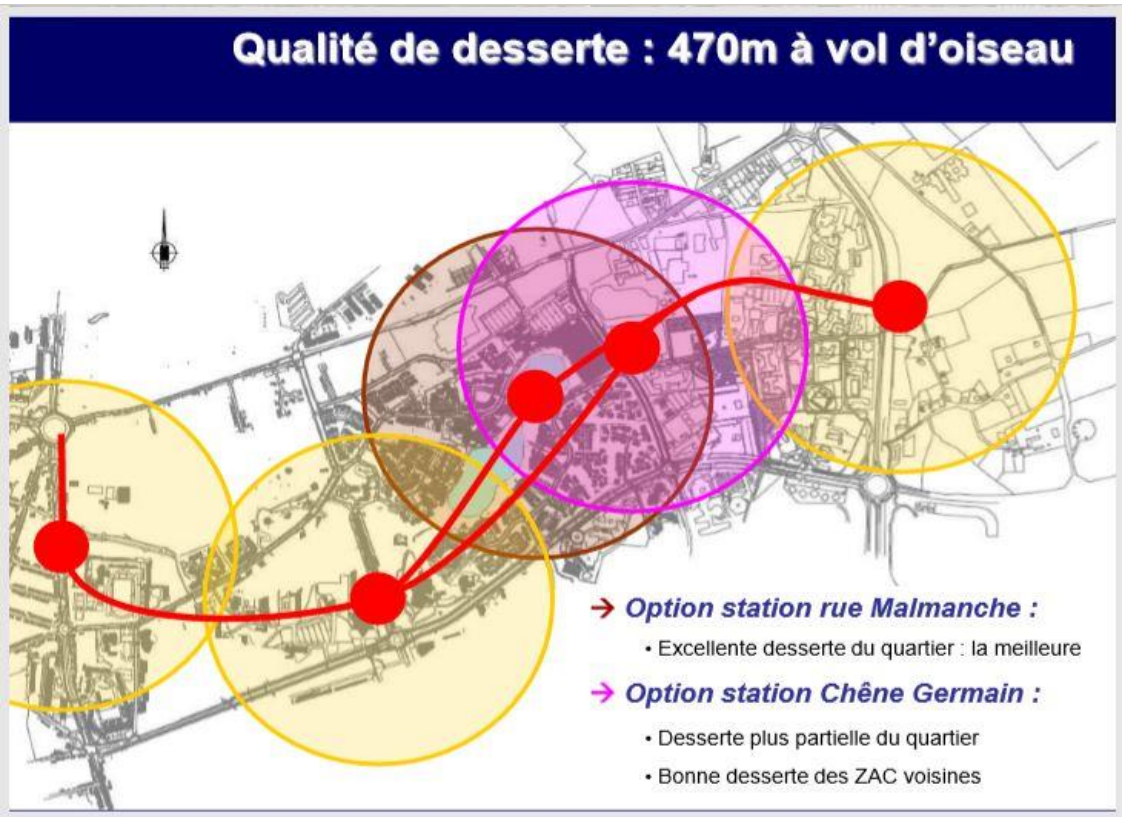


Illustration 31. Qualité desserte du quartier détaillée
Source : *Un métro en intelligence*, (scénario « habitants », 27/01/2009)

Ici, nous remarquons bien les emplacements des stations et les rayons de la desserte qu'elles pourront assurer. Les rayons en gris et violet représentent les stations qui vont desservir le cœur des Longs Champs si le scénario « habitants » venait à être adopté.

Après avoir défini le tracé et l'emplacement des stations, l'autre question cruciale du scénario « habitants » était celui du financement. Il est à noter que même si les acteurs associatifs ont mis en place un groupe d'études financières et juridiques, ce sont les sociétés Systra/Xelis (filiales de la RATP) qui étaient mandatées des chiffrages et estimations. D'ailleurs il était précisé par l'instance de concertation que les associations des riverains se feraient aider par ces deux sociétés pour toutes les questions relatives aux chiffrages de leur scénario. Ce qui constitue un bémol même si les acteurs associatifs sont restés vigilants en épluchant la question du financement dudit projet.

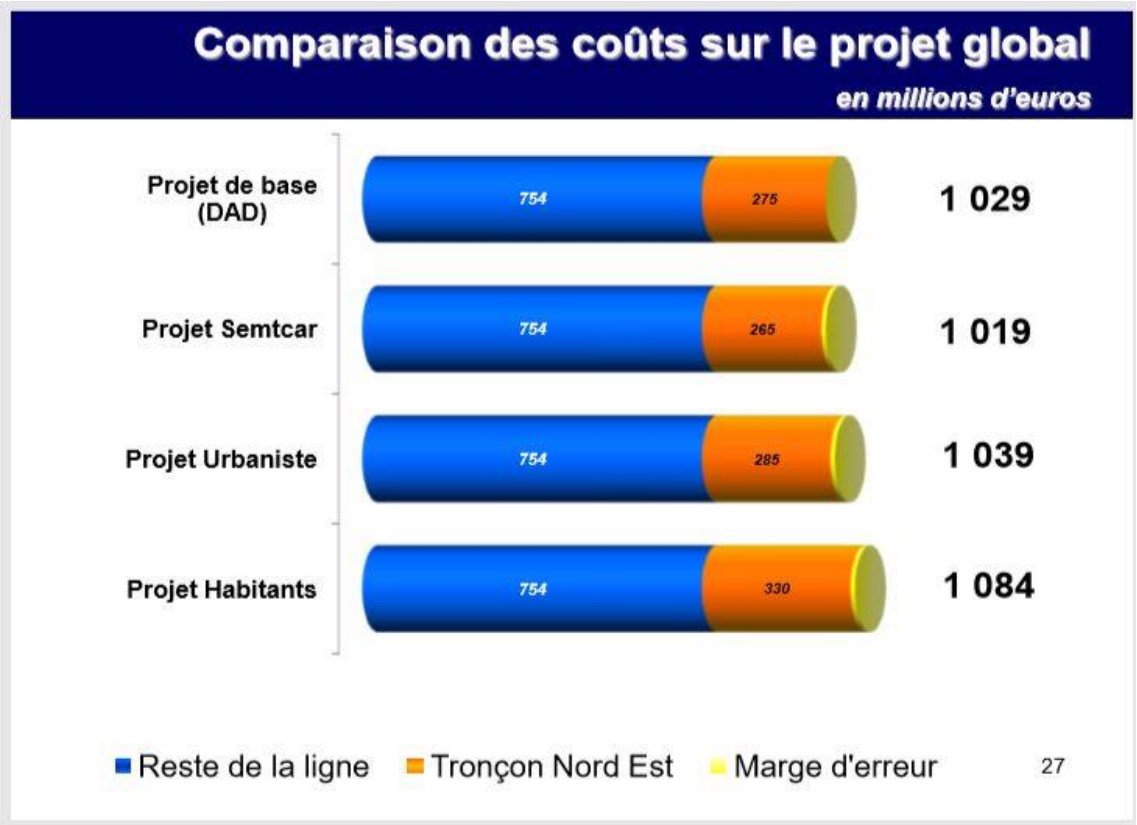


Illustration 32. Comparaison des coûts des différents scénarios
Source : *Un métro en intelligence* (scénario « habitants » 27/01/2009 : 27)

Ce graphique nous indique le coût global pour chacun des trois scénarios d'insertion sans oublier l'estimation initiale dans le dossier d'aide à la décision. Sans surprise, c'est l'insertion souterraine, proposée et défendue par les riverains qui revient le plus cher à la Métropole. Mais après avoir bien étudié le dossier et effectué des comparaisons sur les coûts des différents scénarios d'insertion, les acteurs associatifs ont constaté que le surcoût de leur projet reste dans la marge d'erreur. Ce qui veut dire que le scénario « habitants » n'est pas aussi cher qu'on le pense, du moins d'après leurs estimations (cf. comparaisons chiffrées du groupe d'études « financières et juridiques » 5.2.5).

Après avoir présenté et examiné les enjeux du scénario « habitants », et du moment où c'étaient les trois projets qui étaient soumis au vote des élus de la Métropole, il convient de voir les avantages et inconvénients des tracés et modes d'insertions de deux autres scénarios.

5.6 Le scénario « urbaniste » : l'insertion du métro comme restructuration des espaces

Tout comme le scénario « habitants », les auteurs du scénario « urbaniste » ont choisi le titre de leur projet: « *La ligne B du métro, moteur de développement urbain et d'urbanité* ». Ce scénario a été élaboré et défendu par « l'Atelier de l'île » architecte et paysagiste.
D'après le document présentant le scénario « urbaniste », l'esprit général du projet s'articule autour des principaux points suivants :
« *La proposition de ligne B est pensée comme moteur d'urbanité et de développement, avec pour ambition de relier des ensembles qui communiquent peu entre eux, de recomposer la ville autour des stations, d'aller le plus loin possible à l'Est, en tant qu'armature du développement urbain futur intra-rocade au Nord-Est de la ville, de développer un urbanisme volontariste autour du transport en commun* » (*La ligne b de métro, moteur du développement urbain et de l'urbanité*, 27/01/09, annexe 36, vol. 2).

À partir de cette énumération d'éléments constituant l'esprit général du scénario urbaniste, nous pouvons dire que c'est la transformation urbaine qui est au cœur de ce projet. Transformation urbaine avec tout ce qu'elle implique comme restructuration des espaces. Pour ce faire, « l'Atelier de l'île » propose d'« *implanter les stations à proximité des centralités/polarités, bien reliées aux quartiers avoisinants, existants, en cours d'évolution ou en projet ; de créer autour des stations de véritables espaces publics, structures, vivant et animés, appuyés sur des densités bâties, (re) structurant ces lieux en sites « urbains » ; et de prendre en compte les coûts comme critères de choix* » (*La ligne b de métro, moteur du développement urbain et de l'urbanité*, 27/01/09, annexe 36, vol. 2).

(Ci-dessous, quelques schémas présentant le tracé et l'emplacement des stations du scénario « urbaniste »)

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

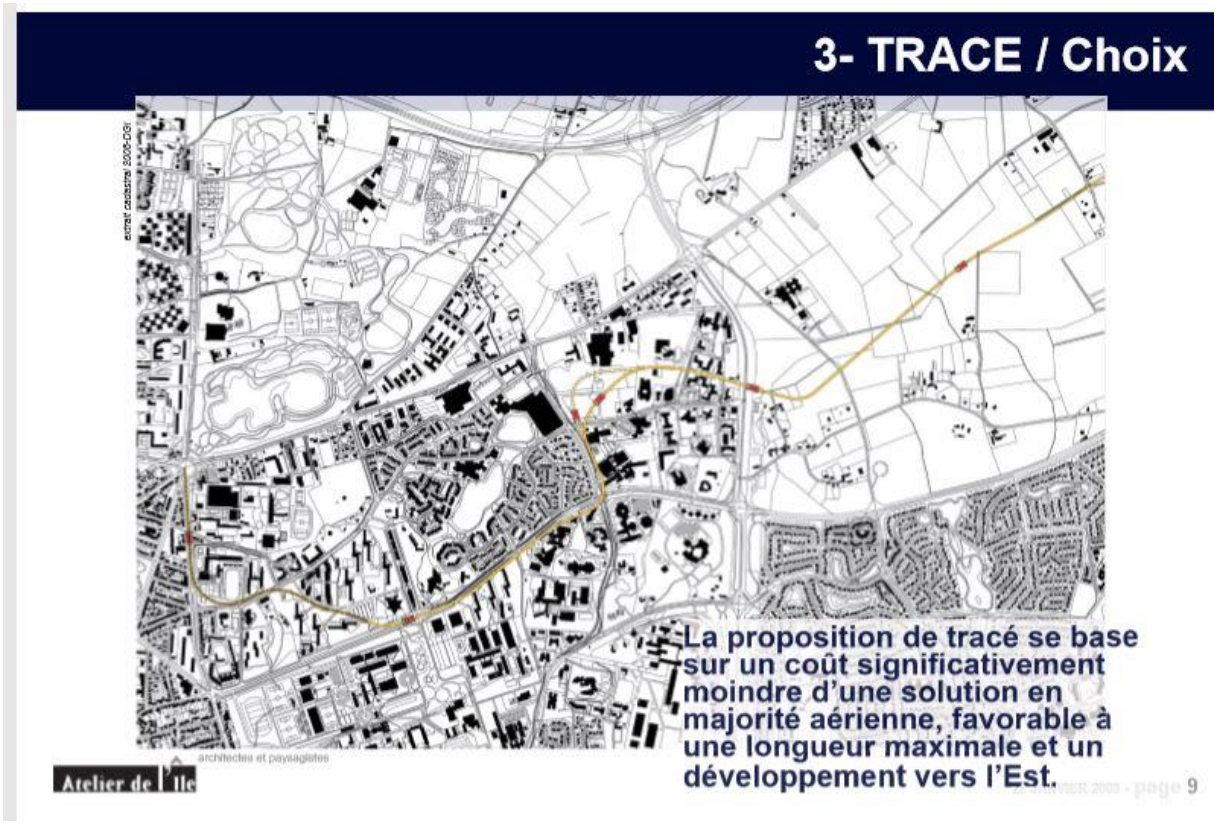


Illustration 33. Tracé, projet « urbaniste »
Source : « *La ligne b de métro, moteur de développement urbain et de l'urbanité* », 27/01/2009 : 9 Sur ce schéma, le tracé du projet urbaniste est représenté avec la petite ligne jaune, peu visible, qui passe principalement sur l'avenue des Buttes de Coësmes.

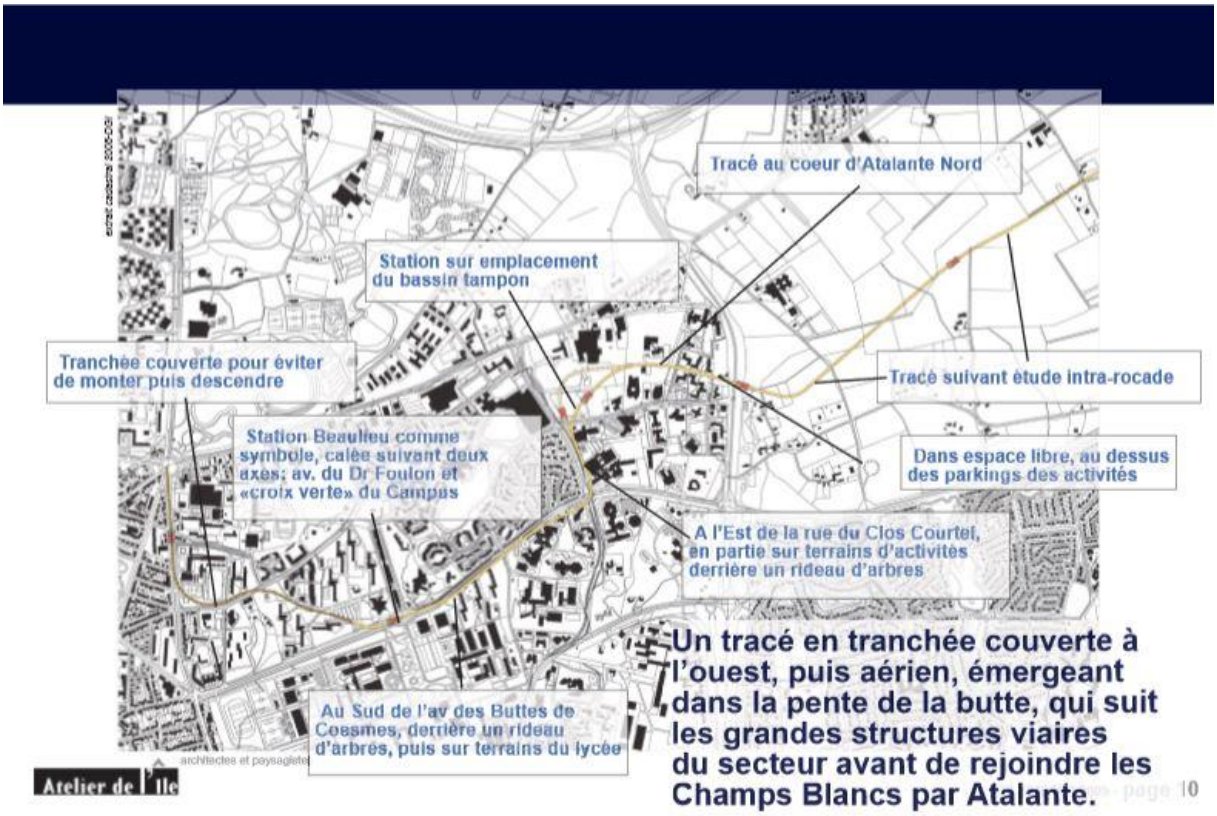


Illustration 34. Tracé du projet urbaniste détaillé.
Source : « *La ligne b de métro, moteur de développement urbain et de l'urbanité* », 27/01/2009 : p.10. Comme on peut lire la description faite sur ce schéma, le tracé du projet urbaniste inclut une variante en tranchée couverte et une partie en viaduc sur l'avenue Buttes des Coësmes.

S'agissant de la desserte qui est l'une des préoccupations majeures des riverains, l'Atelier de l'île propose de « *prendre en compte le décalage du centre de gravité de l'urbanisation à terme, vers le Nord et le Nord-est* » (*La ligne b de métro, moteur du développement urbain et de l'urbanité*, 27/01/09, annexe 36, vol. 2). Ce qui renvoie au développement futur et au prolongement de la ligne B vers Cesson-Sévigné. Cela suppose que la desserte du quartier, même si elle est prise en compte dans le scénario « urbaniste », ne doit pas être le seul critère du choix de l'emplacement des stations.

S'agissant de l'emplacement des stations, les auteurs du scénario ont opté de les mettre au plus près des quartiers existants ou futurs, comme nous pouvons le remarquer dans le schéma suivant :

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

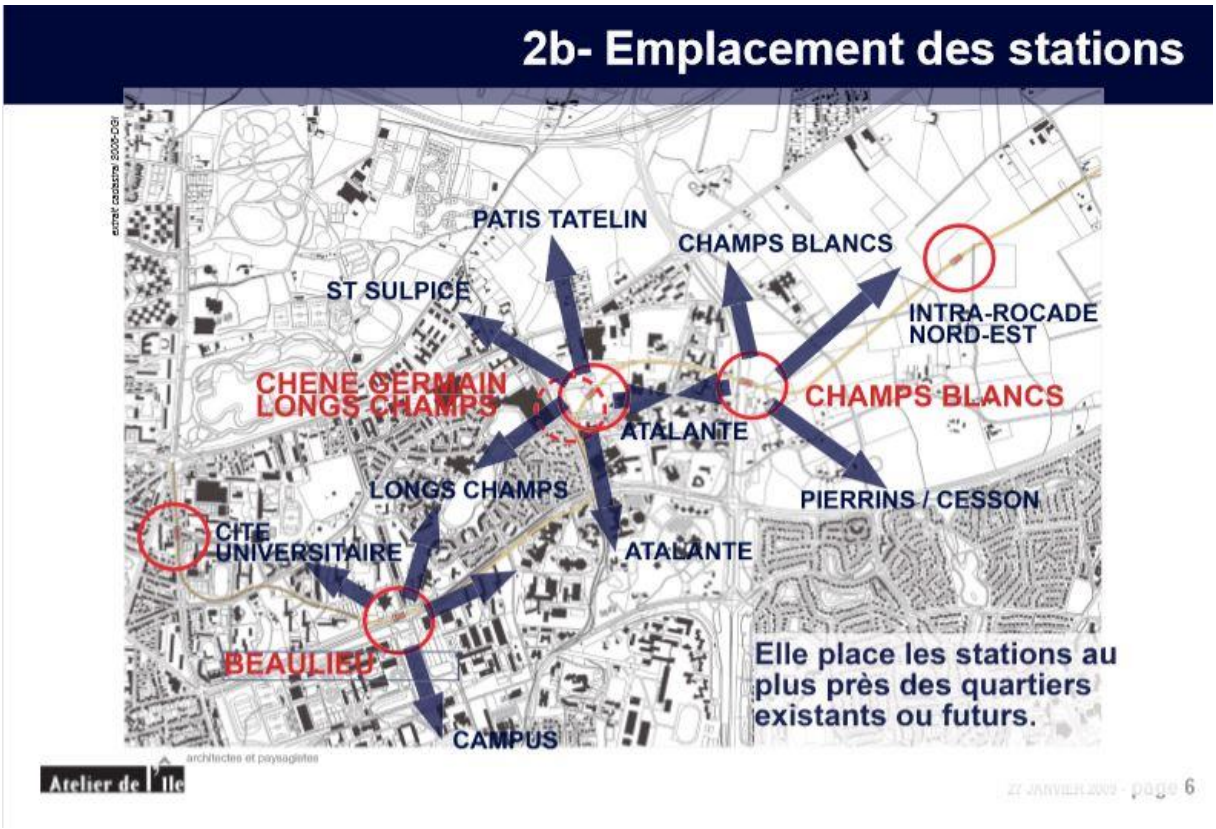


Illustration 35. Emplacement des stations, projet « urbaniste »
Source : « *La ligne b de métro, moteur de développement urbain et de l'urbanité* », 27/01/2009 : 6). Sur ce schéma, nous observons l'emplacement des différentes stations, notamment celui de la station « Chêne Germain-Longs champs », située légèrement en périphérie.

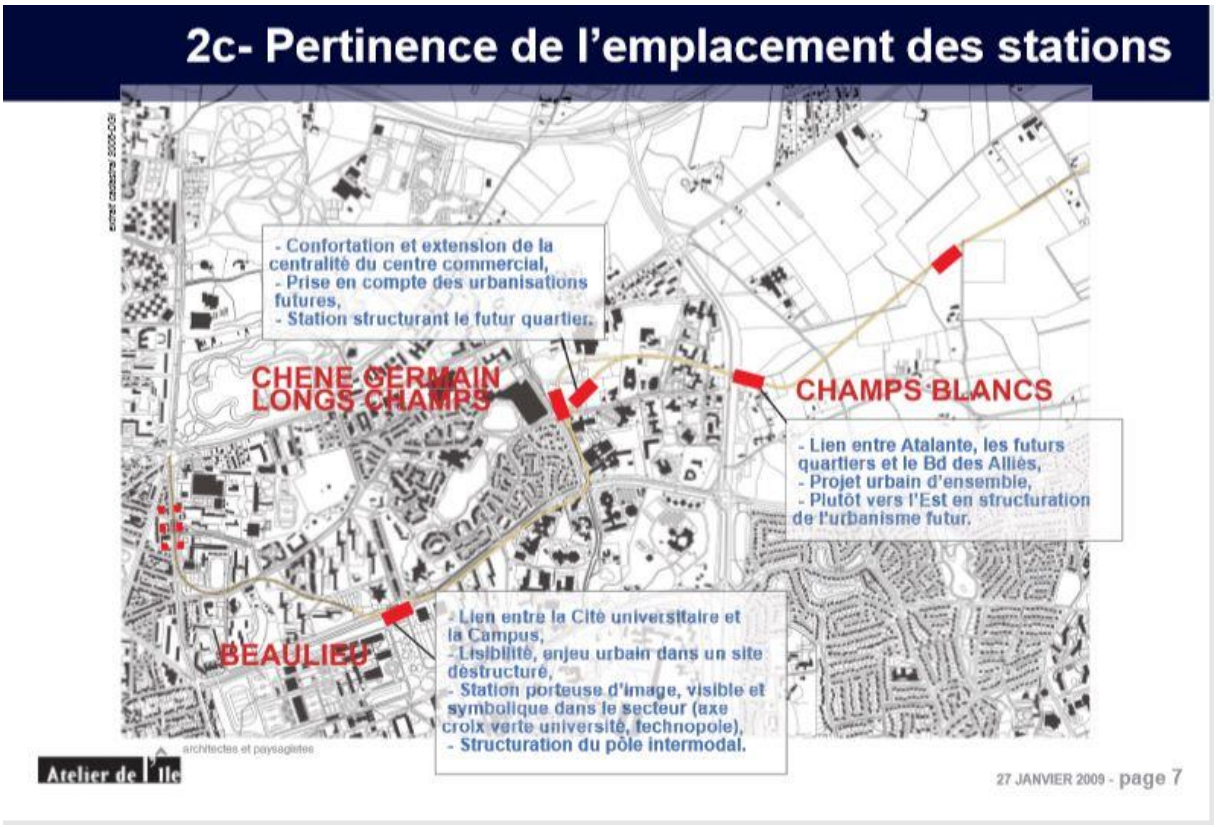


Illustration 36. Pertinence des stations, projet « urbaniste »
Source : « *La ligne b de métro, moteur de développement urbain et de l'urbanité* », 27/01/2009, p. 7. Comme nous l'avons souligné ci-dessus, l'Atelier de l'île prend en compte le développement futur du secteur Nord-est pour justifier le choix de l'emplacement des stations, indiquées des carrés rouges sur ce schéma.

En ce qui concerne le coût du scénario « urbaniste », des estimations ont été faites par les sociétés Systra/Xelis. Pour le tronçon Gayeulles - Champs Blancs, le coût s'élève à entre 285 à 295 millions d'euros (valeur janvier 2007).

Par ailleurs, pour éviter les détails techniques relatifs aux modes d'insertion et aux plans d'urbanisation réalisés par l'Atelier de l'île, nous avons choisi de présenter les avantages et inconvénients du scénario « urbaniste » tels qu'ils figurent dans leur présentation finale.

5.6.1 Avantages du scénario « urbaniste »

D'après les conclusions du scénario « urbaniste », le projet présente les avantages suivants :

- *Respect de l'espace boisé classé, des arbres remarquables, du caractère paysager et écologique du cœur du quartier des Longs Champs, de sa faune et de sa flore.*
- *Bonne desserte des polarités existantes,*

- *Densification et restructuration de la ville autour des stations, sur des projets urbains forts et dynamiques,*
- *Prise en compte prospective de l'urbanisation à terme,*
- *La ligne B comme armature du développement urbain au Nord-Est de la ville actuelle, en aérien.*
- *Ensemble Beaulieu symbolique et structurant*
- *Structuration de la rue Clos Courtel*

(« La ligne b de métro, moteur du développement urbain et de l'urbanité », 27/01/09, annexe 36, vol. 2).

Tels qu'ils sont présentés ici, ces avantages correspondent à l'esprit général du scénario « urbaniste » qui entend promouvoir l'urbanisation des Longs Champs et les quartiers avoisinants (St Sulpice, Champs Blancs, etc.) pour leur offrir une image des espaces modernes, vivants, avec des structures qui communiquent entre elles.

5.6.2 Inconvénients du scénario « urbaniste »

Toujours selon les conclusions du scénario « urbaniste », ce projet présente les grands inconvénients suivants :

- *Visibilité, proximité de l'habitat individuel à l'angle Clos Courtel de l'avenue Buttes de Coësmes,*
- *Longueur du tracé*
- *Implantation au Sud des Buttes de Coësmes et de l'Est de Clos Courtel sur terrain privés.*
- *Impacts sur le bâti, notamment pour Orange, à l'angle Clos Courtel – chêne Germain*
- *Modification des structures paysagères de l'avenue de Buttes de Coësmes, avec la perte d'un alignement d'arbres*.

(« *La ligne b de métro, moteur du développement urbain et de l'urbanité* », 27/01/09, annexe 36, vol. 2).

Comparé au scénario « habitants », le scénario « urbaniste » présente autant d'avantages que des inconvénients. Et d'après les observations des riverains, le scénario « urbaniste » va provoquer la destruction de l'environnement et leur cadre de vie. Car le mode d'insertion choisis « viaduc » va engendrer une restructuration du quartier qui ne correspond pas forcément aux attentes des riverains, très attachés à l'aspect singulier de leur quartier, perçu comme « la campagne en ville » ou encore « ville en campagne ».

D'un côté comme de l'autre, la perception de la transformation du territoire n'est pas la même. Le refus du viaduc par les riverains pourrait être perçu par les urbanistes comme des

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

postures idéologiques, réfractaires aux transformations spatiales pour préserver des intérêts sectoriels.

En tout état de causes, le projet de la ligne B est révélateur des antagonismes sur les visions philosophiques de la transformation spatiale. D'un côté, la transformation spatiale peut être perçue comme synonyme de dynamisme, de l'esthétique, de la modernité (urbanistes). Et de l'autre, une transformation spatiale qui n'est pas voulue et discutée par les habitants pourrait être considérée comme une régression sociale due à la dégradation de cadre de vie.

Après avoir examiné les scénarios « habitants » et « urbaniste », il convient de présenter celui du « transporteur » pour avoir une vision d'ensemble des enjeux des trois projets.

5.7 Le scénario transporteur : un projet à « taille » économique ?

Comme pour les deux autres scénarios, les concepteurs du scénario « transporteur » ont choisi le titre à leur projet : « *Un tracé pour tous dès 2018* ».

C'est un scénario privilégiant la logique « transport », qui a été présenté par les techniciens de la SEMTCAR et soutenu par Rennes Métropole.

5.7.1 Esprit général du scénario « transporteur »

En vue de construire l'esprit général de leur scénario, les techniciens partent du constat que: « *19 tracés étudiés…dont 9 de façon approfondie. Aucune solution ne s'impose !* » Dans cette phrase introductive de leur présentation, nous remarquons qu'il y a une volonté de rassurer les riverains que rien n'est joué d'avance. Puis ils se posent la question de savoir « *Quel critère privilégier ?* » :

- *La qualité de la desserte ?*
- *Les enjeux de développement urbain ?*
- *La minoration des impacts pour les riverains et le cadre de vie ?*
- *La minoration des coûts d'investissement et de fonctionnement ?* (« *Un tracé pour tous dès 2018* », 27/01/2009, annexe 22, vol. 2).

Il s'agit là de questions qui vont dicter leur choix dans l'élaboration de leur scénario. Ce sont des questions légitimes que tout porteur d'un projet d'aménagement devrait se poser.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Partant de ces questions, ils ont énuméré « *les enjeux qui éclairent leur choix* ». Il s'agit de :

- *Minorer le coût du projet pour réaliser l'ensemble de la ligne.*
- *Desservir plus de 38% d'étudiants et 14% d'habitants (dont 10% aux Longs Champs), source : projection 2020 AUDIAR, avec urbanisation partielle SINE et hors urbanisation Vaux-Pâtis Tatelin.*
- *Favoriser l'intermodalité et le maillage du réseau de transport à Beaulieu et aux Longs Champs.*
- *Préserver la possibilité d'un prolongement vers le secteur d'urbanisation future de Cesson-Sévigné : 80 000 habitants et emplois envisagés à terme pour un ambitieux nouveau pôle d'agglomération.*
- *Limiter l'impact sur le bâti existant.*
- *Préserver le cadre de vie et l'écosystème du cœur de quartier*. (« *Un tracé pour tous dès 2018* », 27/01/2009, annexe 22, vol. 2).

Par ailleurs, si la notion de coût était en dernière position des critères de choix dans les modalités définies par l'instance de concertation, nous notons qu'elle occupe le premier rang dans le scénario « transporteur ». La mise en avant du facteur coût pour l'élaboration du scénario « transporteur », et le fait de placer la préservation du cadre de vie des habitants en dernière position ont été vivement critiqués par les riverains. Les riverains estiment qu'il y a une forme de contradiction entre le fait de mettre en avant le facteur coût et le fait de dire qu'ils vont répondre en priorité *« aux attentes des habitants, de l'université, et des entreprises sollicitant la réalisation de la ligne jusqu'aux Champs Blancs dès 2018* » (on y reviendra dans la partie confrontation des légitimités dans le chapitre 6).
Pour répondre aux craintes des riverains, le scénario « *transporteur »* entend *« Proposer des contraintes de voisinage pour les portions en viaduc égales ou meilleures que celles de la ligne A* » (« *Un tracé pour tous dès 2018* », 27/01/2009, annexe 22, vol. 2).

Du reste, la question de l'urbanisation et de la restructuration des espaces constituent des éléments importants du scénario « transporteur » au même titre que le projet « urbaniste ».
Par ailleurs, les concepteurs du scénario « transporteur » soulignent que c'est pour répondre aux attentes des habitants qu'ils ont décidé d'« *abandonner les solutions passant au cœur du quartier* » Et de « *privilégier le moindre coût et la minoration des impacts en maintenant une desserte satisfaisante des Longs Champs* » (« *Un tracé pour tous dès 2018* », 27/01/2009, annexe 22, vol. 2).
Et finalement c'est ce qui a justifié le choix d'« *Un tracé en aérien par les Buttes de Coësmes et le Sud d'Atalante* » assure –t-on du côté de la Métropole et la SEMTCAR.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Nous avons jugé utile de sélectionner quelques schémas qui présentent les modalités d'insertion du métro conçus par les techniciens de la SEMTCAR.

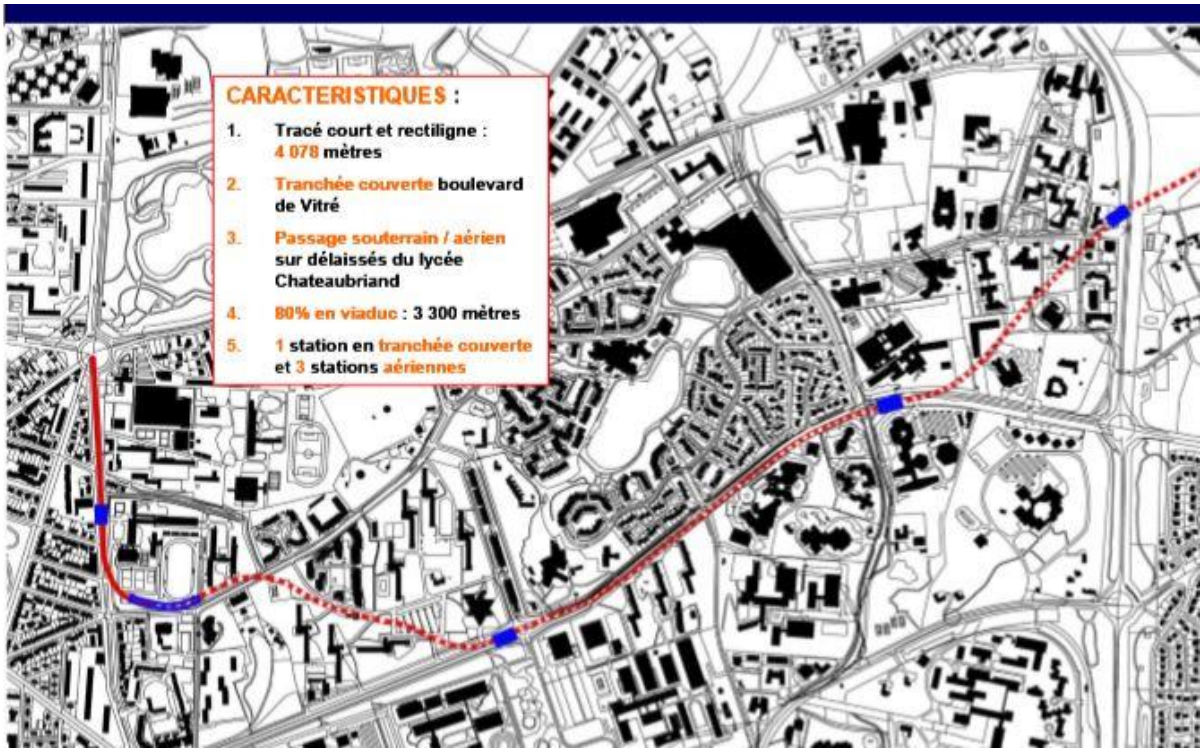


Illustration 37. Tracé du projet « transporteur »
Source : « Un tracé pour dès 2018 » (scénario transporteur, 27/01/09 : 6)

Comme nous pouvons le noter sur la légende du schéma, le scénario « transporteur » a opté pour l'insertion aérienne à travers l'avenue Buttes des Coësmes, avec une station en tranchée couverte (boulevard de Vitré, et plus précisément la station Joliot Curie), et trois stations aériennes. C'est donc un tracé situé en périphérie des Longs Champs, similaire à celui du projet « urbaniste ».

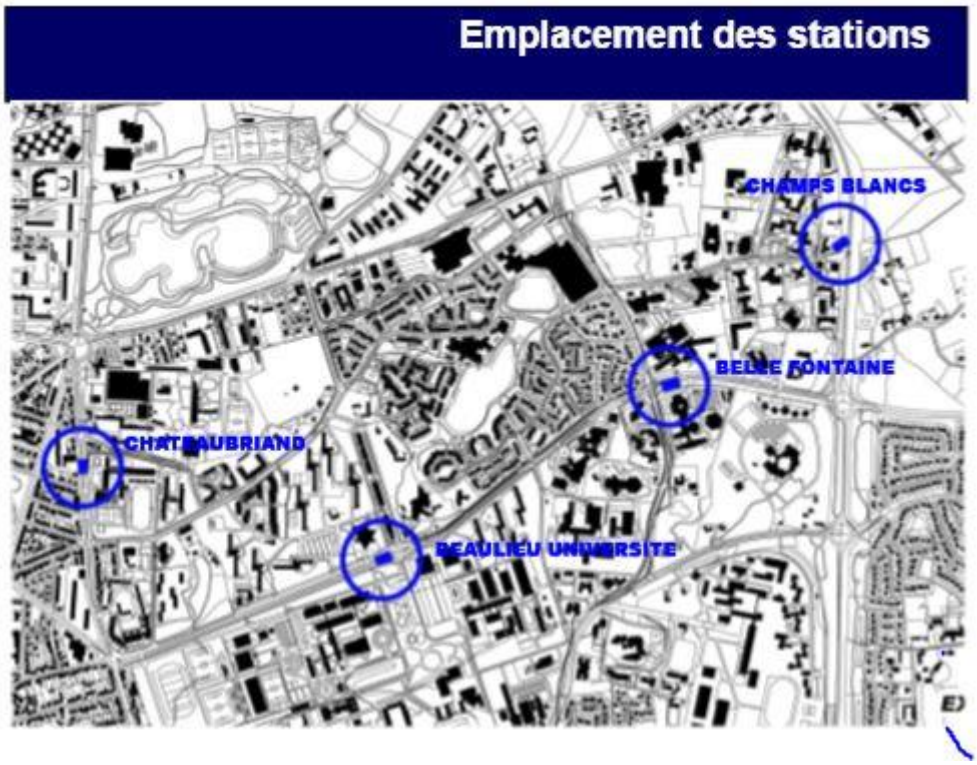


Illustration 38. Emplacement des stations, projet « transporteur »
Source : « *Un tracé pour dès 2018* », (scénario transporteur, 27/01/09 : 6)

Ici nous pouvons remarquer l'emplacement de trois stations aériennes et d'une station en tranchée couverte – en face du lycée Châteaubriand. Notons que les noms de certaines stations ont changé, c'est le cas de la station « Belle Fontaine », qui devient la station « Atalante ».

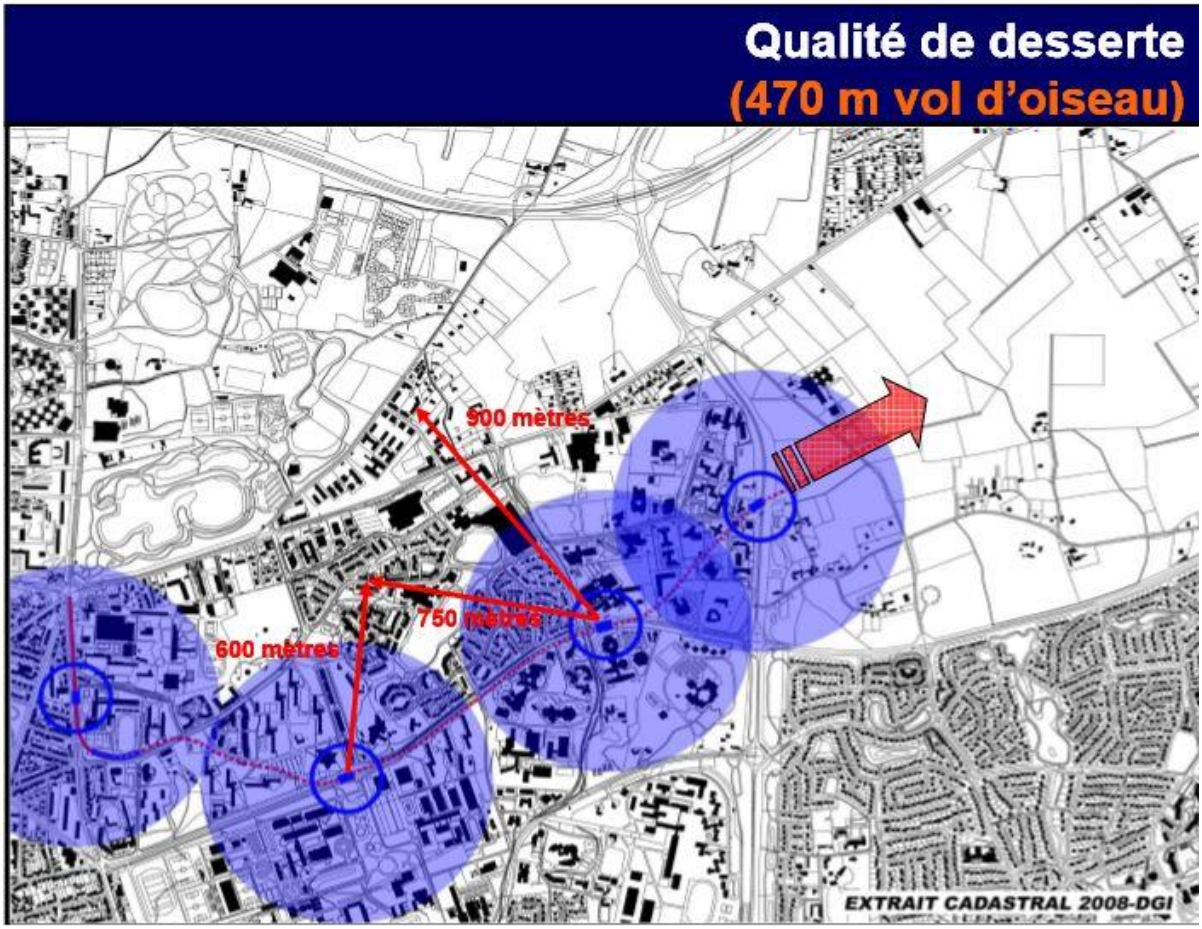


Illustration 39. Distances entre les stations, projet « transporteur »
Source : « Un tracé pour dès 2018 » (scénario transporteur, 27/01/09 : 8) Ici, on note la distance entre les stations « Beaulieu Université », « Atalante » et le centre des Longs Champs. D'ailleurs ces stations offrent la même qualité de desserte que le scénario « urbaniste ».

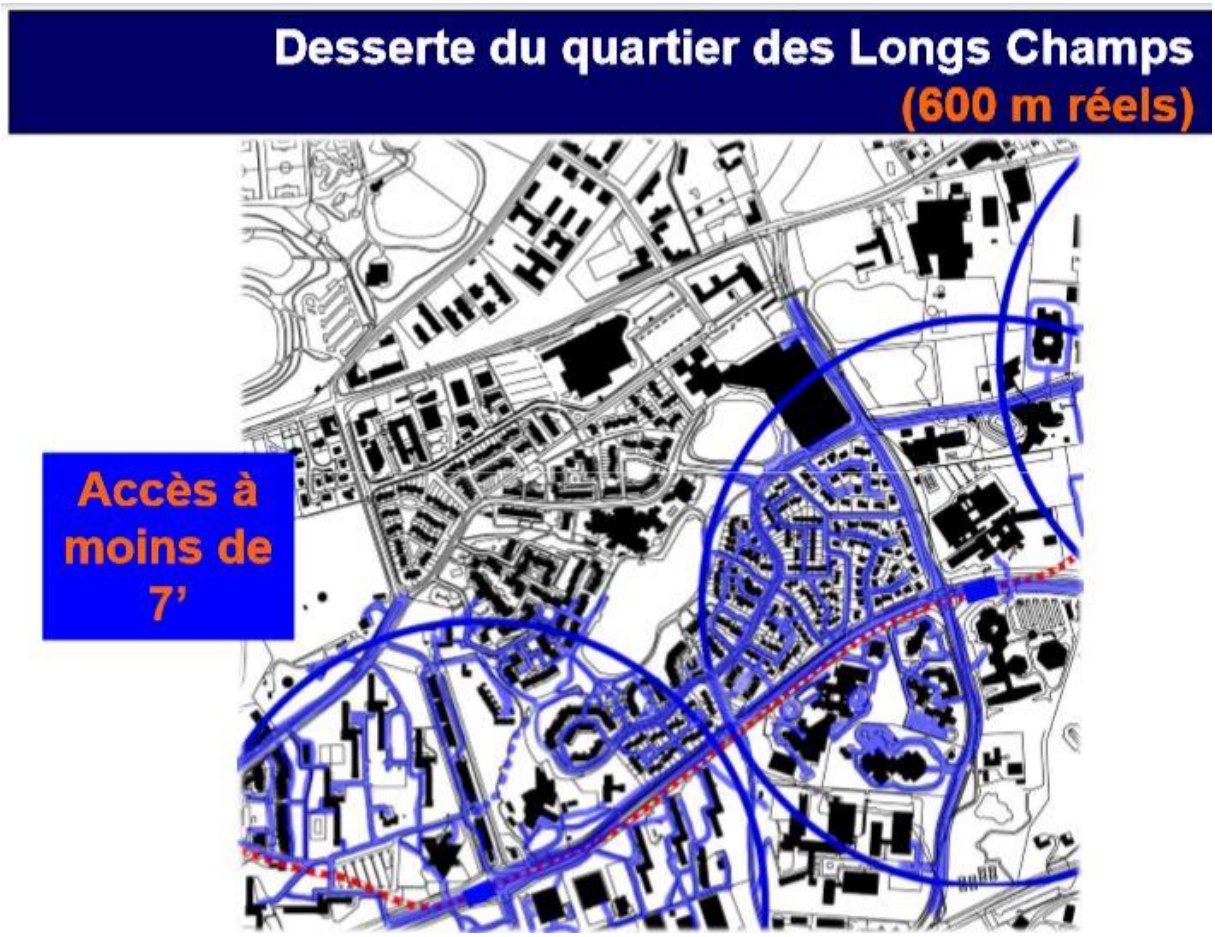


Illustration 40. Distances entre qualité les stations, projet « transporteur »
Source : « Un tracé pour dès 2018 » (scénario transporteur, 27/01/09 : 9)

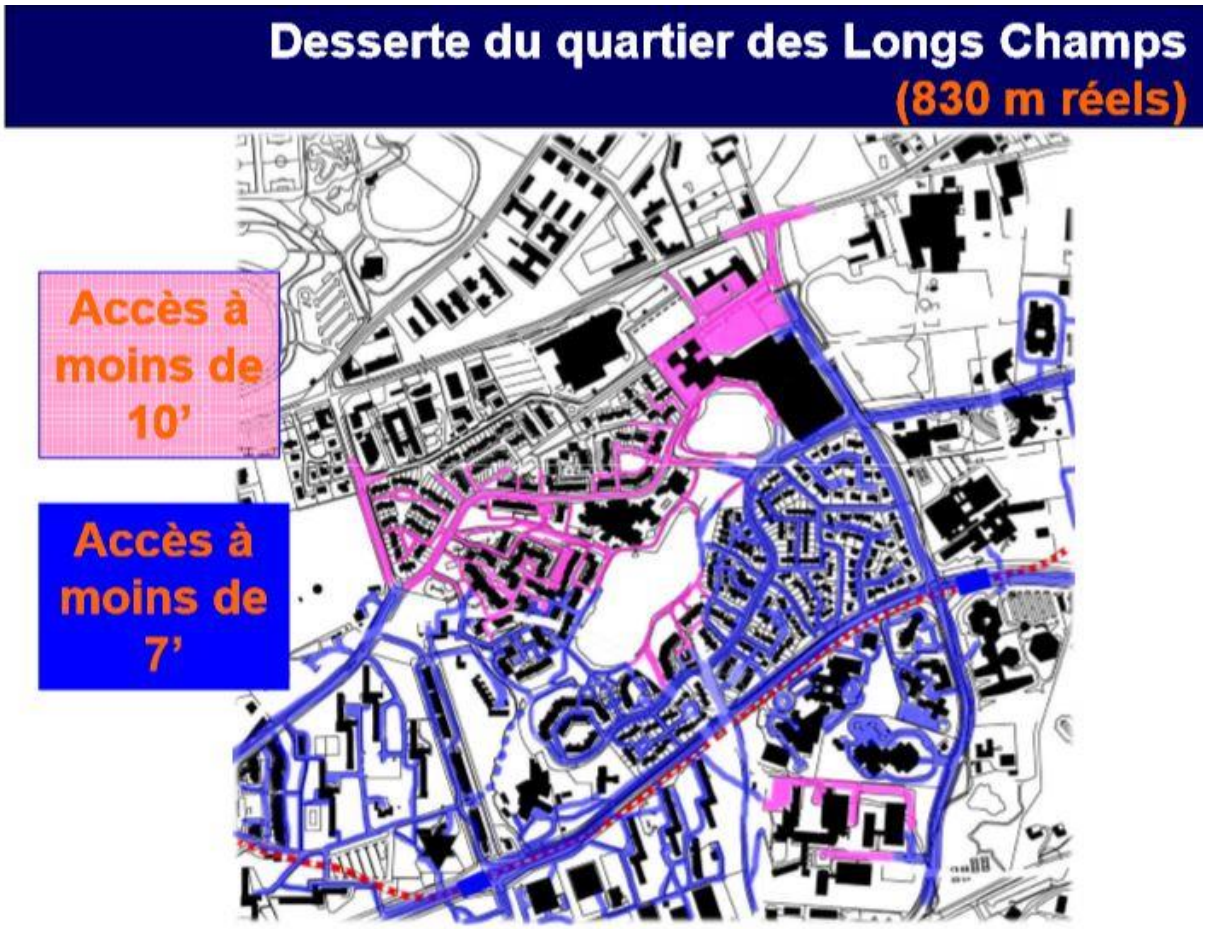


Illustration 41. Qualité de desserte du projet « transporteur »
Source : « *Un tracé pour dès 2018* » (scénario transporteur, 27/01/09 : 10) Sur ce schéma, on note le temps de marche entre les stations « Beaulieu université », « Atalante » et le cœur de quartier. Temps qui varient selon là où on se situe dans le quartier Longs Champs. Ce qui fait que certains habitants mettront plus de temps à rejoindre une station.

Comme nous avons pu le constater, les trois scénarios d'insertion du métro dans le secteur Nord-est n'offrent pas les mêmes avantages et ne présentent pas les mêmes inconvénients. Il y a tout de même des similitudes entre les scénarios « transporteur » et « urbaniste », que ce soit en termes de qualité de desserte ou en termes d'impacts sur l'environnement. Le projet « habitants » offre une meilleure qualité de desserte et ne présente pratiquement pas d'impacts dans le quartier. Il est néanmoins plus couteux que les deux autres. Il reste à savoir comment ces scénarios ont été présentés lors de la réunion publique du 27 janvier 2009. C'est l'objet du chapitre 6 de notre thèse.

Chapitre 6. Mise en débat public des scénarios : espoir, frustrations, scissions et action en justice

À l'issue de l'élaboration des trois scénarios d'insertion dans le secteur Nord-est, les trois principales parties prenantes ont été invitées, comme cela a été préalablement défini par l'instance de concertation, à présenter chacune son projet, lors de la réunion publique du 27 janvier 2009 à l'auditorium de Triangle – quartier sud de Rennes. Réunion au cours de laquelle les élus de la Métropole, les Rennais et en particulier les habitants des quartiers Beaulieu, Jeanne d'Arc, Longs Champs, les acteurs socio-économiques et institutionnels ont pu découvrir les trois scénarios d'insertion présentés respectivement par les rapporteurs des trois scénarios : « urbaniste », « Transporteur » et « habitants ».

Compte tenu de leur investissement et du temps consacré à la mobilisation des ressources, au traitement des données et aux réunions de travail pour l'élaboration de leur scénario, les riverains espéraient profiter de cette réunion publique pour échanger et débattre sur les enjeux des trois scénarios d'insertion dans le secteur Nord-est. Mais ils ont vite déchanté et se sont mis en colère quand ils se sont rendu compte que les présentations ne sont pas suivies de « vraies discussions » sur les avantages et inconvénients de chacun des trois projets.
En nous appuyant sur les articles de presse de l'époque, des comptes rendus des réunions et de nos entretiens, nous avons pu comprendre que l'ambiance était très tendue lors de cette réunion publique marquant la fin de la concertation.

6.1 La présentation des trois scénarios sous tensions

Dans son article consacré à cette réunion, Cédric Rousseau soulignait que « *la salle est comble, l'ambiance électrique. Partout, des banderoles et des pancartes « Oui au tunnelier, non au métro aérien* ». (Rousseau, *Le Rennais* - 34 - février 2009, N° 400)

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019



Les riverains sont venus nombreux, hier soir, au Triangle, défendre leur projet pour la future ligne de métro.

Illustration 42. Réunion publique du 27 janvier 2009
Source : *Ouest France* du 28/01/2009

L'ancien maire de Rennes prend la parole et « *commence par souligner la complexité du dossier, et félicite les habitants pour leur travail considérable* ». (Rousseau, *Le Rennais* - 34 - février 2009, N° 400).

Quant à l'élue du quartier, elle prend la parole en commençant par remercier « *les habitants, légitimement attachés à leur cadre de vie* ». Elle rappelle que « *la concertation va éclairer la décision politique mais ne s'y substituera pas* ». Ce qui a provoqué des « *murmures* », indique Cédric Rousseau. (*Le Rennais* - 34 - février 2009, N° 400). Car au final, c'est le Conseil de Rennes Métropole qui portera son vote sur l'un des trois scénarios lors de sa session du mois d'avril 2009. Ici, l'élue du quartier tient à rappeler et réitère son attachement aux principes de la démocratie représentative, qui attribue le pouvoir décisionnel aux représentants élus. Cette prise de position assumée de la part de l'élue va dans le même sens que les propos qu'elle tenait lors de notre entretien :

> *Moi, en tant que démocrate, je reste attachée à ces espaces de partage même si je sais que c'est déclencheur des frustrations. C'est déclencheur de frustrations parce que les points de vue ne sont pas tous orientés de la même manière. Et que la décision finale, et ça on l'a toujours précisé ; on n'était pas dans une négociation. La décision finale revient aux élus comme le veut l'esprit de la*

> *démocratie représentative. Donc il y a mécaniquement cette logique de malentendu (...)*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

En effet, si nous suivons le raisonnement de l'élue locale, les procédures destinées à consulter les citoyens ou à engager une concertation avec eux n'abolit pas la division du travail politique et le fonctionnement de la démocratie représentative. Au contraire, elles renforceraient le pouvoir des élus. Car certains auteurs indiquent qu'après une consultation, une concertation ou un débat public, les élus s'estiment plus légitimes à prendre des décisions à la place des citoyens, du moment où les échanges d'informations constitueraient un des éléments importants de la démocratie représentative. D'ailleurs, l'idée que la transmission de l'information puisse conférer aux élus la légitimité de décider nous rappelle les réflexions théoriques de Nikas Luhmann sur la légitimation par la procédure. Pour lui, « *Les règles formelles de procédure sont des prémisses qui suffisent à légitimer la décision et elles n'ont pas besoin à leur tour d'une légitimation. Car elles remplissent de toute façon leur fonction, qui est de réduire l'incertitude : elles allient l'incertitude au sujet de la décision prise avec la certitude qu'une décision, quelle qu'elle soit, est prise* » (*In*. Habermas, *Droit et Légitimité*, 1978 : 138). En ce sens, les démarches de concertation et les débats publics, etc. auraient pour objectif la légitimation d'une décision sur une base purement procédurale.
Les prises de positions assumées par les élus de la Métropole renvoient donc à la problématique de l'articulation entre les avis exprimés par les citoyens et la décision finale. C'est dans le même ordre d'idées qu'Elisabeth et Philippe Gardère soulignent que,

> […] *dans la mise en œuvre d'une démocratie participative, une parcelle de pouvoir semble transférée du pouvoir politique au citoyen sans pour autant ôter de pouvoir au politique. Au contraire, par la légitimation de son action, elle lui renouvelle sa confiance dans sa politique locale. Si le véritable représentant du citoyen est l'élu et si la décision lui revient, quelle légitimité donner à une assemblée de citoyens pour débattre d'un projet urbain ? L'association est souvent portée comme un outil de l'légitimité*. (Gardère, 2008 : 15).

Par ailleurs, en ce qui concerne la présentation des scénarios lors de la réunion publique au Triangle, Cédric Rousseau indique que « *les deux premiers sont chahutés : principale reproche : le métro sera en aérien avec dans les deux cas un tracé le long de l'avenue des*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Buttes de Coësmes sur sa partie sud, la plus éloignée des habitations ». Ce qui a provoqué une réaction immédiate de la salle : « *Et le bruit, les tremblements, vous y pensez ?* », « *encore une verrue de béton !* » (Rousseau, *Op. cit.*).

Puis vient le tour du représentant des riverains pour le scénario « habitants ». Son compte rendu est « *chaudement applaudi* ». Car pour lui, « *le tunnelier est la meilleure option : aucun impact écologique, sonore ou visuelle, une desserte idéale et un tracé rectiligne, des stations discrètes et bien intégrées au paysage* » (Rousseau, *Op. cit.*).
Il ajoute que « *les habitants souhaitent un tunnelier pour un métro de qualité dans le respect du quartier, malgré les coûts* ». (Corine Bourbeillon et Alexandra Bourcier, *Ouest France* 28/01/2009). Les estimations des riverains indiquaient une différence de l'ordre de 45 millions entre leur scénario et les deux autres. Et à propos des coûts du scénario « habitants », l'ancien vice-président de Rennes Métropole en charge des transports disait qu' « *il s'agit plutôt de 80 millions d'euros qu'il faudra financer dans un contexte économique et financier difficile (baisse de la taxe professionnelle et incertitude sur la participation de l'État* » (Cédric Rousseau, *Op. cit.*).

Après quelques réactions vers 23h00, l'ancien maire reprend la parole pour souligner que « *les discussions ont été utiles* ». Il ajoute qu' « *en tant qu'élus, on préfère toujours qu'il se dégage un consensus, mais nous devons prendre en compte l'intérêt général. Ce n'est pas une attitude responsable de dire qu'on n'est pas à 60 ou 80 millions d'euros près. C'est le jeu de la démocratie représentative : au final ce sont nous, les élus, qui décidons et nous assumerons cette décision quelle qu'elle soit* » (Rousseau, *Op. cit.*). Cette déclaration de l'ancien maire est complètement en phase avec les conceptions de la démocratie représentative de l'élue locale. De ce fait, nous pouvons dire que les élus ont cette volonté de faire bloc quant aux modes d'exercice de leur pouvoir décisionnel que leur confèrent les législateurs dans les régimes démocratiques. Et lors de notre entretien, l'ancien maire indique que les élus ont assumé leur responsabilité, car le choix pour l'aérien a été fait sur la base d'un examen des différentes options proposées. Et contrairement à ce que disent les riverains, il réaffirme que la concertation a bel et bien eu lieu ; et que ce n'est pas parce que les riverains n'ont pas obtenu le tunnelier qu'ils peuvent dire qu'il n'y a pas eu de concertation.
D'ailleurs, il revient sur les nombreuses réunions d'information et d'échanges avec les riverains. Ce qui explique selon lui, que les élus étaient attentifs aux attentes des riverains.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Les propos de l'ancien maire marquant la fin de la concertation ont provoqué des réactions des riverains dans la salle. Un intervenant disait qu'« *on a l'impression que les jeux sont faits et que c'est la concertation pour rien* » (Corine Bourbeillon et Alexandra Bourcier, *Ouest France* 28/01/2009) ; un autre soulignait qu'« *on est résignés, mais on reste mobilisés* » (Cédric Rousseau, *Op. cit.*).

Cette impression que la décision des élus était déjà prise avant la fin de la concertation est largement répandue chez les riverains. C'est d'ailleurs l'avis de l'acteur associatif que nous avons eu en entretien.

> […] *Donc ce qui a été drôle, c'est tous les arguments qui avaient été définis…là où il y aurait pu avoir vraiment concertation si la ville était la première à respecter les règles du jeu. Or, elle s'en est complètement affranchie pour dire ça pose même pas problème, c'est moins cher, on prend celui-là. Ce qui nous fait dire que la décision était prise avant, donc ça on est quasiment sûr. On ne pourra jamais le prouver, mais la décision était prise avant, les études ont été faites, et puis donc on roule comme ça.* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

6.2 Clôture de la concertation: déception et frustrations des riverains

À l'issue de la démarche de la concertation et le refus de Rennes Métropole de poursuivre la discussion sur des solutions alternatives, les riverains n'ont pas tardé à exprimer leur déception et leurs frustrations, si énormes que la situation a tourné aux invectives :

> […] *C'est un pugilat ! Ça se termine en pugilat, les noms d'oiseaux volent, et puis ça ne sert à rien quoi. C'est une mauvaise soirée pour eux parce qu'ils se font insulter et agresser. Mais après ils s'en foutent, ils continuent comme si de rien n'était. C'est là où il n'y a pas de concertation, ce qu'ils n'écoutent absolument pas. Ça s'est terminé comme ça. Mais il y a quand même des gens (…), nous notre président a pris la parole pour exprimer des choses ; d'autres personnes ont pris*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

la parole pour exprimer telle ou telle chose, ça n'a pas été écouté, voilà, la notion de concertation n'existe pas. (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Cette ambiance électrique dont parle l'acteur associatif est à peu près la même situation que nous décrivait l'élue du quartier :
« *Je crois qu'on était un peu dans une logique de confrontation et d'affrontement. Et je pense que la concertation a permis aussi d'avoir l'espace qui a permis de dégonfler cette forme de surenchère qui, à mon avis n'est jamais bonne, parce qu'elle autorise les excès, elle autorise l'invective, elle autorise les insultes, elle autorise finalement la violence* » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2). En effet ces propos de l'élue locale montrent bien la frustration et le niveau de la colère des riverains à l'issue de la réunion de la concertation.

L'espoir d'échanger pour trouver un terrain d'entente s'est envolé. Ce qui a été dénoncé par les acteurs associatifs dans le dossier qu'ils ont remis à la Commission d'enquête publique. « *En janvier 2008, l'ancien maire a fait comprendre que le tunnelier était trop cher pour la Métropole. Aucune discussion n'a été alors proposée ou envisagée après cette réunion de janvier 2008. Lors de la réunion de clôture de la concertation, les habitants ont proposé leur solution alternative : la tranchée couverte avenue des Buttes de Coësmes et rue Mirabeau* » (« Le métro dans le quart Nord-est : dossier pour la Commission EUP », annexe 11, vol. 2).
Indiquant leur avis à la Commission d'enquête publique sur la concertation, les acteurs associatifs soulignaient qu' « *il n'y a pas eu de réels débats de fond sur les tracés. Des projets présentés sans débats, sans échanges* » (« Le métro dans le quart Nord-est : dossier pour la Commission EUP », annexe 11, vol. 2).

En effet, comme nous pouvons le noter dans plusieurs de leurs déclarations, ce manque de débats est constamment dénoncé par les acteurs associatifs, qui n'ont pas compris les raisons pour lesquelles Rennes Métropole a refusé d'explorer des alternatives au tunnelier. Alors que les riverains s'étaient beaucoup investis depuis la première phase de la contestation jusqu'à l'élaboration de leur scénario. Ce qui provoque non seulement de la frustration mais aussi un sentiment d'injustice, car le métro sera enterré partout, sauf aux Longs Champs.

Après ce qui est dommage, ce que chacun a proposé son projet idéal. Mais il n'y a pas eu des vraies discussions derrière sur, pourquoi on propose tel projet ? Et

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

surtout il y avait trois projets à proposer ; il y avait neuf tracés réalistes ; ça aurait été peut-être intéressant de donner son avis sur les neuf, en disant celui-là il nous semble inacceptable de sens, et celui-là c'est notre préféré, et celui-là est acceptable, et celui-là aussi par exemple. Et ça, il n'y a pas eu cette phase vraiment. Du coup c'était un peu du tout ou rien. On a proposé notre projet, on nous a dit « bah non ! » Et puis voilà ça s'est arrêté là quoi. Il n'y a pas eu une phase où on a discuté des autres projets. (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

À l'instar de l'acteur associatif, Dominique Voynet observe que le manque de considération à l'égard de la parole citoyenne est la cause de frustrations et de déception : « *Beaucoup de frustrations sont liées au fait que les participants au débat ont le sentiment qu'on ne revient pas vers eux après pour leur dire voilà ce qu'on a décidé et pourquoi ; qu'est-ce qu'on retient de vos prises de position et de vos avis, comment on y répond, comment on prend en compte vos suggestions et vos objections. Ce qui renvoie au fait qu'il faut faire le lien entre la discussion et la décision, articuler les échanges dans les décisions.* » (Voynet, Actes du colloque CNDP, juin 2014).

Mis à part les riverains des Longs Champs, certains leaders de l'opposition municipale n'ont pas manqué d'exprimer leur mécontentement à l'issue de la clôture de la concertation, mais aussi et surtout après le vote définitif du projet d'insertion aérienne dans le secteur Nord-est, en avril 2009. Nous avons pu consulter quelques réactions des représentants des partis politiques recueillies par Stéphane Vernay, dans le quotidien *Ouest France* du 24/04/2009. Parmi ces réactions, nous avons celle de l'élu UMP[28], qui disait : « *Quand on voit les efforts déployés depuis des mois, on se demande comment et pourquoi la concertation a pu déboucher sur un tel niveau de frustration. Elle aboutit à aggraver le conflit avec les habitants* ». D'après Stéphane Vernay, l'élu UMP « *accuse la majorité d'avoir tout décidé d'avance »* car, disait-il: *« ce qu'on n'a pas dit aux habitants, c'est que quel que soit le nombre de solutions étudiées, on prendrait la moins chère* ». Réfutant les arguments de la Métropole sur le coût et financement du projet, il disait : « *Nous sommes dans une situation de quelqu'un qui s'apprête à construire une maison qu'il craint de ne pas financer et qui, pour l'aménagement des pièces, se demande s'il ne serait pas possible de faire l'économie de la fenêtre, des portes ou du papier peint* » (un élu UMP, *Ouest France* du 24/04/2009). En

[28] Notons que l'UMP a changé de nom depuis 2015 ; ce parti politique s'appelle désormais « *Les Républicains* ».

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

effet, cet élu de l'opposition pointe ici « *les failles des arguments financiers de Rennes Métropole* », qui se focalise sur les économies à réaliser sur le tronçon du métro « Gayeulles - Champs Blancs ».
Quant à l'élue rennaise du MODEM, elle a pointé « *l'inquiétude et la déception des habitants des Longs Champs. Ils ont durement travaillé sur l'impact potentiel du métro sur leur quartier. Ce travail se révèle vain* ». Ici, l'élue fait référence aux travaux fournis par les différents groupes d'études, notamment celui d'impacts écologiques. Travail dont la qualité était saluée par les acteurs associatifs (*Ouest France* du 24/04/2009).

Pour l'élue UBD à Rennes, elle trouve « *indispensable que notre assemblée montre qu'elle ne reste pas sourde aux propositions des habitants* », rapporte Stéphane Vernay. Ici, elle fait référence à l'une des propositions faites par l'association « Vivre aux Longs Champs » sur l'alternative en tranchée couverte qui, au vue de son coût moins élevé que le tunnelier, aurait pu être retenue par la Métropole.
Quant aux Verts et apparentés, Stéphane Vernay indique qu'ils s'abstiendront, mais pour d'autres raisons : « *un tramway, tram-train ou busway, moins cher, répondrait aux besoins de l'ensemble de la population* », explique l'élu des Verts à Betton. En effet, le tram comme alternative au métro a été largement évoqué sur les forums de discussion de Rennes Métropole et celui du collectif « Sauvons les Longs Champs ». Pour sa part, le vice-président de « Rennes Métropole Écologie », il a rappelé que : « *Notre choix n'a jamais été celui du métro* ».
Face à ces multiples réactions, les élus de la majorité municipale n'ont pas manqué à se défendre. Ils soulignent que « *la concertation a bien eu lieu, et qu'elle a porté ses fruits* », puisque « *la solution présentée ce soir n'était pas celle envisagée au départ* », selon l'élu communiste rennais. Sauf que ce dernier ne va pas au bout de ses arguments. En effet, selon les acteurs associatifs, Rennes Métropole a abandonné le tracé initial en aérien sur les deux étangs uniquement pour des raisons de faisabilités techniques. Et non pas comme résultat de la concertation.
Quant à l'élue de la majorité municipale, elle indique: « *On nous reproche une concertation pour rien, mais tout n'était pas décidé dès le départ. Il reste un point d'achoppement, nous pouvons le regretter. Mais ne le dramatisons pas* » (*Ouest France* du 24/04/2009).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Comme nous venons de le remarquer dans ces différentes réactions, l'insertion du métro dans le secteur Nord-est était une problématique métropolitaine, dont les solutions envisagées n'ont pas satisfait la classe politique locale, celle de l'opposition en particulier. Et dans le contexte de défiance à l'égard des responsables politico-administratifs, les élus de l'opposition ne pouvaient pas rester indifférents face à ce projet d'envergure métropolitaine.

Pour revenir aux frustrations des riverains dues au manque de débats sur les trois scénarios, il convient de souligner que lors d'une réunion de l'instance de concertation, l'un des participants avait posé la question de savoir « *s'il était possible d'argumenter le choix d'un tracé en démontrant le caractère non pertinent des autres tracés* ». La réponse de TMO Régions était « *Oui. Mais l'esprit général, qui doit dominer dans un premier temps, est d'argumenter sur l'intérêt du scénario défendu et non de construire une argumentation sur les lacunes des autres projets* » (Compte rendu de réunion du 22 octobre 2008, TMO Régions, annexe 32, vol. 2).

C'est ce à quoi font référence les acteurs associatifs dans leur dossier destiné à la Commission d'enquête publique :

« *Nous n'avons pas donné notre avis sur les autres tracés pour respecter la demande des élus, en pensant qu'on pourrait l'exprimer dans une deuxième phase de concertation* », (« Le métro dans le quart Nord-est : dossier pour la Commission EUP », annexe 11, vol. 2).

Cette règle du jeu suscite des interrogations sur le principe même des discussions censées lever les zones d'ombres sur les différents scénarios d'insertion déjà proposés dans le Dossier d'aide à la décision de 2007, puis ceux, tout récemment, élaborés par la SEMTCAR et l'Atelier de l'île – projet « urbaniste ». En tant qu'observateur extérieur, il nous semble étrange que les élus imposent une telle règle dans une démarche de concertation, censée garantir la libre expression des avis contradictoires.

En somme, ce qui semble être la fermeture des portes du dialogue va porter atteinte à l'unité du collectif d'habitants.

6.3 L'alternative au tunnelier : de la tension à la scission du collectif

Par ailleurs, si l'insertion en tunnelier a été approuvée presqu'à l'unanimité des habitants, la question qui a provoqué de vives tensions à l'issue de la concertation était celle de proposer

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

un projet alternatif ou non. Cette question s'était déjà posée avant l'élaboration du scénario final des habitants. Mais la majorité des riverains avait décidé de rester sur l'unique option d'insertion souterraine du métro au cœur du quartier. Ce compromis avait donc permis de garder l'unité des habitants.

Or, vu que le coût du scénario « habitants » - métro souterrain - ne garantissait pas son approbation par les élus de la Métropole, certains riverains ont exprimé l'idée de préparer un projet alternatif au tunnelier, c'est-à-dire une tranchée couverte sur l'avenue Buttes des Coësmes. C'était une stratégie qui consistait à avoir une longueur d'avance avec un plan B. Et bien que nous n'ayons pas de détails sur les profils des riverains sondés, nous estimons que ceux qui ont approuvé le déplacement des stations, initialement prévues au cœur du quartier, vers la périphérie des Longs Champs, seraient les riverains qui n'habitent pas sur l'avenue Buttes des Coësmes. Car c'est là où le métro devrait passer en viaduc si le projet « transporteur » finit par être adopté par le Conseil de Rennes Métropole. Ci-dessous le sondage relatif au déplacement de la station du cœur de quartier vers la périphérie.

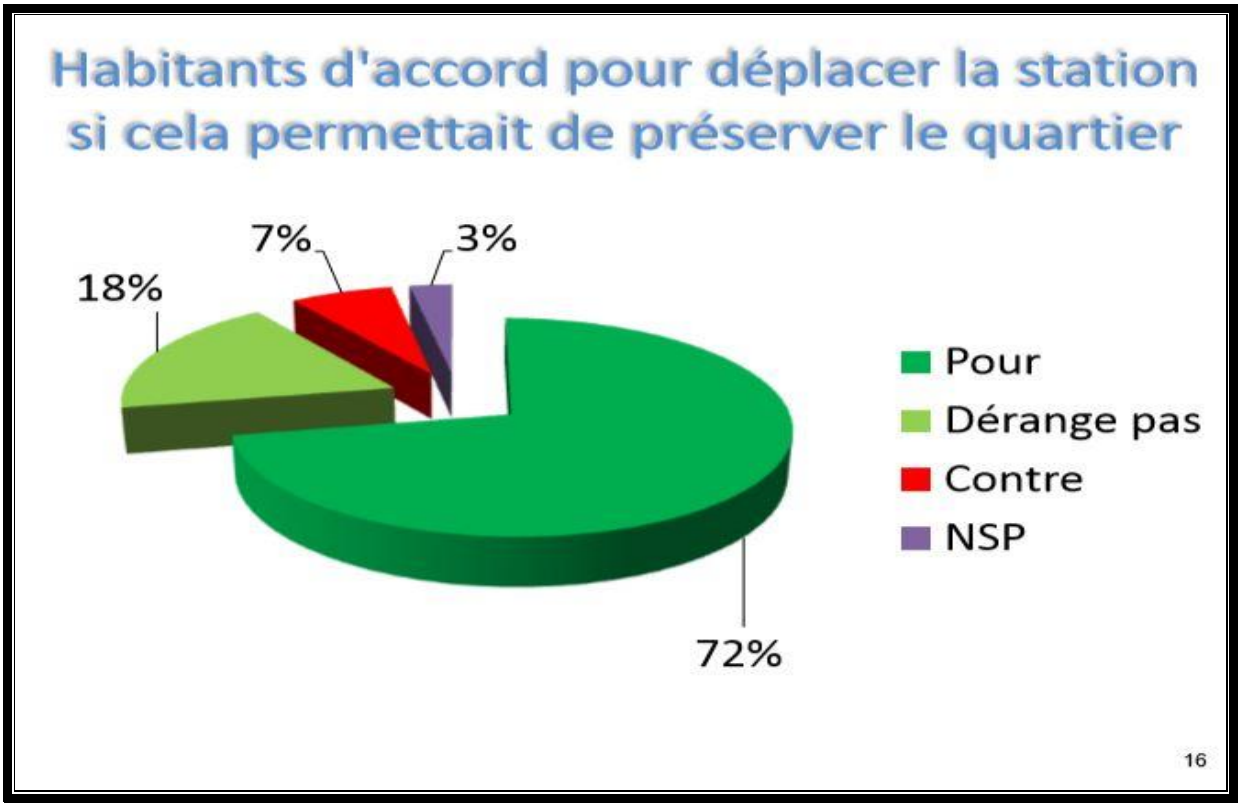


Illustration 43. Sondage sur le déplacement de la station
Source : collectif « Sauvons les Longs Champs », compte rendu du 09 septembre 2009

Comme nous le remarquons ci-dessus, la question était de savoir : « *est-ce vous accepteriez que la position de la station soit déplacée en périphérie, si cela permettait de préserver les habitants et le quartier ?* » *Là-dessus, nous, l'idée c'était : est-ce que la solution en tranchée couverte aux Buttes des Coësmes serait acceptable* ? […] (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). La question n'a pas manqué de susciter des réactions de certains riverains qui ne voient pas d'un bon œil une telle solution.

> […] *Certaines personnes l'ont compris, avec ces deux interrogations là, elles l'ont comprises comme : « ils sont en train de nous repousser le métro en aérien, chez nous, aux bords de notre quartier, et non pas au cœur de quartier » Alors qu'absolument ce n'est pas du tout l'idée. Et ça dessus, il y a eu des incompréhensions des uns. Et il y a des gens qui nous disent « vous nous envoyez le métro aérien, chez nous, avenue Buttes des Coësmes. C'est vous qui avez proposé cette solution ». Alors que les élus, on ne leur aurait jamais proposé cette solution. Nous c'est plutôt est-ce qu'une solution alternative comme une tranchée couverte Buttes des Coësmes était acceptable ? Et le sondage on l'a lu comme ça. Et la grosse majorité de gens ont dit « oui ». Donc là-dessus on n'a pas eu d'inquiétude de ce point de vue-là*. […] (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Cet extrait montre que le refus de la Métropole de poursuivre la concertation a porté un coup dur à l'unité des riverains, tant voulue et préservée par les leaders associatifs. Et ce, malgré certaines divergences de points de vue dans la phase de l'élaboration du scénario « habitants ». La crainte de cette division a déjà été exprimée par certains acteurs associatifs lors de leurs réunions (cf. capture d'image ci-dessous). Ainsi, peut-on estimer que le refus de poursuivre le dialogue comme une stratégie destinée à diviser les riverains pour leur obliger d'accepter un choix qui va à l'encontre de leurs attentes ? Cette question se présente comme une équation à plusieurs inconnues. Et même si la stratégie de « *diviser pour régner* » est une tactique bien connue dans le monde politique, l'engagement de Rennes Métropole pour les discussions ne nous permet d'affirmer ou d'infirmer que les élus avaient en tête cette stratégie de division.

En tout état de cause, l'idée de l'alternative au tunnelier marque la fin de l'unité des riverains.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019



Illustration 44. Craintes des collectifs
Source : Le métro aux Longs Champs, compte rendu de réunion de quartier, (09/09/2008 : 34). Cette capture d'image montre que les riverains avaient le pressentiment que leur unité n'allait pas durer longtemps.

Comme nous le fait remarquer l'acteur associatif, l'ambiance devenait tendue, et un climat de suspicion s'installait peu à peu jusqu'à ce que et la situation devienne irréversible :

« […] *Il y a des personnes qui se sont fait des films, pour imaginer que c'est nous qui avons négocié un accord secret avec je ne sais pas quel élu, pour qu'ils mettent un métro aérien. Et après ils sont devenus de fois très, très agressifs* […] » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

[…] *Par contre les gens ont mal interprété en mettant les deux discours bout à bout en disant on n'a pas d'arguments, on a beaucoup moins d'arguments contre l'aérien, et de la question : est-ce que ça vous dérange de mettre la station en périphérie ? Ils ont compris, « bah ça y est, vous nous l'envoyez quoi. » Donc là-dessus je pense que c'est purement un problème de communication. Et je pense…plusieurs personnes faisant de la com'* » (Interviewé 1, annexe, 1, vol. 2)

Si le sondage apparaît comme une bonne initiative et un exercice de la démocratie locale destinée à dégager un compromis, nous constatons qu'il n'a fait qu'exacerber les tensions et la division entre les riverains. Car la plupart des riverains, notamment ceux du collectif Marcel Bourget étaient très remontés contre les membres de l'Association Vivre aux Longs Champs, du fait qu'ils seront les plus exposés aux nuisances du futur viaduc de la ligne B. Par ailleurs, bien que le sondage ait recueilli plus de la majorité des voix favorables au déplacement de la station vers la périphérie, nous pouvons le considérer comme un « raté ». Car il nous semblerait qu'il n'aurait pas été élaboré collectivement. D'où ce problème d'interprétation engendré par le manque de communication. Il y a là un sentiment de « déception ». Et certains

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

riverains estimaient « être devant un fait accompli ». C'est ce qui a provoqué la divergence des points de vue qui ont abouti à la création de l'Association MUSE.

6.4 La différence des stratégies comme source de scission : la création de MUSE

Désormais il y deux lignes qui vont mener le « combat » face à Rennes Métropole : les partisans d'une alternative en tranchée couverte sur l'avenue Buttes des Coësmes, soutenue par l'Association Vivre aux Longs Champs, et les « jusqu'au-boutistes », c'est-à-dire ceux qui maintiennent la position initiale des riverains d'avoir un métro souterrain au cœur de quartier, position défendue par le collectif Marcel Bourget[29].

Par ailleurs, étant donné l'approche compréhensive qui anime notre travail de thèse, la description des faits nous semble importante pour appréhender la création de l'Association MUSE. Rappelons qu'au début de la contestation des habitants des Longs Champs contre le métro aérien, deux collectifs se sont créés pour coordonner et mener des actions destinées à obtenir un tunnelier. Il s'agit des collectifs « Sauvons les Longs Champs » et le collectif du square Marcel Bourget (initialement dénommé « collectif du square Jacques Monod »). Très vite, il y a eu un rapprochement entre le collectif « Sauvons les Longs Champs » et l'Association Vivre aux Longs Champs, créée depuis 1984, et qui a pour objectif d'animer la vie socio-culturelle et sportive du quartier. Compte tenu de son ancrage dans le quartier et le nombre de ses adhérents, le collectif « Sauvons les Longs Champs » a estimé nécessaire de s'intégrer à l'Association Vivre aux Longs Champs pour bénéficier d'une base solide permettant de mener efficacement les actions pour le tunnelier.
Nous avons donc un collectif d'habitants formé de l'Association Vivre aux Longs Champs, le collectif « Sauvons les Longs Champs », et le collectif du square Marcel Bourget, tous unis pour le même objectif : obtenir un tunnelier au cœur du quartier en refusant toute solution d'insertion aérienne du métro dans le quartier. C'est donc d'un commun accord que le

[29] Nous n'avons pas assez évoqué de ce collectif parce qu'il constituait un « front commun » avec le collectif « Sauvons les Longs Champs », et les deux menaient le même combat contre l'insertion aérienne du métro. Raison pour laquelle nous avons parlé beaucoup plus du collectif « Sauvons les Longs Champs », et de manière plus large, le « collectif d'habitants ».

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

collectif des riverains organisait les réunions d'informations et de sensibilisations sur le sujet de l'insertion du métro. Et après la mise en place de l'instance de concertation, le collectif a travaillé ensemble pour l'élaboration du scénario « habitants ». Ce, malgré les types de tensions que nous avions évoquées. C'est d'ailleurs ce que nous a retracé l'un des membres du collectif « Sauvons les Longs Champs » :

> *Alors MUSE, il y a un historique assez long. D'abord ça a commencé un peu avant la concertation, où il y a eu le collectif du square Bourget qui s'est créé. Donc ça le collectif du square Bourget s'est créé suite à la réunion publique dont je parlais, où il y a une incompréhension je pense dans leur message. Et donc ils se sont créés en disant « nous on ne veut pas un métro en aérien auprès de chez nous ». Nous on a dit qu'on est tout à fait d'accord. Ils avaient leur place dans les réunions de concertation. Ils n'ont pas dit un seul mot de toutes les réunions de concertation. Mais voilà ils étaient quand même là. Ils ont participé à l'élaboration du dossier habitants final. Ils étaient d'accord avec le dossier habitant final, le tunnelier.* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Cependant, cette unité, fébrile par moments, a fini par voler en éclats dès la clôture de la démarche de concertation, lors de la réunion publique du 27 janvier 2009. Et ce, pour deux raisons principales :

La première raison est que l'Association Vivre aux Longs Champs a pris conscience, que le projet « habitants » coûte cher à la Métropole et avait peu de chance d'être adopté. D'où la proposition d'une solution alternative en tranchée couverte sur l'avenue Buttes de Coësmes. Le collectif Marcel Bourget campe sur ses positions et réclame toujours l'insertion souterraine du métro au cœur du quartier.

> *Quand on nous a dit « Non le tunnelier est trop cher » fin janvier 2009. On a dit qu'on va proposer d'urgence une solution alternative, la tranchée couverte. Ils ont dit ok pour la tranchée couverte. À l'époque c'était encore le collectif du square Bourget. Et donc on a proposé la tranchée couverte. Ensuite ils ont dit non et tout, c'est là-dessus qu'on a eu deux stratégies divergentes, après ce refus. Nous on est resté en disant qu'on défend toujours la tranchée couverte. On a bien compris que le tunnelier est trop cher. On sait que les élus ne sont pas là pour dépenser l'argent public, et tout «* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).
> *[…] Et après, eux, ils sont plus pour le tunnelier au cœur de quartier en estimant les arguments de desserte. Et nous on est plus sur la tranchée couverte Buttes des*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *Coësmes en disant que les arguments de coût ne sont quand même pas négligeables. Bon voilà, c'est comme ça que ça s'est créé. […]* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

L'analyse de cet extrait montre bien l'émergence de deux postures suite à la rupture de la discussion de Rennes Métropole.

Ainsi, à travers le raisonnement du membre du collectif « Sauvons les Longs Champs », nous assistons à une forme d'adoucissement de leur positionnement de départ. Curieusement, ces arguments de lucidité que tiennent les membres de l'Association Vivre aux Longs Champs tranchent complètement avec leurs exigences du début de la contestation. D'ailleurs on peut s'interroger sur ce changement de « logiciel » de la part des membres de l'Association Vivre aux Longs Champs. Car, grâce au groupe d'études financières et juridiques, ils avaient démontré les incohérences des chiffrages de la Métropole, et avaient estimé que le surcoût de leur projet « habitants » rentre dans la marge d'erreur du coût global du projet. Le fait de dire que « *les arguments de coût ne sont quand même pas négligeables.* » a-t-il pour objectif de montrer leur capacité à œuvrer pour l'intérêt général ? En tout état de cause, ce changement de discours nous fait dire que les membres de l'Association Vivre aux Longs Champs ont opté pour une « posture consensuelle » basée sur la recherche d'une alternative acceptable et moins impactant pour leur quartier et ses habitants. Et d'ailleurs, l'objectif de la démarche de concertation est, d'après l'élue locale, de soutenir cette posture qu'elle qualifie de « posture de nuances » :

> *Je pense que ces personnes par leur capacité de se mobiliser, avaient montré de la maturité. En même temps, vous voyez bien quand on est dans une forme de mobilisation, il faut résister aux tentations des radicalités. Et ça n'a pas été simple. En créant cette instance de concertation, je pense qu'on a soutenu des postures qui ne sont pas des postures de radicalités, qui sont des postures qui sont dans la nuance. Et ça c'est un travail démocratique*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

À travers ces déclarations de l'élue de la majorité et les tentatives de trouver des alternatives défendues par l'Association Vivre aux Longs Champs, nous remarquons qu'il y a une forme de rapprochement de visions entre les deux parties prenantes sur les enjeux du métro dans le secteur Nord-est. Les « postures de radicalités » qu'évoque l'élue du quartier renvoient à la

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

fermeté affichée par l'Association MUSE, qui a décidé d'attaquer la Métropole en justice pour obtenir le tunnelier.
Et, finalement, même si tel n'était pas son objectif, la démarche de concertation a, d'une manière ou d'une autre, contribué à la scission du collectif des riverains. De ce fait, et compte tenu de la « *posture des nuances* » de l'Association Vivre aux Longs Champs, la Métropole se trouve réconfortée dans ce qui semble une forme d'« obstination » pour le métro aérien sur l'avenue Buttes de Coësmes. Car l'élue du quartier parlait de « *l'audace d'avoir le métro aérien* » comme en témoigne sa déclaration suivante :

> […] *Oui, là aussi on a quand même un retour d'expérience sur la ligne A, les choses ont été accompagnées. Il y avait à un moment un bruit d'émergence, à une certaine vitesse. Mais il y a un traitement très respectueux en fait, qui fait que avec une certaine forme, ce n'est pas de la condescendance, ce n'est pas du mépris, mais avec une certaine forme de confiance, on s'est dit qu'à cet endroit-là on pouvait avoir de l'audace d'avoir un métro aérien*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Dans une certaine mesure, cette déclaration pourrait faire resurgir le sentiment partagé par certains riverains que *« tout était décidé à l'avance* », quand bien même il y a eu une démarche de « concertation spécifique ».

Pour revenir aux explications relatives à la scission du collectif d'habitants, notons que la deuxième raison est qu'après le vote définitif du tracé aérien (projet « Transporteur » ou « Métropolitain ») par le Conseil de Rennes Métropole en avril 2009, l'Association MUSE a décidé de porter « l'affaire » devant la justice. De ce fait, et contrairement à l'Association Vivre aux Longs Champs, l'Association MUSE était dans une « posture de fermeté » dans ses revendications pour un tunnelier. Raison pour laquelle l'élue du quartier parle de « *posture de radicalités* ». Car l'Association MUSE était prête à mener le « combat » sur un terrain juridique pour obtenir l'égalité de traitements que les autres quartiers de Rennes desservis par la future ligne B.
Or, l'Association Vivre aux Longs Champs estime qu'ils n'ont pas assez d'arguments solides pour attaquer la Métropole en justice.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Les extraits suivants de nos entretiens permettent de comprendre davantage les raisons de cette scission qui a abouti à la création de l'Association MUSE.

> *[…] Donc c'est là où nous on a dit qu'on veut toujours la tranchée couverte, et si on ne peut pas l'avoir, on aimerait bien qu'il y ait un accompagnement du métro aérien au mieux, et on aimerait bien, on souhaiterait fortement que le métro soit enterré à la rue Mirabeau, parce que là on ne voit pas comment on pouvait l'accompagner ce métro aérien.*
> *Et ça on a une divergence, ce que MUSE est resté sur une position dogmatique en disant le tunnelier, et ils vont saisir la justice. Alors que nous honnêtement on ne voit pas trop factuellement des arguments pour aller en justice. Et c'est là-dessus où il y a peut-être des tensions. Mais après, moi ça m'empêche pas, moi je m'entends très bien avec au moins quelques responsables de MUSE. […]* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

Après avoir présenté les arguments de notre premier interviewé sur leurs divergences avec le collectif Marcel Bourget, devenu l'Association MUSE après la scission, il convient de reprendre quelques arguments d'un membre de cette nouvelle association pour appréhender ses objectifs. Ainsi, s'agissant des raisons qui ont conduit à la création de l'Association MUSE, notre deuxième interviewé nous a livrés des arguments qui vont dans le même sens que ceux du premier interlocuteur – membre de l'Association Vivre aux Longs Champs.
« Au départ, l'association VAL était comme tout le monde, et disait on veut le métro en tunnel en cœur de quartier. Et puis un jour l'association a dit, oui mais tout compte fait ce serait peut-être une tranchée couverte, à l'extérieur. Et pour après dire bah si c'est un viaduc, on va accompagner le mouvement pour que ce soit le moins perturbant possible, donc il y a eu un glissement de l'association VAL sur cette question » (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).
Cette double évolution du positionnement des membres de l'Association VAL ne passe pas du tout pour le collectif Marcel Bourget. Poursuivant la description des faits marquant la scission entre les collectifs d'habitants, notre deuxième interlocuteur indique que :

> […] *Et il est apparu à un moment donné, que le but de (…), enfin que l'un des intérêts est que le métro ne passe plus en aérien en dehors du quartier. Mais il semblait bien que le métro soit dévié le long des Buttes des Coësmes. Donc on*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

s'est senti un peu orphelins de l'association Vivre aux Longs champs. Et donc on a créé une association qui s'appelle MUSE : Métro Utile, Souterrain et Écologique, qui regroupe principalement, mais pas uniquement une cinquantaine de personnes le long des Buttes des Coësmes, donc ça veut dire : square Jean Jacques Rousseau, square jacques Monod, square Marcel Bourget.

[…] Et puis donc nous on est resté sur notre position, qui était de dire utile, parce qu'il soit en tranchée couverte ou en viaduc, ça ne change strictement rien à l'utilité. Au point de vue écologique, en tranchée couverte, il faut taper dans les arbres et autres pour pouvoir installer la tranchée couverte, il faut faire des trous quand même, je ne sais pas si vous avez vu comment c'est une tranchée couverte ? (Interviewé 2, annexe, 2, vol. 2).

Comme nous pouvons le remarquer dans cet extrait, les riverains habitant le long de l'avenue Buttes de Coësmes n'ont pas apprécié le changement d'avis de l'Association Vivre aux Longs Champs, qui est favorable à une alternative en tranchée couverte. Ils se sont sentis abandonnés « *orphelins* », pour reprendre la formule de notre deuxième interlocuteur.

Pour les riverains de ces différents squares, il est inacceptable que le métro soit déplacé non seulement en périphérie de quartier, mais en version aérienne. Alors la seule façon de pouvoir exprimer leur désaccord est la création d'une association :

« […] *Donc on a créé l'association ; on a essayé de faire entendre notre voix dans différentes réunions*. » […] *Et donc on défend : pourquoi MUSE ? L'acronyme veut dire ce que ça veut dire. On n'est pas contre le métro, puisque de toute façon c'est trop engagé, on ne peut pas revenir en arrière, faut pas rêver ! Donc pour le métro, mais à condition qu'il soit utile, souterrain et écologique* » (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Ainsi, pour résumer, l'Association MUSE a été créée pour deux objectifs principaux :

- Permettre aux habitants situés en face de l'avenue Buttes des Coësmes de s'exprimer,
- Puis servir comme un outil légal permettant éventuellement d'aller en justice, car le collectif Marcel Bourget n'avait pas une existence légale.

Je reprends les trois termes. Utile en ce sens que sur les Buttes des Coësmes, vous êtes passé tout à l'heure, vous avez vu, à part les cités de l'INSA, de l'IUT, qu'est-ce que vous voulez de ce côté-là ? Il y a quasiment rien de desservi. Donc à quoi il

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

sert ? En plus les étudiants ne sont pas là l'été, entre quatre à cinq mois. Et après il continue vers Belle Fontaine, il passe dans l'Atalante, mais sur l'autre côté de l'Atalante, avenue Belle Fontaine. Il faut prendre une carte, vous verrez, donc ça ne dessert quasiment pas Rennes Atalante. Donc ça veut dire que l'utilité elle est quasiment nulle. (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Pour ce qui est de ce premier point, l'acteur associatif souligne que telle qu'elle était envisagée, l'insertion aérienne en périphérie ne permettra pas la desserte des centralités des Longs Champs, et donc le métro n'aura quasiment nulle utilité s'il venait à être implanté à cet endroit-là (avenue Buttes des Coësmes).

Malgré la prise de distance par rapport à notre terrain d'étude, nous convenons avec l'Interviewé 2, après plusieurs passages aux Longs Champs, que le métro est loin de desservir les structures communes et les habitants dudit quartier, du fait de l'emplacement de la station (Atalante) et du tracé périphérique.

Cette question de l'utilité de métro que soulève l'Association MUSE est intéressante à creuser. Car si l'objectif de Rennes Métropole est de desservir ce quartier pour réduire la concentration automobile et fluidifier le trafic, on peut s'interroger sur la pertinence de l'emplacement de la station telle qu'elle est envisagée. Ce, d'autant plus que les projets d'aménagement sont censés s'inscrire dans les politiques du développement durable dont la Métropole ne cesse de faire la promotion.

Cependant l'élue du quartier ne partage pas les arguments de l'Association MUSE relatifs à la question de l'utilité du métro, dont les stations sont situées en périphéries du quartier. Ainsi disait-elle :

Et sur l'interprétation de l'utilité sociale, c'est mesurer en fonction non seulement de la population résidente, mais aussi des services, institutions, entreprises, donc vous avez la desserte de toute la zone Atalante, qui est en cours aussi, qui se reconstitue, qui se remodèle. Et dans ce cadre-là, c'est une appréciation qui a été faite, je veux dire, à partir des données chiffrées de l'INSEE. Mais c'est normal comme habitant (…), c'est des réalités qui sont moins quotidiennes que…, mais il n'y a pas que des habitants, il y a aussi des travailleurs, il y a aussi des services. » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

À travers ses contre-arguments, l'élue a cherché à faire valoir que les engagements de la Métropole s'inscrivent dans une perspective d'intérêt général et non pas d'intérêt collectif. N'ayant pas ces données chiffrées de l'INSEE, nous ne pouvons pas comparer les pourcentages des travailleurs et des habitants qui utiliseront le métro. Toutefois, nous admettons que l'intérêt général doit se placer au-dessus des intérêts particuliers. Et pour renforcer ses arguments sur la question de l'intérêt général, l'élue évoque la desserte du campus universitaire de Beaulieu et les futures connexions entre le Nord-est et le centre-ville, notamment la gare. C'est ainsi qu'elle souligne :

« *[…] comment on fait vivre ces zones ? Comment on utilise mieux ces espaces ? Donc c'est une question que la ville a posé à l'université. Mais pour le monde étudiant, bénéficier d'une ligne de métro, c'est quelque chose de vitale. Et être connecté à la gare pour toute les connexions hors de Rennes, hors de la Bretagne c'est quelque chose d'essentiel ».* (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Il convient de noter que « *la connexion des espaces existants et futurs* » et « *faire communiquer les espaces* » étaient des arguments mobilisés par l'Atelier de l'île pour l'élaboration du scénario « urbaniste ».

Nous reviendrons largement sur la problématique de l'intérêt général dans nos prochains paragraphes.

Par ailleurs, les membres de l'Association MUSE évoquent les questions de l'impact sur l'environnement, de la pollution sonore et visuelle comme raisons du refus de l'insertion aérienne. Ce qui va dans le sens de la défense du cadre de vie des riverains. Mais en même temps ils s'intéressent aussi à la desserte du secteur Nord-est d'une manière globale. Et nous pouvons admettre, sans prendre parti, que cet argument est loin d'être négligeable. Car avec la montée en généralité de l'Association MUSE, nous pouvons dire qu'elle cherchait à s'inscrire dans une forme d'opposition constructive, c'est-à-dire qu'elle ne se limite pas à la seule défense du cadre de vie des habitants, qui seront directement exposés au viaduc, mais elle fait aussi des observations pertinentes et étayées.

Cependant, étant donné que la phase dite de l'opposition constructive n'a pas permis de faire évoluer la position de la Métropole, car l'aérien est voté et que le Préfet d'Ille-et-Vilaine a signé la Déclaration d'utilité publique du métro le 31 août 2012, l'Association MUSE a décidé d'attaquer Rennes Métropole en justice pour obtenir gain de cause.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Donc MUSE a saisi un avocat. On a fait une action, et on a déposé notre mémoire au tribunal administratif le 30 octobre 2012. Donc on n'a pas eu de nouvelles pendant un bout de temps. Et début juillet, non, mi-juillet Rennes Métropole, le Préfet et tous ont remis un mémoire en réponse, auquel nous avons fait une réponse N°1, qui a été déposée le 29 octobre de cette année (2013). Donc au jour d'aujourd'hui il y a une date de clôture qui est fixée pour remettre à nouveau des éléments, qui doit être le…, je n'ai plus en tête, mais ça doit être le 6 ou 7 décembre, pour que l'affaire soit plaidée éventuellement le premier trimestre 2014. (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

À l'instar de l'Association MUSE, de nombreux conflits d'aménagement finissent en justice du fait des blocages des parties prenantes à trouver les compromis lors des phases de consultation, de concertation ou encore du débat public. Car les parties prenantes ont du mal à s'entendre sur la notion de la concertation.

6.5 Elus, riverains et experts : regards croisés sur la notion de « concertation »

Étant l'un des mots clés de notre thèse, la notion de la « concertation » est au centre des problématiques liées aux processus d'élaboration des politiques publiques. Pour reprendre la formule de Stefan Bratosin, la concertation est devenue « *une forme symbolique de l'action publique* ». Bien qu'elle soit galvaudée, la concertation mérite d'être réexaminée pour essayer d'appréhender les significations dont elle est investie. Car selon les contextes dans lesquels elle est mobilisée, la concertation peut servir comme un outil d'exercice du pouvoir, comme un moyen pour gérer une situation conflictuelle, et, en même temps elle peut provoquer ou exacerber des tensions latentes. Dans notre introduction générale, nous avons vu que c'est une notion très riche sur le plan terminologique. Il convient de voir comment elle est perçue par les élus et les citoyens. Pour ce faire, nous nous appuierons particulièrement sur nos entretiens et les travaux empiriques consacrés à la notion de concertation.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

6.5.1 Conception de la concertation selon l'élue du quartier

Répondant à notre question relative à la définition de la notion de concertation, l'élue locale du disait :

> […] *On est dans un mot valise. Concertation, chacun entend ce qu'il a envie d'entendre. Concertation c'est créer l'espace de la controverse, c'est garantir à chacun de pouvoir exprimer son point de vue, son désaccord. C'est partager des informations. Et là on a été dans le partage d'information, on a partagé des dossiers techniques d'une complexité tout à fait conséquente. Alors le malentendu il est, quand on se dit que la concertation c'est nécessairement le consensus, que l'écoute c'est nécessairement l'accord […]* (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Dès le début de sa déclaration, l'élue pointe les difficultés à définir la « concertation » : *On est dans un mot valise. Concertation, chacun entend ce qu'il a envie d'entendre* ». Comme nous l'avons démontré dans notre introduction générale, la « concertation » est porteuse de différentes significations.

Pour l'élue locale, la concertation renvoie d'abord à un « *espace de la controverse* », c'est-à-dire un lieu de la confrontation des avis contradictoires. C'est aussi garantir à chacun d'exprimer librement ses points de vue, ses inquiétudes, ses désaccords face à une problématique donnée. Ici, elle s'appuie beaucoup plus sur les obligations légales de la mise en place de la concertation dans tous les grands projets d'aménagement. À cet égard, nous pouvons évoquer la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967, qui est la première à formaliser des nouveaux rapports entre administration et citoyen, en imposant « *la participation des citoyens* » *et la « concertation » dans des décisions d'urbanisme et d'aménagement* » (Rui, 2004 : 259). Depuis, plusieurs autres textes de lois allant dans le sens de l'obligation d'informer, de consulter, de concerter ou d'engager un débat public se sont succédés. (*cf*. chap. 1.)

Or, Stefan Bratosin pointe les limites de ces textes de lois en ces termes : « […] *Mais chaque fois l'ambition du législateur se limite à la volonté de permettre une meilleure information des citoyens* », car ces textes ne font qu'énoncer les principes de base relatifs aux procédures de concertation.

Partant de ces injonctions législatives, la conception de la concertation de l'élue renvoie à la mise en application de ces lois, qui consiste à créer les cadres d'échanges et d'expressions des

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

opinions contradictoires. De ce fait, nous pouvons dire que sa première conception de la concertation est plutôt normative.

Par ailleurs, dans ses déclarations, l'élue du quartier associe la concertation au partage de l'information, « *l'information technique* » du dossier la ligne B. « […] *À partir du moment où on met en partage les documents techniques, on était au-delà de la consultation, on était au-delà, on mettait sur la table les outils, on rentrait quand même dans la technique* ». Là, elle développe l'idée de la dimension info-communicationnelle de la concertation. D'ailleurs, de nombreuses définitions pointent les liens étroits entre la concertation et l'information, du moment où les acteurs impliqués dans une démarche de concertation échangent des données – des informations qui vont orienter leurs points de vue pour faire évoluer leur positionnement sur le sujet en cours de discussion.

Dans ses travaux empiriques, Stefan Bratosin considère la concertation comme un transfert d'information : « *un maître d'ouvrage informe la population concernée sur son projet et en retour les intéressés, désormais informés, livrent leurs remarques. Cette optique est fondée sur la conviction que les modes de concertation supposent un véritable aller-retour de l'information. Mais la pratique de cet aller-retour de l'information n'est pas synonyme de concertation pour tout le monde* » (Bratosin, 2001 : 13).

À la fin de la déclaration ci-dessus, l'élue du quartier soulève l'une des questions majeures liées à la concertation, celle du consensus. Elle évoque l'idée d'un « *malentendu* », que la concertation soit perçue comme synonyme de consensus. À cet égard, les réflexions de Stefan Bratosin vont dans le même ordre d'idée : « […] *Le sens de la concertation n'est pas l'action de décider ensemble, mais de dire ensemble, si c'est possible d'une manière harmonieuse, une décision préalable prise par une personne ou par un groupe de personnes ayant légalement pouvoir décisionnel* » (Bratosin, 2001 : 18). Tout compte fait, l'équation est loin d'être résolue.

En résumé, les déclarations ci-dessus de l'élue du quartier nous ont permis d'appréhender deux conceptions de la concertation : l'une, normative, et l'autre, info-communicationnelle. Mais dans la suite de notre entretien, elle développe d'autres points de vue de la notion de concertation, que nous estimons intéressant d'analyser.

> *Moi j'utilise ce mot « concertation » (...) parce qu'il est sujet à caution. Mais la concertation, dès lors qu'il y a ce partage des problématiques au-delà des*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

informations, il me semble que… mais bon faudra que je me méfie de ce mot, qui est un mot qui est sujet (…). Marcher de concert, c'est bien marcher ensemble, et donc la concertation c'est on est bien dans le faire ensemble. Mais le faire ensemble ce n'est pas nécessairement être toujours d'accord. Parfois on peut faire ensemble parce qu'on se met d'accord, mais faire ensemble c'est aussi avoir l'espace où on peut se dire on n'est pas d'accord. Ça peut paraître bizarre, mais pour moi ça fait partie de la vie démocratique. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Dans cet extrait, nous remarquons que notre interlocuteur entend employer ce terme avec précautions, car « *sujet à caution* ». Elle parle de partage, mais cette fois-ci « *partage de problématiques* » qui renvoie aux différents échanges lors des réunions de l'instance de la concertation. Et, du moment où il y a eu ce partage de problématiques, on dépasse largement le cadre de la simple consultation. Mais il y a d'autres éléments intéressants dans sa déclaration : « […] *marcher de concert, c'est bien marcher ensemble, et donc la concertation c'est on est bien dans le faire ensemble* ».

Ici, il nous semble que l'élue associe la concertation à une forme de l'élaboration commune d'un projet : « *marche ensemble* », « *faire ensemble* ». L'idée que la concertation soit perçue comme une mise en commun des savoirs dans l'élaboration d'un projet ne cesse d'alimenter les débats à la fois scientifiques et politiques. Si le « *faire ensemble* » dont elle évoque renvoie à l'idée de « *faire commun* » développée par Daniel Céfaï dans la sociologie des controverses, Stefan Bratosin s'interroge sur « *les conditions qui permettent de dire ensemble la décision* » (Bratosin, 2001 : 20).

Cependant, si nous prenons l'exemple de la concertation spécifique aux Longs Champs, nous pouvons dire qu'il y a une forme de contradiction entre ce que déclare l'élue du quartier et ce qu'il s'est passé en réalité. Certes, les parties prenantes se sont retrouvées pour des réunions de travail et de partage d'informations y compris des éléments techniques. Mais il convient de rappeler que chacune a élaboré séparément son scénario d'insertion. Et en plus les acteurs associatifs ont dénoncé le fait qu'il n'ait pas eu de vraies discussions qui ont suivi la présentation finale des trois scénarios. Ce qui nous fait dire que l'idée de « *faire ensemble* » évoquée par l'élue du quartier reste problématique. Car, si elle considère la concertation comme le partage de l'information, nous estimons qu'il y a une différence entre le partage de l'information et une tentative de mise en forme commune de l'information. Et si nous nous

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

appuyons sur nos entretiens et les comptes rendus des réunions des collectifs d'habitants, nous ne pouvons pas dire qu'il y a eu un réel engagement de mise en forme commune de l'information pour aboutir à une alternative acceptable pour les parties prenantes. Et c'est d'ailleurs l'une des raisons de frustration des riverains.

Après avoir examiné les conceptions de la concertation du point de vue de l'élue du quartier, il convient à présent de voir comment elle est perçue par les acteurs associatifs.

6.5.2 Conception de la concertation selon les riverains

Pour l'un des acteurs associatifs, la concertation est une notion compliquée à définir, comme le témoignent ces échanges avec les élus: « […] *Après, l'éternel débat, on nous dit que la concertation n'est pas la négociation. Et nous on répond oui, mais la concertation ce n'est pas la consultation non plus, et donc c'est compliqué […]* ».

Qu'est-ce que une concertation ? C'est compliqué, mais ce n'est pas la codécision, on n'est pas en train de négocier un bout du rail […] *Les élus sont très attachés à leur pouvoir de décisions à la fin. Nous on a jamais nié ça, on a dit ce sont eux les décideurs* » (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2). Comme nous pouvons le noter dans cet extrait les deux parties définissent « la concertation » par ce qu'elle n'est pas : « *la concertation n'est pas la négociation* » pour les élus ; « *elle n'est pas non plus la consultation* » et moins encore la « *codécision* » d'après l'acteur associatif. Et si les deux parties ont des interprétations différentes de ce concept de concertation, c'est parce que les élus sont attachés à la démocratie représentative, qui leur confère le pouvoir de décider à la place des citoyens. Or ces derniers veulent qu'on les implique davantage dans la sphère décisionnelle.

Ainsi, nous pouvons dire que la concertation soulève la question du statut de la parole citoyenne et la portée du pouvoir décisionnel des élus. Et comme l'a bien dit l'acteur associatif, c'est un « *éternel débat* ». Une équation difficile à résoudre.

Quant à notre Interviewé 2, il fait une distinction assez pertinente entre la concertation et les concepts qui y sont rattachés.

> *[…] Information, consultation, concertation, co-construction. C'est quatre niveaux. Information, on dit juste ce qui va se passer ; consultation : comme disait quelqu'un, « parlez toujours, on en tiendra aucun compte » ; concertation : normalement on essaie de trouver une solution commune à partir d'un projet qui*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *est présenté par les autorités, et co-construction : on bâtit ensemble le projet. Donc Rennes Métropole, la SEMTCAR, les politiques ou même TMO parlent de concertation, à savoir qu'ils nous ont écoutés, mais ils n'en ont strictement pris aucun compte ; donc on était plus en réalité dans une consultation. Ce qui pose problème, parce que si vous voyez les écritures de Rennes Métropole en réponse à notre mémoire, je crois que dans les trois premières pages, il y a, que je ne dise pas de bêtises, c'est douze fois le mot « concertation ». Alors que la concertation n'a jamais existé. D'ailleurs, c'est ce qui a été reproché, si vous avez vu la presse de l'époque, vous avez fait des recherches ?* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

« *Concertation : normalement on essaie de trouver une solution commune à partir d'un projet qui est présenté par les autorités* ». Ici, c'est l'idée de « *trouver une solution commune* » qui retient notre attention. À cet égard, nous pouvons faire le parallèle avec ce que disait l'élue du quartier, « […] *la concertation c'est, on est bien dans le faire ensemble*. ». Il y a là une forme de convergence de points de vue sur la notion de la concertation, du moins sur le plan théorique. Car, comme nous l'avons remarqué dans la démarche de concertation aux Longs Champs, il n'a pas été possible de « *trouver une solution commune* » puisque les parties prenantes ont échoué dans les processus de « *faire ensemble* », c'est-à-dire l'exploration commune d'une alternative acceptable.

Et dans le deuxième extrait ci-dessous, l'acteur associatif évoque les injonctions législatives de concerter les populations concernées par un projet d'aménagement, sans perdre de vue les opérations d'instrumentalisation de la concertation pour des raisons politiques.

> *[…] Dans la constitution, notamment dans je crois c'est l'article 7 de la charte sur l'environnement, qui fait partie du bloc constitutionnel maintenant, impose de prendre en compte la parole des habitants concernés par un projet. Donc qu'est-ce qu'on fait ? On fait des réunions pseudo-concertation en disant voilà on a respecté la règle, donc tout va bien. Mais c'est de la pure façade. Donc là c'est pareil. C'est un moyen de dévoyer la loi, donc qui dit dévoyer la loi c'est une atteinte à la démocratie. On est loin de la démocratie participative.* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Ayant examiné les différentes conceptions de la notion de concertation chez les élus et les citoyens, il convient de s'interroger sur la perception des techniciens-experts.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Cependant, même si nous n'avons pas pu les interroger, il nous semble que leur conception de la notion de concertation s'apparente à la dimension info-communicationnelle développée par l'élue du quartier et Stefan Bratosin. Car c'est justement leur présence aux différentes réunions entre les élus et les riverains qui permet l'échange d'informations techniques. Étant en charge des dossiers de faisabilité technique, ils sont là pour combler les lacunes des élus en matière d'informations techniques, mais aussi pour essayer de rassurer les riverains sur les inquiétudes que provoquent les transformations des espaces de la vie quotidienne. Dans le cadre de la concertation spécifique aux Longs Champs, un certain nombre de questions leur était adressé lors des réunions ou par courriers. Et c'est TMO Régions qui s'est chargé de recueillir et de diffuser leurs réponses aux riverains.

Comme nous venons de le voir à travers les extraits de nos entretiens, la concertation est un terme galvaudé et aux contours qui restent flous. Ce qui explique les différentes conceptions de cette notion qui sature le registre la vie politique.

Pour l'essentiel, nous pouvons retenir cette synthèse de Stefan Bratosin : « […] *La concertation est ce que le maître d'ouvrage désigne comme telle, en l'occurrence l'ensemble de ses opérations de nature communicationnelle - édition et diffusion des fiches, comptes-rendus, dossiers de presse, documents divers etc., réalisation d'un forum, organisation de réunions publiques, échange par courrier avec les associations, rencontres régulières des techniciens, enquêtes etc. - et chacune de ces opérations à la fois* » (Bratosin, 2001 : 19).

De ce qui précède, nous pouvons dire que les difficultés à définir et à mettre en œuvre la concertation renvoient à la problématique de l'opposition entre l'intérêt général et les intérêts particuliers.

6.6 Le projet de la ligne B : retour sur l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers

Les conflits d'aménagement de ces dernières décennies sont révélateurs de la crise de l'intérêt général. Il en résulte un antagonisme entre intérêt général et intérêts particuliers. Aujourd'hui, la question récurrente dans la plupart des projets d'aménagement est celle de l'acceptabilité des critères qui contribuent à la définition de l'intérêt général. La concertation sur le projet de la ligne B nous offre l'opportunité de réinterroger les concepts de l'intérêt général et intérêts

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

particuliers. Mais avant d'examiner le débat autour de la question de l'intérêt général, qui opposait les parties prenantes à cette concertation, il convient de se pencher sur la définition et les réflexions théoriques sur cette notion.

6.6.1 Intérêt général : Définition

D'après Arthur Jobert, « *L'intérêt général se définit principalement à travers son opposition avec les intérêts particuliers. L'enjeu politique de l'invocation de l'intérêt général et des intérêts particuliers est donc de classer les intérêts en présence dans une typologie binaire (général/particuliers), les intérêts particuliers étant voués par classement à être dominés par l'intérêt général. L'intérêt général trace ainsi les frontières de la domination légitime* » (Jobert, 1998 : 68). Cette définition liminaire nous introduit d'emblée dans l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers, qui est l'une des raisons expliquant la crise de l'intérêt général. À cet effet, nous nous appuyions sur le rapport du Conseil d'État de 1999 portant sur la problématique de l'intérêt général.

Selon ce rapport, « *L'intérêt général se situe, depuis plus de deux cents ans, au cœur de la pensée politique et juridique française, en tant que finalité ultime de l'action publique [...] c'est une notion qui donne lieu à des multiples interrogations* […] *l'intérêt général a été regardé à bon droit comme la pierre angulaire de l'action publique, dont il détermine la finalité et fonde la légitimité* » (Conseil d'État, « Réflexion sur l'intérêt général », 1999 : 1).
Dans cette partie introductive du rapport, nous remarquons que le concept ne date pas d'aujourd'hui, mais suscite autant d'intérêt que ce soit dans les débats politiques actuels ou dans le champ de la recherche. Car la définition des politiques publiques s'appuie souvent sur l'intérêt général. Or, dans un contexte de défiance à l'égard de la classe politico-administrative, l'invocation de l'intérêt général pour justifier une décision politique ne permet plus de garantir la légitimité de telle ou telle décision.

> *En fait ce n'est qu'au XVIIIe siècle que l'idée d'intérêt général a progressivement supplanté la notion de bien commun, aux fortes connotations morales et religieuses, qui jusque-là constituait la fin ultime de la vie sociale. Depuis lors, deux conceptions de l'intérêt général s'affrontent. L'une d'inspiration utilitariste, ne voit dans l'intérêt commun que la somme des intérêts particuliers, laquelle se*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *déduit spontanément de la recherche de leur utilité par les agents économiques. Cette approche, non seulement laisse peu de place à l'arbitrage de la puissance publique, mais traduit une méfiance de principe envers l'État. L'autre conception, d'essence volontariste, ne se satisfait pas d'une conjonction provisoire et aléatoire d'intérêts économiques, incapable à ses yeux de fonder durablement une société. L'intérêt général, qui exige le dépassement des intérêts particuliers, est d'abord, dans cette perspective, l'expression de la volonté générale, ce qui confère à l'État la mission de poursuivre des fins qui s'imposent à l'ensemble des individus, par-delà leurs intérêts particuliers*. (Conseil d'État, « Réflexion sur l'intérêt général », 1999 :1).

Cet extrait soulève des points intéressants pour comprendre l'opposition entre l'intérêt général et les intérêts particuliers. Ainsi, nous pouvons dire que la première conception porte beaucoup plus sur des intérêts immédiats – à court terme, contrairement à la deuxième, qui porte sur une vision globale, à long terme. D'ailleurs c'est ce que nous remarquons dans les discours politiques, les élus et responsables politico-administratifs invoquent la conception volontariste de l'intérêt général pour essayer de démontrer qu'ils ont une vision de l'action publique, qui se place au-dessus des intérêts particuliers. Sauf que le capital de confiance accordé aux décideurs ne cesse de s'éroder depuis plusieurs décennies.
Par ailleurs, ce rapport du Conseil d'État indique que :

> *Le débat entre les deux conceptions […] illustre, au fond, le clivage qui sépare deux visions de la démocratie : d'un côté, celle d'une démocratie de l'individu, qui tend à réduire l'espace public à la garantie de la coexistence entre les intérêts distincts, et parfois conflictuels, des diverses composantes de la société, de l'autre, une conception plus proche de la tradition républicaine française, qui fait appel à la capacité des individus à transcender leurs appartenances et leurs intérêts pour exercer la suprême liberté de former une société politique*. (Conseil d'État, « Réflexion sur l'intérêt général », 1999 : 1).

Ce deuxième extrait soulève de nombreuses questions que nous avons pu observer dans la concertation aux Longs Champs. Nous avons sélectionné quelques passages de nos entretiens qui illustrent bien les confrontations entre l'intérêt général et les intérêts particuliers.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Répondant à l'une de nos questions sur la question de l'intérêt général, l'élue du quartier disait :

> *[…] Oui, c'est l'intérêt général, et non pas l'intérêt du quartier contre l'intérêt général. Oui, je ne l'ai pas vécu comme ça, du tout. Pour moi les choses étaient claires. Mais par contre il a fallu beaucoup l'expliquer, notamment vis-à-vis de la population, vis-à-vis des personnes qui, à un moment, ont été dans le cadre du conseil de quartier et ont dit : « finalement vous ne nous défendez pas, et donc on a rien à faire ici, on a rien à faire ensemble*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Ce passage montre bien les difficultés que les élus et particulièrement l'élue du quartier ont rencontrées pour justifier leurs conceptions de l'intérêt général. En qualité de l'élue du quartier, la responsable politique était dans une position difficile. Car si elle entend bien les attentes des riverains, son statut d'élue locale l'empêche d'opérer une prise de position tranchée en faveur des riverains. Or, les habitants des Longs Champs comptaient beaucoup sur elle pour défendre leur cause, notamment leur souhait d'avoir le tunnelier.

> […] *Et donc on n'est pas dans une relation, je dirais justement un petit peu de porte-drapeau, de défense d'intérêts. Notre responsabilité c'est de créer le cadre et le temps qui permettent aux différents points de vue, aux différentes formes d'expression de se rencontrer et de se croiser. Et justement la logique c'est de dire : on n'est pas dans une opposition entre un intérêt du quartier et un intérêt général qui serait disjoint. Moi je pense que l'intérêt du quartier c'est d'avoir ce métro. Et donc l'enjeu c'est de sortir d'une forme d'affrontement ou d'enfermen*t. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Là également l'élue du quartier rappelle ses responsabilités et les obligations légales de mettre en place des espaces d'expressions citoyennes. Mais il n'est pas question qu'elle se positionne comme défenseuse des intérêts des riverains.

> […] *L'intérêt général, c'est aussi la mise en perspective de ces intérêts particuliers, mise en perspective à l'échelle de la Métropole, à l'échelle du devenir de la Métropole. On n'est pas à l'horizon de un an ou deux ans, on n'est*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *pas dans de l'éphémère ; on est dans quelques choses qui va durer. Et c'est de la mise en perspective ; c'est aussi quand il y a un point de vue individuel, intérêt individuel, notre responsabilité ce n'est pas de le valider, et de dire c'est bien ou pas bien. Notre responsabilité c'est de le mettre en perspective dans les contraintes du collectif, de le mettre en perspective dans la logique du bien commun que l'on veut construire.* (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Là, nous sommes dans la conception volontariste de l'intérêt général évoquée par le Conseil d'État dans son rapport. Pour l'élue locale, il s'agit d'une projection dans le long terme en conciliant à la fois les intérêts des Longs Champs et ceux de la Métropole en général.
Les discussions sur l'intérêt général et les intérêts particuliers se sont poursuivies tout au long de la période de la concertation. Les divergences viennent aussi du fait que les acteurs associatifs défendent une autre position que celle de la défense pure et simple des intérêts du quartier. À cet égard, les riverains étaient mécontents de voir un article paru dans le journal *Ouest France*, les qualifiant des « NIMBY » : « *On n'a pas du tout aimé un article d'Ouest France qui parlait des NIMBY*, où il disait : « *les gens maintenant utilisent quelques arguments d'intérêt général pour dénoncer un projet, juste parce que c'est dans leur jardin* », (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).
Avant de revenir sur cette déclaration de l'acteur associatif, rappelons que l'acronyme NIMBY veut dire : « Not in my backyard , pas dans mon jardin ».
S'appuyant sur les travaux de Dear (1992), Sandrine Rui, indique que :

> *L'acronyme NIMBY a été inventé par les aménageurs américains des années 1980. Ils ont identifié et labélisé de façon rapide et sans nuance la nature des motivations des individus qui s'opposaient aux équipements publics ou privés dont ils avaient la charge. Cette réaction d'hostilité serait le propre d'individus égoïstes, arc-boutés sur leur bien privé et faisant passer ce dernier avant le confort de vie de leurs concitoyens. L'incivisme des Nimbies est particulièrement relevé lorsqu'il s'agit d'implanter des équipements publics à caractère médico-sociaux*. (Dear, 1992, In. Sandrine Rui, 2004 : 111).

À la lecture de cet article qui fait le lien entre les habitants des Longs Champs et les « Nimbies », plusieurs riverains ont exprimé leur colère sur le forum de discussion du

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

collectif « Sauvons les Longs Champs », dénonçant ce raccourci qui ne correspond pas aux motifs de leur mobilisation. Compte tenu de leur investissement pour comprendre le dossier métro et proposer des alternatives, les riverains estiment qu'on ne peut pas réduire leur mobilisation au phénomène NIMBY. Nous avons choisi une de ces réactions qui indiquent que les riverains sont loin d'être des « égoïstes » :

> *On nous dit surtout que nous serions des égoïstes, crispés sur la défense de nos seuls intérêts particuliers alors que nous nous battons pour que soient respectés des textes votés, justement parce qu'ils avaient à voir avec l'intérêt général : le Plan local d'Urbanisme qui classe le quartier en Zone Naturelle, des lois françaises et des directives européennes protectrices de la biodiversité. La préservation de l'environnement, dans une logique de développement durable, est aujourd'hui considérée comme un bien public mondial ... constitutif en quelque sorte de l'intérêt général mondial* » (une des participants au forum de discussion du collectif « Sauvons les Longs Champs ».

Dans ce billet posté le 31/03/2008, la participante au forum estime que si les riverains sont égoïstes, alors les responsables politiques le sont également. Car, dit-elle, « […] *les hommes politiques et les fonctionnaires sont des individus uniquement préoccupés par la satisfaction de leurs propres intérêts (élection, pouvoir, prestige, etc.*). Cette perception de la participante au forum de discussion est un sujet qui renvoie une fois encore à la notion de confiance envers les responsables politico-administratifs. Pour notre premier interviewé, il faut plutôt chercher l'équilibre entre l'intérêt général et les intérêts particuliers.

> *[…] L'intérêt général, est-ce que l'intérêt général…, nous l'argument premier c'était que le tunnelier n'était même pas étudié. Parce que l'intérêt général ce n'est pas de choisir en connaissance de cause ? […] Disons que, je trouve que l'argument intérêt général face à l'intérêt particulier c'est assez limite quoi. Si on dit oui, l'intérêt général ce n'est pas la somme des intérêts particuliers, soit ce n'est pas non plus la négation des intérêts particuliers, donc il faut trouver le juste milieu et comprendre les arguments des uns et des autres […]* (Interviewé 1, annexe 1, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Comme nous pouvons le remarquer dans cet extrait, l'acteur associatif essaie de démontrer que les arguments des élus ne sont pas convaincants en ce sens que le premier tracé du métro allait être validé sans que les autres options d'insertion soient étudiées. Ce qui montre les failles des arguments de la Métropole invoquant l'intérêt général, qui justifie ses choix.

Notre deuxième Interviewé va dans le même sens que le premier, et trouve que les élus sont confus dans leur raisonnement sur l'intérêt général.

> […] *Oui l'intérêt général, mais est-ce qu'il est antinomique de l'intérêt particulier ? Là en l'occurrence non, parce que si l'intérêt est de desservir le maximum de personnes et de coûter le moins cher, à terme une desserte cœur de quartier en souterrain rapportera plus en entrée d'argent, et coûtera moins cher en entretien. Donc l'intérêt général est préservé. Et l'intérêt général c'est aussi conserver le cadre du quartier, le cadre plutôt vert, de respecter la nature, de ne pas créer des nuisances, donc on est totalement dedans. Et l'utilité publique, ce qui n'est pas tout à fait pareil que l'intérêt général ; dans l'utilité publique, et dans l'intérêt général, qui rejoint l'intérêt des particuliers à ne pas avoir le viaduc*. (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

Partant de cet argumentaire, nous constatons bien les difficultés qu'ont les élus et les riverains à se mettre d'accord sur la conception de l'intérêt général. Et chaque fois que les élus accusent les riverains de défendre des intérêts particuliers, ces derniers montent en généralité pour démontrer que leurs revendications sont en phase avec l'intérêt général. À cet égard, nous pouvons citer notamment les travaux d'études écologiques qui montrent les impacts du métro aérien sur l'environnement. Et avec les questions de réchauffement climatique, les élus ne doivent pas rester indifférents à cet argument écologique.

De même, l'argument sur l'utilité du métro défendu par l'Association MUSE n'est pas négligeable. En effet, la pertinence de l'emplacement de la station sur la qualité de la desserte du quartier est un raisonnement qui va au-delà des intérêts particuliers évoqués par la Métropole. Car, l'Association MUSE essaie de démontrer les bénéfices à long terme d'une station souterraine (faibles coûts d'entretien de la ligne) au cœur du quartier. À cet effet, l'Association MUSE estime que leurs arguments sont en cohérence avec la défense de l'intérêt général.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

En tout état de cause, nous avons pu constater que les élus et les riverains ont du mal à faire converger leurs opinions sur la notion d'intérêt général au même titre que celle de la concertation. Car, comme le souligne le rapport du Conseil d'État, « *la croyance à l'intérêt général se trouve ébranlée* ». Cela pourrait s'expliquer par ce que Loïc Blondiaux appelle la « *collision des intérêts* » qui se caractérise par des conflits d'intérêts, mettant en cause les hommes politiques, les industriels, les experts, etc.,

Toujours d'après le rapport du Conseil d'État, la crise de l'intérêt général pourrait s'expliquer aussi par : « *Des nouvelles demandes s'expriment aujourd'hui, qui traduisent l'aspiration des citoyens à obtenir plus de sureté personnelle, plus de sécurité face au risque d'exclusion, plus d'égalité dans l'accès à l'éducation et à la culture, une meilleure protection dans les grands équilibres écologiques pour notre génération et la génération à venir* » (Conseil d'État, *Op cit*. p. 4).

De ce qui précède nous pouvons dire que les débats à la fois politiques et scientifiques sur l'intérêt général vont continuer à occuper l'espace public pendant encore des longues années. Car la crise de l'intérêt général est beaucoup plus profonde, et elle est aussi liée à la crise de la légitimité de la classe politique.

6.7 La concertation aux Longs Champs comme révélatrice de la confrontation des légitimités.

L'analyse de la démarche de concertation aux Longs Champs nous a permis de comprendre qu'il y a une forme de confrontation des légitimités. Arthur Jobert parle d'une « *égalisation des légitimités* ». En effet, il indique que « *Dans ce contexte ou le local interroge le global, la distinction entre intérêt général et intérêt particuliers tend à s'effacer derrière une (relative) égalisation des légitimités (légitimité scientifique et technique, légitimité de la représentation, légitimité de la proximité)* » (Jobert, 1998 : 91). Ces trois formes de légitimités renvoient respectivement aux techniciens-experts (dont la légitimité est basée sur les savoirs scientifiques), aux élus (dont la légitimité émane des élections) et aux citoyens (dont la légitimité provient de la proximité, ou de l'expertise d'usage). D'une manière générale, les

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

projets d'aménagement se présentent comme les terrains d'affrontements entre ces trois formes de légitimités. Chacune revendique sa légitimité à définir ce qu'est l'intérêt général.

Si nous prenons le cas des élus, leur légitimité provient donc des élections libres et transparentes, validées par la commission électorale après vérifications des éventuels recours. Pour ce qui concerne les techniciens-experts, leur légitimité tient aux formations et aux savoirs techniques acquis et reconnus par leurs pairs. Si les critères de légitimation sont assez clairement identifiables pour les élus et les techniciens-experts, il n'y a pas à notre connaissance des critères formellement établis pour la légitimation des citoyens. Ce qui fait qu'on se réfère généralement à la proximité avec le terrain ou à leur expertise d'usage, c'est-à-dire les connaissances ou l'expertise sont acquises par la pratique ou l'usage au quotidien.

Si nous parlons de la confrontation entre ces trois légitimités, c'est qu'il y a une crise de l'intérêt général (cf. le rapport du Conseil d'État ci-dessus). Dans une société apaisée où les compétences et les statuts des uns et des autres sont reconnus et acceptés, ces trois formes de légitimités collaborent de manière complémentaire. Et d'ailleurs c'est le cas aujourd'hui malgré les tensions qui structurent l'élaboration des politiques publiques. Et si cette collaboration semble naturelle entre les responsables politico-administratifs et techniciens-experts, tel n'est pas le cas pour le citoyen, relégué au second plan ou complètement ignoré des instances de la prise de décision.

Parler de la confrontation revient donc à parler de la défiance et de l'érosion de confiance auxquelles se trouvent confrontés la classe politique et les techniciens-experts. Cette défiance est due en partie à l'incapacité des élus à répondre aux attentes des citoyens, mais aussi aux limites des techniciens-experts à prédire les risques socio-sanitaires et technologiques. À cet égard, les actes du colloque de la CNDP du juin 2014, portant sur le « citoyen et la décision publique » nous permettent de comprendre la nature de la crise de légitimité à l'égard de la classe politico-administrative et scientifique (techniciens-experts).

C'est en ce sens que Loïc Blondiaux disait:

> […] *Ce qu'on découvre de plus en plus aujourd'hui chez les administrations et les experts n'ont plus la solution aux problèmes que vivent nos sociétés ; que ces solutions émergent du bas, qu'il y a de l'imagination citoyenne, qu'il y a des propositions citoyennes, et dans cet espace de la démocratie délibérative, cette expertise d'usage , mais aussi cette invention, cette imagination démocratique*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

citoyenne elle doit être visible, elle doit pouvoir être prise en compte. (Loïc Blondiaux, actes du colloque CNDP, 2014).

Nous sommes donc dans une société où les légitimités sont dans une forme de crise de reconnaissance. Comme nous l'avons déjà évoqué, ce sont les questions des conflits d'intérêts qui posent des problèmes sur la définition de l'intérêt général d'une manière globale, et particulièrement dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets d'aménagements. À cet égard, Jean-Paul DELEVOYE a fait un constat remarquable lors du colloque CNDP en juin 2014 :

Les politiques n'ont pas compris que nous ne sommes plus dans une société dominant/dominé. Lorsqu'il y a un résultat d'une élection, ce n'est pas un pouvoir que l'on vous donne, avec la sensation de la supériorité - je décide, vous obéissez ; ça n'a rien à voir. Nous sommes dans une situation d'horizontalité où la légitimité du statut que vous avez par l'élection ne vous donne pas, aux yeux des citoyens, le droit de décider pour tous et tout le temps. Vous avez le devoir d'associer le citoyen qui veut être le coproducteur du futur, et qui ne veut pas subir une décision dont il n'a pas compris ni l'importance, ni les enjeux. (Actes du colloque CNDP, 2014).

Pour Jean-Paul Delevoye, le statut d'élu n'est plus le synonyme d'une représentation pure et simple où l'élu peut librement décider à la place du citoyen. Notre quatrième interlocuteur a fait le même constat :

[…] *C'est un défi pour les élus de savoir comment faire de la politique, prendre des décisions, les expliquer, et comment associer les gens. Le schéma qui était de dire, on est dans un système de démocratie représentative, on a élu les gens qui prennent les décisions pendant la durée de leur mandat, puis on se revoit à la fin du mandat. Bien ça ne suffit plus. Il y a la nécessité d'être très présent dès le début du processus de décision. Alors ça ne veut pas dire que c'est infaisable. C'est pour ça qu'il y a beaucoup qui s'appuie sur les conseils de quartiers, sur les réunions avec les associations, etc.* (Interviewé 4, annexe 4, vol. 2).

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Pour Roland Cayrol, « *Les Français sont largement fâchés avec le fonctionnement de la démocratie parce qu'ils pensent qu'ils n'ont pas leur mot à dire sur les décisions qui les concernent* » (Actes du colloque CNDP, 2014).
Quant à Valérie Pécresse, elle pointe du doigt la défiance à l'égard des techniciens-experts: « *Les grands scientifiques répugnent à aller dans les grands débats publics parce qu'ils ont le sentiment que leur expertise scientifique va être questionnée par des gens qui n'ont pas forcément le même degré de connaissance de la science. Or en réalité il faut contourner ce problème, il faut concilier la science et la société* » (Actes du colloque CNDP, 2014).

Pour revenir au projet la ligne B, notons que ce sont les préconisations du Dossier d'aide à la décision qui ont été contestés par les riverains aux motifs qu'il est entaché des failles. Nous assistons à un premier niveau de la mise en cause de l'expertise technique à partir de laquelle le dossier a été réalisé et présenté aux élus.
Pour les élus et les techniciens-experts, la situation se présente comme un effet de domino où chaque crise fait vaciller les deux.
Ainsi, avec l'accès et le partage d'information, les riverains ont réussi à identifier un certain nombre de situations problématiques à l'insertion du métro dans le secteur Nord-est. Les études complémentaires exigées par les riverains ont permis de comprendre l'infaisabilité technique du tracé initial, en aérien (au-dessus de deux étangs).
Aux problèmes techniques sur les modalités de l'insertion du métro, se sont ajoutées les failles relatives aux chiffrages du projet. De ces faits, les riverains ont réussi à se faire connaitre comme des acteurs crédibles et légitimes à être associés à l'élaboration du projet de la ligne B. Cette légitimité des riverains procède de plusieurs étapes. D'abord leur capacité à se mobiliser qui a « surpris » les élus, la formalisation de la mobilisation et sa structuration organisationnelle, la collecte et le traitement des informations qui ont permis aux riverains de mieux comprendre les enjeux de l'insertion du métro dans leur quartier. À cela s'ajoute le travail pédagogique des acteurs associatifs et les processus de prise de décisions en interne, basés sur des consultations et des sondages. C'est donc à la fois la mobilisation des ressources cognitives, des savoir-faire et une forme de gestion rationnelle du mouvement qui leur a permis d'être reconnus par la Métropole comme des interlocuteurs légitimes du dossier de la ligne B.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Après avoir examiné les diverses conceptions de la concertation et la problématique de la crise de la légitimité, il convient de voir les enjeux communicationnels dans un conflit d‟aménagement urbain. Il s‟agira d‟examiner ici les outils de communication mobilisés par les acteurs associatifs dans leurs interactions à la fois internes et externes.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Chapitre 7. Le blog « sauvons les Longs Champs » : entre agora électronique et agir communicationnel

Ce chapitre entend explorer le blog du collectif « sauvons les Longs Champs » pour appréhender à la fois son rôle comme un espace d'expression des opinions contradictoires, mais aussi son pouvoir communicationnel (Hénaff, 2008).

Ce blog est conçu pour servir à la fois comme moyen d'information et de communication pour les riverains mobilisés contre le métro aérien, mais aussi comme espace de discussion destiné à l'expression des opinions au sujet de la ligne B.

Comme nous l'avons vu avec le forum de discussion de Rennes Métropole, le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs » est un dispositif à faire voir.

Sur la forme, la colonne gauche de la page d'accueil est formée de plusieurs rubriques thématiques comme nous pouvons le remarquer sur cette capture d'image.



Illustration 45. Page d'accueil du blog « sauvons les Longs Champs »
Source : blog du collectif « sauvons les longs champs »[30]

[30] Page d'accueil accessible sur ce lien : http://metro.longschamps.fr/, dernière consultation : le 19-10-2018

S‟agissant de la première rubrique « Presse », on y trouve de nombreux scans d‟articles de presse qui parlent du sujet métro. La rubrique « Agissons » concentre les récentes informations déposées sur le blog. On y trouve aussi certaines modalités d‟actions du collectif d‟habitants. La rubrique « Métropole » renvoie aux actualités, délibérations et comptes rendus en provenance de Rennes Métropole. Pour ce qui est de la rubrique « l‟essentiel », il s‟agit d‟une compilation des informations récemment déposées sur le blog. La rubrique « travaux » permet d‟accéder aux informations relatives aux travaux (types et lieux de chantiers, durée, déviations, etc.) en cours et à venir. La rubrique « les tracés » indique la carte du tracé retenu, mais aussi la plupart des modes d‟insertions ayant fait l‟objet de discussions. Pour ce qui est de la rubrique « questions/réponses », elle est un recueil des diverses questions et réponses concernant l‟insertion du métro dans le secteur Nord-est. Il s‟agit non seulement des questions des habitants des Longs Champs, mais aussi des interpellations, remarques et interrogations des autres Rennais intéressés par le projet de la ligne B. La rubrique EUP, pour « enquête d‟utilité publique » concentre toutes les informations relatives à la procédure d‟enquête mise en place par les autorités locales (dates de début et fin de l‟enquête, modalités de participation, etc.). L‟avant dernière rubrique « intérêt général » se focalise sur les débats relatifs à l‟opposition entre « intérêt général » et « intérêts particuliers », des points de vue intéressants que nous avons examinés dans le chapitre 6 de notre thèse. En fin, la dernière rubrique « agenda » renvoie non seulement aux dates des réunions et événements à venir et passés, mais aussi à l‟intervention du président de l‟Association VAL au Conseil de Rennes Métropole.

De par toutes ces rubriques, ce blog a une visée info-communicationnelle. Partant de ce blog et les autres outils d‟informations, nous distinguons deux types de communications du collectif d‟habitants : une communication interne et une communication externe. Il nous semble important de voir comment ces types de communications se présentent, s‟articulent et se complètent pour assurer la présence du collectif d‟habitants dans l‟espace public et l‟espace médiatique local, voire au-delà.

7.1 La communication interne comme socle de la mobilisation riveraine.

En effet, même s‟il ne faut pas réduire l‟action collective à une opération de communication, cette dernière constitue non seulement l‟un des moyens qui a permis une large mobilisation

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

des riverains, mais aussi comme un élément fédérateur. Dans le chapitre 2 de notre thèse, nous avons vu que les riverains utilisaient plusieurs outils pour assurer l'information à destination des habitants. Et le blog du collectif « sauvons les Longs Champs » vient en appui de ces différents outils (liste des diffusions, affiches, magazine de l'Association VAL, etc.). La particularité de ce blog, comme d'ailleurs la plupart des blogs et sites internet, est la diversité de l'offre d'information et la possibilité de cheminer d'une rubrique à une autre. À ce titre, ce blog constitue une mine d'informations à destination des riverains. Car les leaders associatifs ont pris le soin de collecter et de mettre en ligne toute information, vidéo, image, susceptibles d'éclairer les riverains sur l'essentiel des questions relatives à l'insertion du métro dans leur quartier. La profusion d'informations sur les techniques des différents modes d'insertion nous laisse penser que les acteurs associatifs se sont substitués au maître d'ouvrage et les techniciens de la SEMTCAR. C'est à la fois un travail d'information et de sensibilisation très pédagogique auquel se sont livrés les acteurs associatifs. Car ils ont procédé à l'interprétation et à l'explication de certaines informations techniques venant de la SEMTCAR. D'ailleurs, nous avons noté une rigueur dans la mise en forme des informations à destination des riverains. Car les leaders associatifs étant conscients de l'impact qu'une information pourrait avoir sur l'opinion. Et dans cette situation conflictuelle où se joue un rapport de force à tous les niveaux, la maîtrise de l'information et de la communication s'avère très importante.

Lors de l'entretien avec notre premier interlocuteur, il disait qu'ils voulaient afficher l'unité des riverains malgré les tensions internes. Cette unité doit beaucoup à la distribution des informations au sein du collectif des riverains. La maîtrise de l'information constitue un défi pour le groupe « communication et logistique », surtout dans un contexte où la propagation de l'information de toute sorte est démultipliée par les réseaux sociaux. Et si les acteurs associatifs veillent à la qualité de l'information et sa circulation au sein du collectif d'habitants, rien n'est laissé au hasard sur le plan externe.

7.2 La communication externe comme vecteur de la crédibilité des riverains

Dès le début de la contestation, les riverains ont pris conscience que l'importance de tout sujet de société dépend de son ampleur dans la sphère médiatique. Dès lors, il y a deux

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

préoccupations majeures qui ont émergé : la présence de leur mobilisation dans les médias et ce que disent ceux-ci sur le fond de cette mobilisation. D'une manière globale, nous pouvons parler tout simplement de la couverture médiatique de la mobilisation riveraine.
Soucieux de l'image de leur mobilisation, les acteurs associatifs s'appliquent la même rigueur dans leur communication externe, notamment avec Rennes Métropole, les médias locaux, et les acteurs socio-économiques et politiques. Il est donc important de définir une méthode pour assurer cette communication externe. C'est pourquoi les acteurs associatifs ont, dans un premier temps, mis en place une forme de veille informationnelle destinée à collecter tout ce que disent les médias locaux sur la mobilisation des riverains. Et puis dans un second temps, ils procèdent à l'analyse de ces contenus médiatiques.

7.2.1 La veille informationnelle comme vigilance médiatique

La veille informationnelle peut être effectuée de manière classique à travers une revue de presse, mais aussi de manière automatique. En effet, grâce aux TIC et au numérique, la mise en place d'un dispositif de veille informationnel est devenue une pratique presque « banale ». D'ailleurs plusieurs sites d'informations en ligne offrent la possibilité de s'abonner à leurs flux RSS (Really simple syndication, qu'on peut traduire en français comme système de publication simple, ou encore un système d'agrégation de contenus). Le flux RSS permet d'accéder aux contenus d'un site internet, notamment les résumés d'actualités. Sans aller dans les détails techniques, notons qu'il est aussi possible de mettre en place une veille informationnelle thématique. Mis à part ces deux outils de veille, le partage d'informations entre les riverains constitue un autre moyen de collecte. D'ailleurs il est demandé aux riverains de s'impliquer en envoyant les photos, des scans et autres enregistrements. C'est ainsi qu'on peut lire l'appel au partage d'information: « *France Bleu a également parlé de nous. Si quelqu'un possède l'enregistrement, qu'il n'hésite pas à nous faire suivre* » (Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », rubrique « presse ».

Étant donné sa portée locale, régionale et nationale, les articles du quotidien *Ouest France* portant sur le projet de la ligne B sont systématiquement scannés et mis en ligne sur le blog du collectif « sauvons les Longs Champs ». Il en est de même pour les autres journaux, notamment *Le Rennais*, *Le Moniteur*, etc. Les informations télévisées font également l'objet d'une attention particulière de la part des acteurs associatifs. Il s'agit notamment de France 3

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Bretagne et de TV Rennes. Mis à part ces médias classiques, le collectif d'habitants porte la même attention sur l'outil internet, vu son pouvoir d'information et de désinformation. D'ailleurs notre premier interlocuteur nous disait qu'il participait régulièrement aux discussions sur le forum de Rennes Métropole concernant la ligne B.

Notons aussi qu'un chat a été organisé (en mars 2007) sur le site internet « Rennes Maville.com ». L'objectif était de permettre aux Rennais, et particulièrement aux habitants des Longs Champs d'échanger avec l'ancien vice-président de Rennes Métropole chargé aux transports. Et si les riverains étaient actifs sur les forums de discussions, c'est parce qu'ils sont conscients de l'importance d'occuper l'espace médiatique numérique. Cet espace permet non seulement l'expression d'opinions, mais il peut aussi servir comme un lieu où se joue un rapport de force en matière de la pertinence d'idées sur le projet d'aménagement. Plus les riverains occupent cet espace médiatique en proposant des solutions alternatives pertinentes par rapport au projet métropolitain, plus leur visibilité et leur crédibilité augmentent.
Ainsi, sachant l'importance de la couverture médiatique concernant le projet de la ligne B, et plus particulièrement de la mobilisation riveraine, les acteurs associatifs s'intéressent beaucoup à la manière dont ces sujets sont traités dans les médias locaux.

7.2.2 Les acteurs associatifs et le décryptage de contenus médiatique :

S'agissant des contenus médiatiques, nous formulons l'hypothèse que les leaders associatifs se posent une série de questions suivantes : y a-t-il un traitement objectif de la mobilisation des riverains contre l'insertion aérienne ? Est-ce qu'il y a une prise de position en faveur de telle ou telle partie prenante ? Comment les médias considèrent-ils les riverains ? Sont-ils des victimes qui vont subir les préjudices d'un métro aérien ? Y a-t-il une forme de compassion à l'égard des riverains ? Est-ce qu'un éventuel parti pris en faveur des riverains pourra influencer les élus lors du choix du tracé et les modes d'insertion ? Et si au contraire les médias se rangeaient du côté la Métropole, quel serait l'impact sur la mobilisation des riverains ?
Partant de ces interrogations que nous leur prêtons, les leaders associatifs ont essayé de soigner et de maîtriser leur communication externe pour rester cohérents et unis dans leurs revendications. Ce faisant, ils ont réussi à s'attirer les coups de projecteurs médiatiques,

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

comme en témoigne les comptes rendus de leurs réunions. Les captures d'images suivantes montrent leur satisfaction du bilan des actions communicationnelles entreprises depuis le début de la contestation :



Illustration 46. Actions vues par les médias, capture 1
Source : « *Le métro aux Longs Champs* », compte rendu du 16 janvier 2008



Illustration 47. Actions vues par les médias, capture 2
Source : « *Le métro aux Longs Champs* », compte rendu du 16 janvier 2008



Illustration 48. Actions vues par les médias, capture 3
Source : « *Le métro aux Longs Champs* », compte rendu du 16 janvier 2008

Et comme nous le remarquons dans les comptes rendus ci-dessus, les acteurs associatifs semblent tout d'abord s'intéresser sur leur présence dans les médias « *notre action vue par les médias* ». Une fois que cette visibilité médiatique est devenue une réalité, les leaders associatifs se sont intéressés sur la question du fond, c'est-à-dire ce que disent réellement les médias sur la mobilisation des riverains et les modalités d'insertion du métro.

À cet égard, nous nous referons aux remarques faites par les leaders du collectif d'habitants dans les comptes rendus ci-dessus (cf. captures d'images). En effet, ils semblent avoir remarqué une forme d'« agressivité » de l'animateur lors du débat télévisé entre l'ancien maire et l'ancien président de l'Association VAL, organisé le 11 décembre 2007, sur TV Rennes. Ce qui renvoie à la problématique de l'objectivité dont nous venons d'évoquer.



Illustration 49. Débat télévisé France 3 Bretagne
Source : Blog du collectif « sauvons les Longs Champs », 12/12/2007[31]

Étant donné la quête de la clarté que ce travail de recherche nous impose, nous avons visionné l'enregistrement de ce débat, qui est toujours disponible sur le blog du collectif « sauvons les Longs Champs », dans la rubrique « Presse ».

La manière dont l'animateur interpelle le président de l'Association VAL nous semble assez étrange. Et nous admettons avec les leaders associatifs qu'il y avait une forme d'« agressivité » de la part de l'animateur. Nous avons sélectionné quelques séquences de l'intervention de l'animateur de ce débat. Après la prise de parole de l'ancien maire pour souligner que le dossier d'aide à la décision propose que des études complémentaires concernant le tracé et l'insertion soient réalisées, et qu'aucun choix définitif n'est encore fait à ce stade du projet, l'animateur se tourne vers l'ancien président de l'Association VAL et lui dit : « *vous avez mal avant d'avoir mal, si je peux le dire M. le président !* ». Ce dernier lui a répondu en disant : « *On n'a pas mal avant d'avoir mal, on a compris les mécanismes de la décision* ».

Après quelques minutes d'échanges entre les deux protagonistes, l'animateur reprend la parole et dit : « *Je me fais l'avocat du diable, moi je suis Rennais, si on fait le tunnelier ici,*

[31]Vidéo disponible sur le blog du collectif « sauvons les Longs Champs » http://metro.longschamps.fr/search/label/Presse?updated-max=2008-03-03T14:27:00%2B01:00&max-results=20&start=100&by-date=false, date de dernière consultation : 19-10-2018

ça va encore durer beaucoup plus longtemps. Le VAL, elle attend des travaux moins importants, et ça va coûter beaucoup plus cher ? Parce que les mêmes qui réclament le tunnelier, seront les mêmes qui vont râler parce que ça coûte très cher, non ? ». Malgré ces propos assez durs, l'ancien président de l'Association VAL garde son calme et essaie toujours de raisonner sur les interrogations légitimes des riverains. L'animateur souligne: « *Moi en tant qu'usager/client du métro, je préfère qu'il soit en aérien, ça c'est mon goût personnel ».*
Ces propos, l'animateur du débat les a tenus d'un ton peu courtois, et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle les leaders associatifs parlaient d'« agressivité ». De ce fait, il nous semble qu'il y avait une forme de parti pris de la part de l'animateur du débat. Ce qui suscite des interrogations sur ce qu'est le rôle de l'animateur. Si son rôle était d'assurer la tenue d'un débat de qualité permettant aux deux invités d'exprimer clairement leurs points de vue sur les modalités d'insertion du métro aux Longs Champs, nous nous interrogeons sur ses prises de parole musclées. Est-ce qu'il était dans son rôle quand il exprimait ses propres opinions sur les modes d'insertion du métro ? Ce sont autant de questions qui renvoient au débat sur l'objectivité des professionnels des médias et les connivences entre les mondes politique et médiatique. Sans aller dans le détail sur cette problématique, nous estimons que les influences qui s'exercent mutuellement entre ces acteurs de la vie politique pourraient porter préjudice à la démocratie, et plus particulièrement à la manière de conduire les politiques publiques – de la prise de décision, etc.

Par ailleurs, du début de la contestation et durant toute la période de concertation, les acteurs associatifs vont continuer à suivre attentivement la couverture médiatique du conflit d'aménagement qui les oppose à la Métropole. Les articles de la presse locale qui traitent de l'insertion du métro dans les Longs Champs sont scrutés à la loupe. Nous avons jugé utile de présenter quelques captures d'images pour montrer combien ils étaient attentifs aux unes de la presse et de leurs contenus.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019



Illustration 50. Polémique sur le métro dans *l'Expresse*
Source : Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », rubrique « Presse »

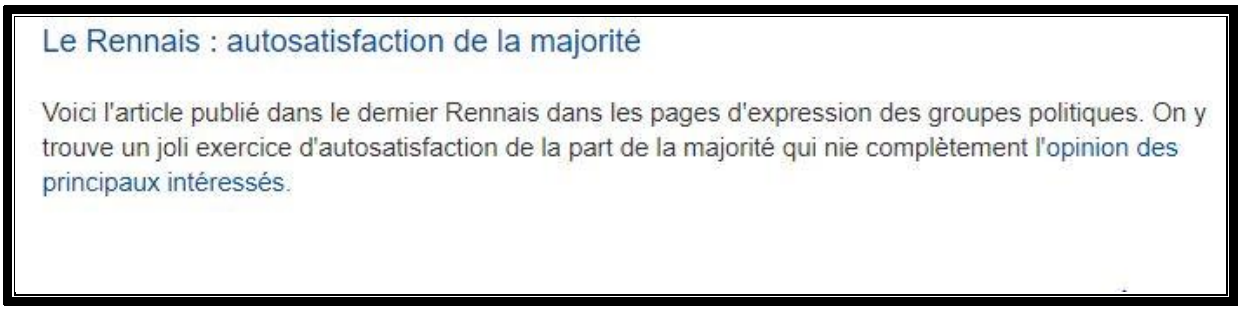


Illustration 51. Autosatisfaction de la majorité sur la concertation
Source : Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », rubrique « Presse »



Illustration 52. Démarche de concertation « innovante »
Source : Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », rubrique « Presse »



Illustration 53. Critique du positionnent des élus
Source : Blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », rubrique « Presse »

En effet, pour tous les articles scannés, nous avons remarqué que l'administrateur du blog procède de la même manière : premièrement il donne un titre à l'article, autre que celui sous lequel il a été publié, deuxièmement il indique l'accessibilité de l'article (scan ou redirection vers le lien d'accès en ligne), et troisièmement il finit par un petit commentaire résumant son point de vue sur le contenu de l'article. Cette technique peut être analysée à travers certaines théories des sciences de l'information et de la communication.

7.3 Les articles scannés et leur diffusion au prisme des théories de la communication.

En effet, comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la manière dont les scans des articles de presse sont diffusés sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs » nous renvoie à certains modèles et théories de la communication. D'emblée, il est important de souligner qu'il ne s'agit pas d'appliquer cette technique de l'administrateur du blog aux modèles et théories de la communication, mais plutôt une tentative de rapprochement pour tirer quelques enseignements.

7.3.1 Le modèle A.I.D.A, formulé par E. ST Elmo Lewis (1898)

C'est un modèle utilisé dans la conception de la publicité. Chaque lettre du nom du modèle AIDA est rattaché à un impact du message sur le récepteur. Nous avons ainsi :

- Le A correspond à attirer l'**Attention**
- Le I correspond à susciter de l'**Intérêt**
- Le D correspond à susciter le **Désir**
- Le A correspond à inciter à l'**Action** (l'action à prendre dans le sens de l'achat)

Selon Elmo Lewis, la communication doit déclencher plusieurs effets avant que le destinataire du message procède à l'acte d'achat.

Si nous reprenons un des scans ci-dessus, nous avons l'impression que la technique utilisée par l'administrateur du blog a pour objectif d'attirer l'attention des riverains par un titre accrocheur, qui va susciter le désir de la lecture, dans l'intérêt de s'informer, en vue d'un engagement dans la mobilisation pour la cause du quartier. À notre avis, cette technique a été l'un des facteurs qui ont suscité l'intérêt de la consultation du blog du collectif « Sauvons les Longs Champs ». Mis à part ce modèle, nous avons estimé qu'il est possible de faire un autre rapprochement entre la technique de scan et de la diffusion de l'information et la théorie de la communication d'Elihu Katz et Paul Lazarsfeld.

7.3.2 Les leaders associatifs sous l'angle de la théorie de la communication d'Elihu Katz et Paul Lazarsfeld (1955)

Leur théorie est basée sur des enquêtes réalisées au cours des campagnes électorales américaines de 1940 à 1948. Cette théorie est appelée « la théorie de deux étages » de la communication (the two-step flow model) ou encore théorie de la communication en deux temps. « […] *Au premier palier, il y a les personnes relativement bien informées parce qu'exposées directement aux médias ; au second, il y a celles qui fréquentent moins les médias et qui dépendent des autres pour obtenir l'information* » (Armand et Michèle Mattelart, 2004 : 25-26). Selon cette théorie, les médias n'exercent pas un effet direct sur les individus; l'opinion s'établit par le relais intermédiaire des « leaders d'opinion » et des groupes de références (famille, amis, collègues). Les leaders d'opinion sont des personnes qui, par leur activité, leur notoriété, leur expertise, sont susceptibles d'influencer les actions, les opinions d'autres personnes.

Après avoir exposé l'essentiel de la théorie d'Elihu Katz et Paul Lazarsfeld, nous allons essayer là également de faire une tentative de rapprochement entre celle-ci et la technique de diffusion de l'information sur le blog du collectif « sauvons les Longs Champs ». Et nous formulons l'hypothèse qu'en matière de la réception de l'information, les leaders associatifs exercent une certaine influence sur les riverains, en ce sens que les commentaires qu'ils font des articles de presse constituent une valeur ajoutée susceptible de donner plus d'envie de lecture que d'avoir les journaux sous les yeux. Car avec les contraintes familiales et professionnelles, il nous semble que la presse suscite peu d'intérêt pour certaines catégories de la population. Or, en allant sur le blog du collectif « sauvons les Longs Champs », et compte tenu de la reformulation des titres et l'ajout de commentaires sur le fond, l'information deviendrait plus attractive aux yeux des habitants. De ce fait, nous pouvons

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

évoquer le pouvoir communicationnel du blog (Nolwenn Hénaff, 2008) du collectif « sauvons les Longs Champs ».

Par ailleurs, un autre objectif peut être assigné à cette technique qui consiste à scanner les articles de presse et à les mettre en ligne sur le blog du collectif « sauvons les Longs Champs ». Cet objectif serait celui de la démocratisation de l'information. Car nous estimons que la majorité des habitants n'est pas abonnée aux journaux locaux, et qu'elle n'achète pas nécessairement les journaux tous les matins. L'accessibilité des articles de presse par le biais du blog du collectif des riverains peut être bien accueillie. De ce fait, nous pouvons dire que les leaders associatifs participent à la formation d'une opinion publique éclairée. Car les riverains sont mieux informés au sujet du métro, et ils peuvent agir en connaissance de causes. Ce qui est très important d'ailleurs. Car dans la plupart des conflits d'aménagement, il y a une forme de « mépris » à l'encontre de la parole des riverains, jugée peu crédible du fait de leur déficit sur le plan informationnel. Il y a quelques années, certaines études de comportements de groupes parlaient des réactions instinctives pour qualifier les mobilisations de riverains contre les projets d'aménagement. Et cela nous rappelle la théorie de l'incompétence du citoyen (Laurence-Monnoyer Smith, 2011) qui tire ses fondements dans les réflexions philosophiques (Rousseau, Kant, etc.).

Conclusion

Ce travail de recherche nous a permis de tirer un certain nombre d'enseignements qui se structurent en trois groupes dont le premier est le choc de représentations :

- **Le métro aérien : choc des représentations de la transformation spatiale**

En effet, comme dans la plupart des projets d'aménagement, la crainte des riverains vient des imaginaires et des projections qu'ils se font sur les transformations à venir dans leur quartier. C'est ce qui nous fait dire que le métro aérien est un choc des représentations de la transformation spatiale, car l'argumentaire du collectif des riverains va dans ce sens.

- **Le métro aérien comme pollution visuelle**

En effet, selon que l'on se situe du côté du maître d'ouvrage ou des riverains des Longs Champs, le métro aérien fait l'objet de différentes perceptions. Or, dès le départ, c'est justement l'option de l'insertion aérienne dans le Nord-est qui est à la base de la contestation des riverains. C'est ainsi que l'un des membres de l'Association MUSE déclarait lors de notre entretien :

« *Le viaduc si vous voulez visualiser, donc vous voyez la haie qui est dans le coin, vous allez par-là, et à 15 mètres, vous mettez un viaduc de 10 mètres de haut. Donc vous voyez c'est quand même assez perturbant au point de vue visuel* » (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2). Cette perception est largement partagée par les habitants des Longs Champs, qui craignent que le viaduc transforme leur quartier. Et c'est surtout les riverains qui habitent en face de l'avenue Buttes des Coësmes qui sont très mécontents de voir le métro passer au-dessus de leurs fenêtres. De ce fait, le maître d'ouvrage est très critiqué d'avoir privilégié le côté esthétique du métro au détriment des riverains.

- **Le métro aérien comme symbole des nuisances sonores.**

En plus de la pollution visuelle, le métro aérien est perçu par les habitants des Longs Champs comme le symbole des nuisances sonores. C'est en tout cas l'avis d'un membre de l'Association MUSE, « […] *Pour le bruit, il faut savoir qu'un métro quand même, même si ça ne fait pas énormément de bruit, ça siffle. On l'entend siffler. En pleine exploitation, ils annoncent 1'30s entre chaque rame, mais il y a 200, ça fait une rame toutes les 45s, donc vous imaginez un peu aux heures de pointe, ça va pas être invivable, mais ça va être quand*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

même difficile » (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2). L'analyse de nos entretiens nous a permis de comprendre que l'Association MUSE essaie d'élaborer des arguments assez solides pour démontrer les nuisances provoquées par le métro aérien.

Or, l'élue du quartier ne partage pas du tout certains problèmes soulevés par les acteurs associatifs, notamment sur les questions de nuisances sonores et visuelles. C'est en ce sens qu'elle essaie de minimiser et de rassurer les habitants sur ces questions particulières :

> *Mécaniquement, le métro aérien c'est réduire le flux de cette pollution automobile ; c'est aussi reconfigurer cette avenue Buttes des Coësmes pour lui donner un aspect qui soit moins mono-usage, à usage uniquement automobile justement. Et donc sur la pollution sonore, le métro reste un véhicule électrique qui fait moins de bruit que le moteur à explosion. Les stations sont à traiter de manière particulière, avec beaucoup d'attention pour, effectivement canaliser les bruits que génèrent les stations à l'ouverture des portes, à la fermeture des portes, bruits de fond, escalators*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Sans vouloir charger notre travail des photos (cf. pouvoir communicationnel des images), nous admettons que cette question de nuisance n'est pas à écarter, car les mesures que nous avons prises lors du travail de terrain montrent que les résidences universitaires de l'INSA et Beaulieu sont plus exposées aux nuisances sonores que certains riverains habitant l'avenue Buttes des Coësmes. Le viaduc passe à peu près 6 mètres des logements étudiants de l'INSA, et à environ 11 mètres d'une résidence à Beaulieu.

- **Le métro aérien comme une forme d'agression :**

Les riverains parlent d'agression parce que l'insertion aérienne va provoquer la destruction de l'environnement, la coulée verte qui fait le charme de ce quartier où il fait bon vivre. C'est ainsi que l'un des interviewés s'interroge : *« Comment peut-on détruire l'environnement, dans tous les sens du terme, des habitants d'un quartier pour des raisons d'images ??? »*[32]

[32] http://metro.longschamps.fr/search/label/Les%20trac%C3%A9s, Déclaration de Interviewé 1, disponible sur le blog du collectif « Sauvons les Longs Champs », dernière consultation : 12/10/2017

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Ce sentiment d'agression contre l'environnement est partagé par les habitants des Longs Champs, notamment les « fervents »[33] défenseurs de l'environnement comme l'Association MUSE. Abordant cette question fondamentale, notre deuxième interlocuteur disait : « *Ce qu'il faut savoir, ce n'est pas seulement perturbant au point de vue visuel, ce que lors qu'on en vient au problème de l'environnement ou de d'écologie, donc visuel évidemment, parce que ils vont couper les arbres et ils vont mettre un viaduc quasiment, avant que les autres arbres ne poussent, on sera tous enterrés dans le quartier (rire) ».* (Interviewé 2, *Op cit*. vol. 2).

En effet, comme le souligne l'acteur associatif, l'insertion aérienne du métro sur l'avenue de Buttes des Coësmes va provoquer l'abattage des arbres tout le long de cette avenue. Ce qui aboutirait à une forme de défiguration d'une partie des Longs Champs. En ce qui concerne cette question environnementale, le collectif d'habitants des Longs Champs n'est pas une exception. Car un peu partout en France et dans d'autres pays, les projets d'aménagement se heurtent à des formes de résistances des mouvements de défense de l'environnement. Certes, ce n'est pas un phénomène nouveau, mais les modes d'actions de la défense de l'environnement se diversifient et tendent à se radicaliser dans certaines situations. Cette forme de radicalisation pourrait s'expliquer par la conviction largement partagée, que le réchauffement climatique est dû aux différentes actions de l'homme sur la planète. Ces actions varient des simples projets d'aménagement dans les transports aux gros chantiers d'exploitation des hydrocarbures ou d'enfouissement des déchets radioactifs. De ce fait, Loïc Blondiaux évoque l'idée de « *cette montée des conflits, liés notamment à l'environnement et à la santé* » (Blondiaux, 2008 : 27). Cette prise de conscience des questions environnementales liées aux projets d'aménagement gagne du terrain même dans les villages des pays sous-développés. Et depuis un certain nombre d'années, les technologies de l'information et de la communication contribuent largement au partage de l'information sur toutes les questions liées directement ou indirectement à l'environnement. Et de la même manière que dans les mouvements sociaux qui luttent pour les libertés et la démocratie, les technologies de l'information jouent un rôle important dans la mobilisation des « adeptes » de la protection de l'environnement.

[33] Nous employons le terme « fervents » car MUSE s'est constitué en association pour pouvoir mener une action en justice en vue de réclamer l'annulation de la Déclaration de l'utilité publique actée par le Préfet d' Ille-et-Vilaine.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

- **Le métro aérien comme symbole d'inégalité entre les territoires**

Le tracé initial qui projetait l'insertion aérienne du métro entre les deux étangs dans le quartier des Longs Champs était perçu non seulement comme une agression qui aura un impact sur le cadre de vie des habitants dudit quartier, mais aussi comme une injustice entre les territoires (différents quartiers desservis par la ligne B). Injustice parce que le métro est enterré dans tous les autres quartiers desservis, sauf le Nord-est. Ce qui fait dire aux acteurs associatifs, notamment un membre de l'Association MUSE, qu'il y a une inégalité de traitement des citoyens. Selon lui, cette injustice est aux antipodes des valeurs de la démocratie et celles de la République « Liberté, égalité, fraternité ». Il disait :

> *Si vous parlez de la démocratie, de l'égalité des citoyens… ils l'enterrent à Châteaubriand parce que ça allait déranger les étudiants. Mais les étudiants de Rennes1, les étudiants de l'INSA, les élèves de Louis Guilloux qui vont avoir un métro qui passe à quelques mètres de leurs fenêtres, ça ne dérange personne. Est-ce que parce que ce sont des élèves de prépa ? Ce sont les élites de la nation ? Alors que les pauvres tout petits étudiants, des ingénieurs et autres on a rien à foutre. Et eux ils peuvent bien se prendre un métro dans les dents, il y a quelque chose quand même qui déconne dans cette affaire, ça interpelle.* (Interviewé 2, annexe 2, vol. 2).

L'élue du quartier que nous avons rencontrée semble avoir pris la mesure des craintes exprimées par les riverains des Longs Champs. C'est ainsi qu'elle déclarait : « *C'est un projet d'envergure métropolitaine, mais qui va transformer en profondeur la réalité des espaces qui sont traversés par le métro sur plusieurs strates, sur la perception du quartier, sur la mobilité, sur la construction de l'égalité, sur la dynamique aussi du quartier*, *sur…il y a des enjeux aussi ; un métro c'est vraiment l'urbanité* » (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

L'idée de cette transformation du quartier suscite une sorte de peur chez les habitants des Longs Champs. Car ils se font des images sur ces potentielles transformations de leur quartier. Et le devenir du quartier représente le saut vers l'inconnu, l'incertain. Or l'incertitude peut susciter des nombreuses questions chez les riverains, notamment la question de l'organisation de la vie quotidienne. L'élue locale ajoute :

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *Et puis il y a un choc de représentation aussi, atteinte au paysage. Alors là c'est une forme d'atteinte au paysage. On a beaucoup parlé de pollution visuelle, de pollution sonore. Donc à la fois, j'entends et je comprends, parce qu'effectivement, on s'aperçoit que ce quartier des Longs Champs, qui est un quartier qui est une forme de campagne à la ville, une forme d'éco-quartier avant l'heure. Le métro va symboliser une avancée de l'urbanité, l'avancée de la ville. C'est comme si c'est un quartier qui a un peu une connotation très nature, et c'est la ville qui rejoint ce havre de nature arborée avec des cheminements…avec ces lacs, ce bassin de rétention qui est devenu un lac. C'est un espace un peu à part entière dans la ville, finalement assez privilégié aussi, et en même temps qui est rattrapé un peu par la ville. Et la ville elle n'est pas toujours connotée uniquement positivement. Tout le monde n'a pas cette approche positive. Et puis dans la construction du paysage, oui ça devient un paysage construit qui peut choquer, parce que ce n'est pas ce que les gens ont construit autour d'eux. Et ça je comprends, mais je ne partage pas. Mais c'est tout à fait audible*. (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

En effet, « *l'atteinte au paysage* » est l'une des craintes qu'expriment les riverains dans la plupart des projets d'aménagement, qui sont déjà réalisés ou encore d'élaboration et de réalisation. Et à propos, l'élue locale admet que l'urbanité n'est pas toujours synonyme de progrès comme le laissent entendre les maîtres d'ouvrages. Les déclarations d'un membre de l'Association MUSE ci-dessus résument bien tout le mal que représente le métro, pourtant qualifié de progrès en matière d'urbanisation par les élus de Rennes Métropole. De ce fait, nous remarquons que les visions des élus et des riverains sur les enjeux du métro aérien sont peu conciliables. Là également nous nous appuyons sur nos entretiens pour illustrer cette opposition des points de vue sur les bénéfices de la transformation d'un territoire comme celui des Longs Champs. Ainsi, l'élue du quartier estime que le métro permettra de réduire la pollution automobile, et elle va même plus loin en disant :

> *On voit bien que…, est-ce que le projet de la ville que nous portons c'est une ville qui est en mouvement ? Et ce n'est pas un mouvement pour bouger, c'est un mouvement parce que c'est une ville qui se construit sur une mobilité, qui accueille une population, qui permet que les gens n'aient pas quarante kilomètres*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

> *à faire pour…, que tout le monde puisse, y compris les revenus les moins élevés puissent trouver dans l'espace urbain une place, parce que ce n'est pas la ville de ceux qui peuvent se permettre la ville, c'est la ville qui fait une place à tous. Et donc ce n'est pas du mouvement pour le mouvement. Mais c'est considérer que la société n'est pas figée, qu'il y a des évolutions même dans les manières de vivre.* (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Si nous suivons bien ce raisonnement, l'aménagement du territoire comme celui des Longs Champs est perçu comme une réponse aux problèmes sociaux, notamment celui de l'accès à l'espace urbain des populations à faibles revenus. Or, on peut se poser la question de savoir si les riverains expriment réellement le besoin de l'accès à l'espace urbain, tant ils trouvent que les Longs Champs est un quartier où il fait bon vivre, pour son calme et ses paysages qui rappellent la campagne.

Contrairement aux déclarations de l'élue, les riverains considèrent le métro aérien plutôt comme la source de nuisances sonores et de la pollution visuelle, loin de la vision de l'urbanité ou de la prouesse technologique incarnées par le viaduc sur l'avenue des Buttes des Coësmes. D'ailleurs en réponse à la question de la pollution visuelle soulevée par les riverains, l'élue du quartier disait : « *Sur la pollution visuelle, j'ai beaucoup de précaution et de prévention, parce que je pense qu'il y a une dimension subjective très forte »* (Interviewé 3, annexe 3, vol. 2).

Ces différentes perceptions sur les enjeux du métro vont se poursuivre durant tout le long de la période de concertation, voire au-delà. Il s'ensuit une construction d'arguments et de contre-arguments de part et d'autre.

- **Le métro aérien comme vitrine technologique**

Comme nous venons de le voir, le métro aérien suscite beaucoup de craintes chez les riverains. Mais tel n'est le cas chez les élus locaux. C'est ce que nous allons essayer de démontrer ici.

Le dossier d'aide à la décision remis aux élus de Rennes Métropole en novembre 2007 préconisait l'insertion aérienne dans le secteur Nord-est. Cela a pour objectif : « […] *En associant la présence et l'image du métro automatique à celle du site scientifique et technopolitain de Beaulieu, elle constitue un excellent vecteur d'image pour l'agglomération rennaise »*, « […] *le confort des voyageurs et l'attractivité du métro, par la mise en scène du*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

paysage de la ville sont renforcés » (« Le métro au Longs Champs », 02 juin 2008, annexe 8, vol. 2).

Ces arguments montrent que la question du coût du projet dans le Nord-est n'est pas la seule raison qui explique le choix de la Métropole pour l'aérien. Pour les élus, le métro aérien est le symbole d'une prouesse technologique. Ce qui participe au rayonnement de la ville qui bouge, une ville qui se transforme, qui devient attractive. Là nous sommes dans le marketing territorial destiné à promouvoir la ville et assurer son attractivité. Ainsi, trois objectifs pourraient être assignés au métro aérien :

Objectif politique : étant dans la société où les images servent comme outils de communication, le métro aérien pourra symboliser l'image des élus qui sont actifs, qui sont au service de la transformation et de l'urbanisation de leur territoire. De ce fait, les habitants vont avoir une image positive des élus qui sont en charge de la conduite d'un projet d'aménagement. Leur cote de popularité pourra augmenter et ils pourront briguer d'autres mandats lors des échéances électorales.

Objectif économique ; si le métro aérien sert comme un outil d'attractivité de la ville, cela nourrit l'espoir d'avoir des retombées économiques.

Le troisième et dernier objectif est de type **social** : le métro aérien pourra véhiculer l'image d'une ville qui met en avant les questions de mobilité urbaine pour répondre aux attentes des habitants, qui aspirent aux réseaux de transports plus efficaces.

D'ailleurs, s'agissant de la vitrine technologique évoquée par les riverains, l'ancien maire nous disait qu'avec un peu de recul, certains riverains trouvent que le viaduc est un bel ouvrage qui transforme le paysage du quartier.

Par ailleurs, le projet de la construction de la ligne B est révélateur des antagonismes sur le modèle de société auquel aspirent les citoyens. C'est aussi la confrontation entre les visions opposés sur la transformation des territoires et des espaces. Transformation qui donne à voir le dynamisme d'un territoire en devenir, qui se transforme pour s'adapter à « l'heure du temps ». Ce qui fait que les responsables politiques semblent apprécier le côté symbolique d'une transformation spatiale, tel un territoire en mouvement sur le chemin de la modernité. Or, les citoyens ne sont pas forcément partisans de ce qu'ils considèrent comme de la « publicité » voire de la « propagande »[34] qu'incarne la construction de certains équipements publics comme celui de la ligne B. À ce titre, les riverains des Longs Champs ne veulent pas

[34] Terme employé par l'un des membres de l'association MUSE, lors de notre entretien.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

d'une transformation qui va porter atteinte à l'identité du quartier – « campagne dans la ville ». Pour les riverains, l'atteinte à l'identité du territoire aurait un impact sur leur propre identité. Il y a donc une forme d'imbrication entre l'identité du territoire et celle de ses habitants. La plupart des revendications citoyennes dans l'élaboration des projets d'aménagements tournent autour des attentes réelles des populations concernées par l'implantation d'une infrastructure. Attentes en termes de préservation de l'environnement et le cadre de vie. Mis à part ces chocs de représentations, notre étude nous a permis de titrer un autre type d'enseignement :

- Le projet de la ligne B comme révélateur des antagonismes sur le modèle de la démocratie

Le projet de la ligne B est révélateur d'antagonismes par rapport au modèle de la démocratie avec ses mécanismes de fonctionnement. Quel statut accorder à la parole citoyenne? Comment définir ensemble les politiques publiques sans remettre en cause les attributions légales des responsables politico-administratifs ? Telles étaient les questions émergentes lors de la concertation spécifique aux Longs Champs. Et elles restent d'actualités. Car les perceptions de la démocratie sont loin d'être les mêmes. En effet les citoyens des démocraties contemporaines n'attendent plus tous les quatre ou cinq ans pour exprimer leur citoyenneté en mettant leurs bulletins dans l'urne. Au contraire, la propension à se mobiliser et à réclamer le droit de regard sur la conduite des politiques publiques ne fait qu'augmenter. Ce qui fait dire à certains auteurs qu'on est dans des sociétés de plus en plus indociles et de plus en plus réflexives (Blondiaux, 2008, Giddens, 1994). Il en résulte des différents modes d'actions pour exiger leur implication dans la gestion de la « Cité » Or, même si les responsables politico-administratifs essaient de jouer le jeu en mettant en place des dispositifs participatifs, la question de la culture de l'écoute (Mabi, 2014) reste problématique car les élus sont attachés à leurs prérogatives acquises par la voie des urnes.

- L'action collective comme combinaison de stratégies savamment dosées.

L'analyse des collectifs de riverains nous a permis d'appréhender que l'action collective est une combinaison de stratégies savamment dosées. Ainsi, l'action collective orientée vers un objectif nécessite une forme de rationalisation organisationnelle, qui implique la formalisation du mouvement, la définition des orientations et l'adaptation des ressources en fonction de la

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

nature des revendications. À cet égard, nous avons pu appréhender les compétences citoyennes des riverains des Longs Champs en termes de stratégies de mobilisation et d'organisation pour exiger leur implication dans l'élaboration du projet de la ligne B. Ils ont su démontrer que leur mobilisation ne se limite pas à la seule défense des intérêts particuliers comme le disent les élus locaux.

En somme, cette étude nous a permis de comprendre que la mobilisation riveraine soulève de nombreuses questions liées au fonctionnement de la démocratie. Et si de nombreux auteurs évoquent la crise de la démocratie représentative, nous estimons qu'elle est en crise dans sa conception normative et élective. Car, les autres formes de démocraties dont évoque Pierre Rosanvallon passionnent le public. Il s'agit notamment de la « démocratie d'expression », de la « démocratie d'implication » et de la « démocratie d'intervention », qui restent actives au niveau local. Nous terminons par cette réflexion d'un représentant de TMO Régions, qui estime que le dialogue citoyen mérite d'être théorisé pour éviter les frustrations et les déceptions. D'où la nécessité de la formation à l'écoute évoqué par Clément Mabi (2014). Paradoxalement, il nous semble que ces tensions sont aussi révélatrices d'une démocratie vivante, car les citoyens s'expriment dans l'espace public même si leurs attentes ne sont pas toujours satisfaites.

Liste des annexes

ANNEXE 1. ANNEXE 19 DOSSIER DE PRESSE : POUR UN METRO EN TRANCHEE COUVERTE ……..254

ANNEXE 2. ANNEXE 20 : DECISION DU BUREAU DE RENNES METROPOLE.....256

ANNEXE 3. ANNEXE 32 : DOSSIER DE PRESSE – LIGNE B BEAULIEU – LONGS CHAMPS – ATALANTE ……261

ANNEXE 4. ANNEXE 46 : CORPUS OUEST FRANCE & LE RENNAIS 273

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Annexe 1. Annexe 19 Dossier de presse : pour un métro en tranchée couverte

Dossier de presse

Pour un métro en tranchée couverte

Quart nord-est de la ligne B de métro

Le contexte du métro aux Longs Champs

Le quartier des Longs Champs, créé au début des années 80, est un quartier qui symbolise une des ambitions fortes de la ville : vivre à la campagne tout en étant en ville, préserver l'environnement et être relié au centre ville facilement grâce à une bonne desserte en bus. Le projet de seconde ligne de métro prévoit de relier ce quartier, ainsi que le campus de Beaulieu, au centre ville d'une part et à Cesson-Sévigné d'autre part.

Le projet initial de métro en aérien, proposé par Rennes Métropole, au dessus des étangs et à proximité d'habitations a été rejeté par les habitants des Longs Champs.

Après un an de mobilisation, une concertation a été mise en place entre Rennes Métropole et ses habitants.

Une concertation inaboutie

Dans ce cadre les habitants ont proposé leur projet de métro : une station centrale pour une bonne desserte et une insertion en tunnelier, permettant la préservation du cadre de vie.

Ce projet a été présenté en réunion publique, le 27 janvier, au Triangle. Le président de Rennes métropole et le vice président de la commission transport l'ont clairement rejeté pour des raisons financières. Il apparaît clairement que seul le tracé dit « transporteur », en aérien au sud du quartier, a la faveur des élus.

Aujourd'hui la concertation est terminée. Aucune place n'a été faite dans ce processus pour la recherche d'une solution de compromis.

Si les raisons d'écarter le projet habitant en tunnelier peuvent être légitimes, il apparaît cependant nécessaire d'écouter les habitants sur des alternatives acceptables. Cette phase de la concertation est aujourd'hui refusée.

Un plan B pour la ligne B : un métro en tranchée couverte

M. Delaveau a appelé à trouver une solution de compromis lors de ses interventions publiques. Nous le prenons donc au mot et proposons une alternative acceptable pour tous.

Notre proposition : le tracé « transporteur » en tranchée couverte, du boulevard de Vitré à « Belle Fontaine ».

Pour un coût équivalent au projet aérien[1], il supprime les nuisances sonores et visuelles pour les riverains, étudiants et lycéens.

Cependant, ce tracé ne dessert plus le quartier dans son ensemble. Il s'agit là d'une concession importante des habitants. Le maintien de la ligne de bus n°1 est indispensable.

Cette proposition est appuyée par une pétition de près de 2000 signatures et par un vote unanime des habitants lors d'une réunion de quartier. Le 5 mars, la commission aménagement du Conseil de Quartier 6 a aussi soutenu cette position.

A coût équivalent, que les élus choisissent la solution la moins traumatisante :

un métro en tranchée couverte !

[1] Contrairement à une solution en tunnelier, une tranchée couverte est réalisée sous la voirie à faible profondeur. Ceci permet ainsi de conserver un prix équivalent à la solution aérienne.

Annexes : nos arguments

Coûts

Le surcoût d'une insertion en tranchée couverte sur le coût total du projet est de 1% environ.

Pour être précis, cette solution en tranchée couverte a été chiffrée entre 275 et 285 millions d'euros pour les 4 derniers kilomètres, sur un coût total du projet de plus d'un milliard d'euros. Pour rappel, la fourchette haute du chiffrage de l'aérien pour cette même portion est de 275 millions.

Cette différence de coût est largement située dans la marge d'erreur de l'estimation actuelle indiquée à 3%.

Notre proposition a donc un coût équivalent au tracé aérien de la Semtcar.

Ces chiffres ont été fournis dans le cadre de la concertation par Systra / Xélis via la Semtcar. Ils ont été validés par Rennes Métropole.

Impacts humains et écologiques

Les impacts humains et écologiques de la solution aérienne sont importants :

- métro à 7 mètres de logements étudiants
- métro à moins de 10 mètres des logements du lycée Chateaubriand
- impacts visuels : **un quartier défiguré**, une entrée de ville saccagée
- importantes nuisances sonores pour les habitants et les étudiants
- destructions de plus de 200 arbres

L'ensemble de ces impacts sont systématiquement minimisés par les représentants de Rennes Métropole.

Nous ne pouvons accepter un métro aérien à 7 mètres de logements ou résidences étudiantes !

La solution en tranchée couverte permet de supprimer l'ensemble de ces nuisances identifiées.

Qualité de la desserte

Ce tracé alternatif déplace la station du cœur du quartier des Longs Champs à sa périphérie, à Belle Fontaine, au niveau du rond-point entre la rue du Clos Courtel et le haut de l'avenue des Buttes de Coësmes.

L'ensemble des habitants des Longs Champs accepte cet éloignement de la station de métro si cela est compensé par une insertion en tranchée couverte. Il s'agit là d'un compromis important fait par les habitants.

Bien entendu, il est indispensable de conserver une desserte en bus au moins équivalente à la desserte actuelle pour ne pas spolier les habitants sur la desserte en métro d'une part et la desserte en bus d'autre part.

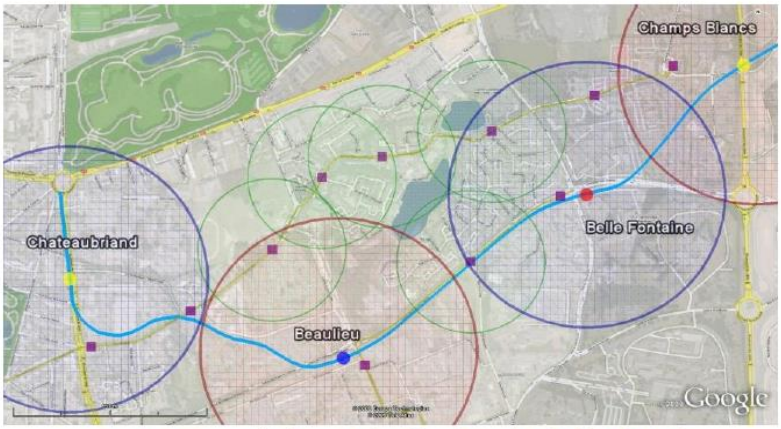


Figure 1 – Rayon de desserte du métro (470m) et des bus (200m)

Ce texte est validé par l'ensemble des collectifs et association du quartier :
Vivre aux Longs Champs / Sauvons les Longs Champs, « Un métro pour les habitants », « Habitants du Square Bouget »

Annexe 2. Annexe 20 : Décision du bureau de Rennes Métropole

Décision du bureau de Rennes Métropole

Nous avons pris connaissance de la décision du bureau de Rennes Métropole jeudi 9 avril 2009.

Le tracé choisi

Vous trouverez ci-dessous le tracé retenu par le bureau de Rennes Métropole pour lancer les études opérationnelles. Ce tracé sera avalisé lors du Conseil de Rennes Métropole.
Le bureau de Rennes Métropole propose de faire passer le métro en aérien à partir de la rue de Mirabeau jusqu'au terminus. Il passerait par les Buttes de Coësmes puis Belle Fontaine pour rejoindre le terminus par le bd des Alliés.



(cliquez pour agrandir)

Le tracé retenu est ainsi un tracé de type "tracé 7", pourtant écarté lors de la première phase de concertation.
Ce contournement sud d'Atalante, non prévu, est dû à :

1. l'impossibilité de traverser la parcelle d'Orange / Transpac pour des raisons de sécurité nationale (le centre de supervision du réseau Transpac s'y trouve) : pas de tracé de type 6 / Semtcar donc;
2. l'impossibilité de passer par la rue du Clos Courtel pour 1) des raisons d'impacts sur les maisons et le lycée et 2) une incompatibilité avec les travaux du centre de recherche Canon (qui avait déjà commencé à chercher un nouveau site si ce tracé continuait) : pas de tracé de type 5 / Urbaniste.

Bref, les entreprises ont bien plus de poids que les habitants et étudiants.

A propos du refus de la tranchée couverte

La tranchée couverte Buttes de Coësmes est refusée car :

1) plus chère

2) ils estiment que l'aérien n'aura pas de nuisances, ni visuelles, ni sonores, ni écologiques, ou du moins pas plus que la tranchée couverte (cf. document tout en bas de cette page)

Sur le fait que ce soit le pire moment pour prendre une décision, ils nous l'accordent volontiers. Par contre, ils ne veulent pas repousser la moindre décision à plus tard, alors que pourtant ils auront peut-être plus de marge de manœuvre dans quelques mois (par exemple une fois fixé l'avenir de la taxe professionnelle et la réforme des collectivités).

Sur l'utilité de la concertation

M. Jouhier a confirmé une chose, le tracé retenu est **"le tracé le moins cher techniquement faisable"**.

On est bien loin des 4 critères mis en avant lors de la concertation, critères que le document ci-dessous essaie tant bien que mal de justifier avec le tracé aérien.

Notre position est claire : mettre 4 critères et n'en retenir qu'un seul pour la décision finale est tout simplement scandaleux. S'ils ne sont même pas prêts à accepter le 2ème tracé le moins cher, c'est qu'il y a un problème dans la démarche (et c'est un euphémisme).

On constate ainsi que les membres du bureau de Rennes Métropole n'ont pas bougé d'un iota : ils voulaient un métro aérien à tout prix !
Les tracés cœur de quartier ayant été écartés pour des raisons techniques et réglementaires, ils se rabattent sur un aérien Buttes de Coësmes.

La concertation n'aura permis qu'une chose : leur faire comprendre l'impossibilité du projet initial plus tôt, mais on peut penser que tôt ou tard ils seraient arrivés à la même conclusion.

Bien entendu, ils ne sont pas d'accord avec cette interprétation et insistent sur le fait que le choix se fait "à nuisances équivalentes" (sic) : **comment faire croire qu'un métro à 10 m d'une chambre étudiante, 25 m d'une maison a les mêmes nuisances qu'un métro souterrain ?!?!?!**

Les élus et techniciens n'ont donc pas respecté les règles de la concertation et ne choisissent que sur un seul critère, ne respectant ainsi pas leurs propres règles.
Il est ainsi impossible de faire autrement que ce dénoncer cette concertation au vu de sa conclusion.

Sur les nuisances

Pour les techniciens, un métro aérien ne gênerait personne : un viaduc à 10/15 m d'un immeuble ou 25/30 m d'une maison serait transparent pour les occupants !!!

Ils mettent en avant le fait que personne ne se plaint du métro sur la ligne A, donc il n'y a pas de nuisances !

Les étudiants n'ont clairement pas droit à la même considération que les habitants des maisons : on fait passer le métro le plus près possible des résidences INSA pour essayer de calmer les habitants des maisons. Mais ce n'est pas grave, "ça ne gênera pas les étudiants car ils ne sont pas là tout le temps" (sic).

Dans les propos des élus, ou du moins de notre élue de quartier, il semble transparaitre que ce choix va dans le sens du développement de la ville ("Jeanne d'Arc était avant à la campagne", "on ne retrouvera plus de quartier comme les Longs Champs à l'avenir", ...). **On retrouve ainsi la fameuse notion de "mise en scène du paysage urbain" du DAD de 2007.**

Le Vice-Président aux Transport a également indiqué que si c'était à refaire, la ligne A aurait sûrement plus de tronçons en aérien, notamment au sud. Opinion qu'il semble partager avec d'autres décideurs politiques. Il indique par contre ne pas partager la vision de "mise en scène du paysage urbain", le principal critère de ce choix étant financier.

Sur les aspects financiers

Il a été confirmé que pour ce qui est du financement, un flou complet régnait et qu'ils sont en train d'envisager des économies à coups de dizaines de millions sur l'ensemble du tracé : plus qu'un seul tunnelier en faisant sortir celui-ci plus tôt au Gast (et donc en utilisant une plus longue tranchée couverte et en remettant en cause une partie de la rénovation prévue du quartier), tracé raccourci par endroit (Cleunay), etc.

Le plan de financement du métro ne sera réalisé qu'en 2010 au plus tôt.

Pour info, la ligne A sera finie d'être payée cette année, soit 10 ans en avance...

Pour conclure

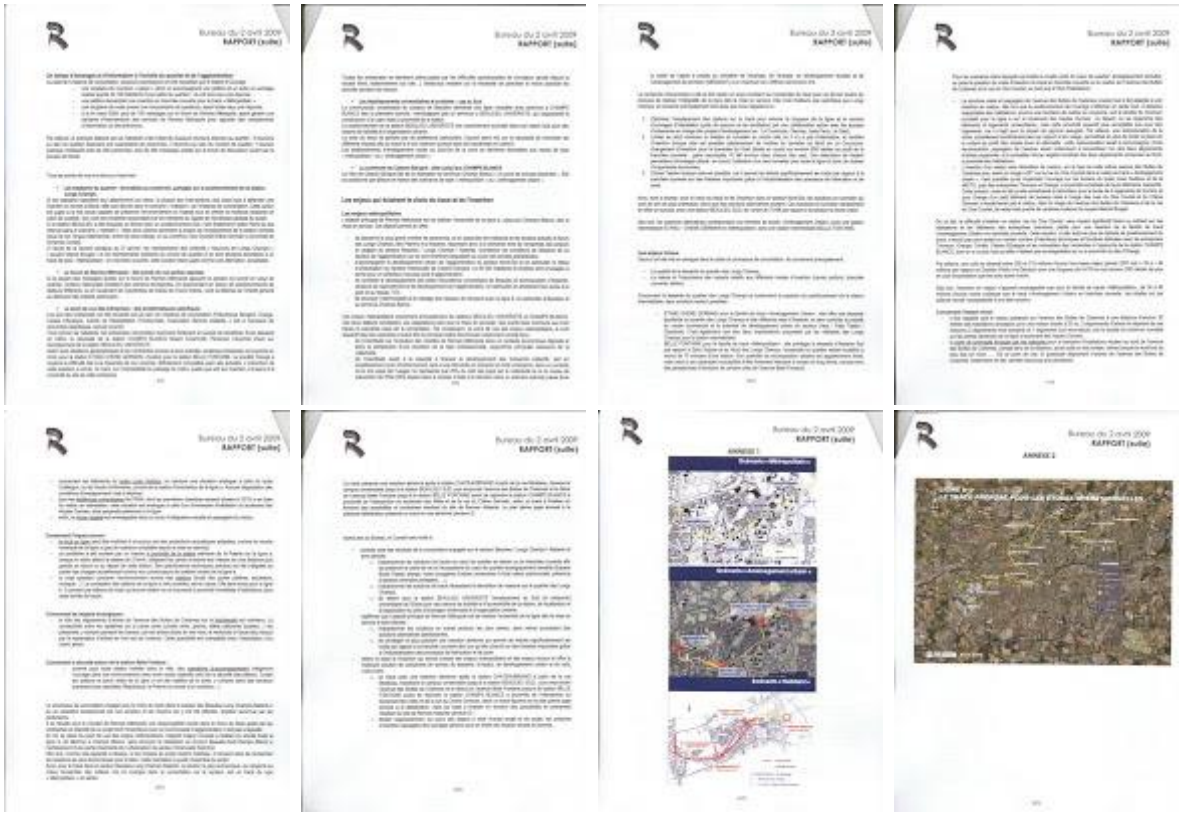
Rennes Métropole s'entête dans une optique jusqu'au boutiste sur la réalisation d'un métro jusqu'à Champs Blancs à tout prix. Les arguments des habitants ne sont pas entendus à cause des problèmes financiers.

Il semble ainsi que les élus font un choix uniquement financier et essaient de se donner bonne conscience en se convaincant de l'absence de nuisances ...

La concertation n'aura servi à rien, si ce n'est à leur faire gagner du temps sur les études en leur montrant que leur projet initial était irréaliste. Ils n'ont rien changé depuis 2007, rien compris, et ils s'acharnent sur une insertion aérien.

Rapport du bureau de Rennes Métropole

Ci-dessous, des extraits du rapport du Bureau de Rennes Métropole qui sera proposé au vote.
Les premières pages, que je n'ai pas eu le temps de scanner, reviennent sur l'historique de la décision (études tram/métro, DAD, etc) et sur la concertation (présentation des 3 tracés initiaux et de l'alternative habitant en tranchée couverte).



Catégories : L'essentiel, Les tracés, Métropole Publié par Damien B
Envoyer par e-mailBlogThis!Partager sur TwitterPartager sur Facebook
2 commentaires:

Anonyme a dit…

Je suis complètement écoeuré mais pas vraiment surpris, faut dire qu'à la 1° réunion au TNB début décembre 2007 Mr DELAVEAU et son équipe ne m'ont pas fait une bonne impression, il est claire que la concertation n'a était pour eux qu'une façade (une fois de plus) et que la décision était prise depuis bien longtemps, je suis même certain que si il n'y avait pas eu ces problèmes techniques ou réglementaires pour le faire passer au dessus de l'étang ils n'auraient pas hésiter une seconde.

François

14 avril 2009 19:12

Anonyme a dit…

Amateurisme et mauvaise foi !

Amateurisme : toutes les personnes qui travaillent ou ont travaillé sur la zone Chêne Germain savaient pertinemment que le site de TRANSPAC était classé "sécurité nationale", mais pas Rennes Métropole !

Mauvaise foi : le comportement de M. JOUHIER et de M. DELAVEAU lors de la

présentation des trois projets au mois de janvier a suscité étonnement et colère de la part des habitants des Longs Champs. Le rapport de Rennes Métropole pour les décideurs est dans cette lignée un modèle du genre dans l'exercice de la mauvaise foi.

Michel

15 avril 2009 13:14

Enregistrer un commentaire

Annexe 3. Annexe 32 : Dossier de presse – ligne B Beaulieu – Longs Champs – Atalante

Résultats de la concertation

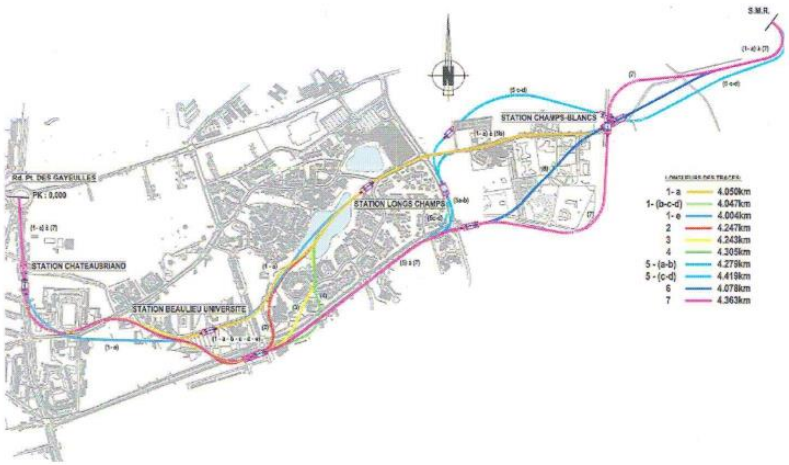
Des scénarios écartés
Les hypothèses de tracés en aérien ou tranchée couverte au cœur du quartier des Longs Champs, objet premier de la mobilisation des habitants, ont montré leurs limites au cours de la conduite des études complémentaires de tracé et ont été abandonnées, permettant ainsi :

- la préservation de l'espace boisé classé situé en grande partie sur le Centre de rééducation et de réadaptation fonctionnelle,
- le maintien de l'intégrité des haies bocagères (chênes centenaires),
- l'absence d'impact sur l'habitat d'une espèce protégée de coléoptère (Cerambyx Cerdo).

De nouvelles hypothèses
A l'inverse, des solutions non envisagées dans le D.A.D. ont émergé. En particulier, 3 scénarios (voir tracés plus loin) élaborés par les 3 groupes de travail au sein de l'instance de concertation ont permis d'étudier en profondeur les principales familles de tracé, et d'en détailler les conséquences en termes de qualité de desserte, pertinence d'emplacement des stations, impacts sur le bâti, impacts écologiques, impacts sur la vie quotidienne, insertion urbaine et paysagère, impacts chantier, coût.

La démarche de concertation réalisée en 2008-2009

Les études complémentaires de tracé : pas de solution d'évidence
Les études complémentaires réalisées en 2008 ont passé en revue les différentes possibilités de tracé et d'insertion entre les stations Beaulieu et Champs Blancs. 19 solutions ont ainsi été étudiées dont 9 de façon plus approfondie.



Ces différents scénarios ont été appréciés selon les critères suivants :

- ✓ qualité de la desserte,
- ✓ impact environnemental, urbain et, d'une manière générale, sur la vie quotidienne des riverains,
- ✓ réponse aux enjeux de développement urbain,
- ✓ coût.

La démarche de concertation
L'objectif principal de la démarche de concertation a été de s'assurer que toutes les attentes des riverains du secteur Nord-Est (habitants, entreprises, Université, services publics et institutions) puissent s'exprimer et être prises en compte dans la réflexion. Aucune solution ne s'imposant d'évidence, il s'agit donc avant tout d'éclairer la prise de décision des élus.

Après les deux premières réunions d'octobre 2008 qui ont permis de donner à chacun l'ensemble des informations nécessaires à la réflexion, les deux réunions de décembre 2008 ont été consacrées à l'élaboration et à la mise en débat de trois scénarios mettant en évidence les grands enjeux de la ligne **b** sur le tronçon Beaulieu-Champs Blancs.

Trois groupes de travail ont été constitués. Il a été demandé :

- ✓ aux techniciens de la Semtcar et de Rennes Métropole de travailler un scénario présentant le meilleur rapport coût/desserte,
- ✓ au conseil de quartier, au collectif Marcel Bouget et à l'association VAL de travailler un scénario répondant au mieux aux attentes des habitants du quartier,
- ✓ au cabinet d'architecture et d'urbanisme de l'Atelier de l'île de travailler un scénario idéal en terme d'aménagement et d'urbanisme.

La réunion publique du 27 janvier 2009 a eu pour objet de clore cette démarche et de présenter le travail de l'instance de concertation.

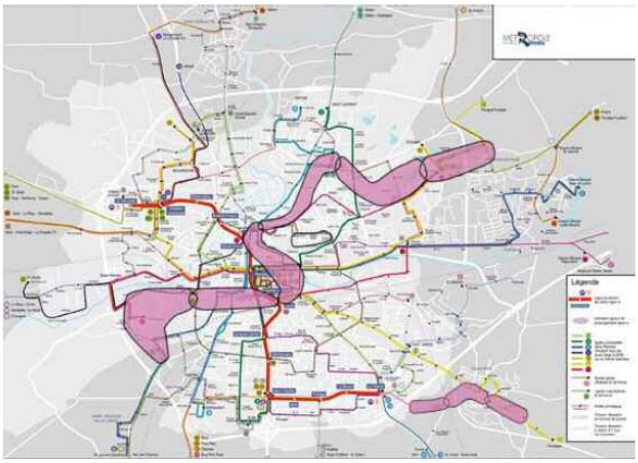
ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Historique du projet

Engagées dès 2001, les études de la ligne b doivent se poursuivre jusqu'en 2013.

Par délibération 10 juillet 2003, le Conseil de Rennes Métropole après avoir pris connaissance des conclusions de la première phase des études pré-opérationnelles (études d'opportunité), a :

- **choisi un fuseau d'étude** :



- **retenu le mode métro automatique pour la ligne b** plutôt que le tramway, compte tenu d'une part du corridor non adapté à un TCSP de surface (difficultés d'insertion), et d'autre part du niveau de service et des performances moins élevés pour le tramway (fréquence, vitesse commerciale, disponibilité, sécurité,…),

- **engager les études de faisabilité technique et financière des projets**.

Si le tracé de la majeure partie de la ligne (Mermoz - Beaulieu) a été décidé lors du Conseil d'agglomération du 20 décembre 2007, la question du tracé et l'insertion de son extrémité Nord-Est (Beaulieu - Champs Blancs) s'avèrent plus complexe.

La multiplicité des enjeux du secteur Nord-Est (desservir les quartiers d'habitat et d'urbanisation future, les pôles d'enseignement secondaire et universitaire, la technopôle Atalante, favoriser les transferts modaux métro/bus/automobile, préserver la possibilité de prolongement vers le secteur intrarocade de Cesson-Sévigné), dans un contexte environnemental particulier (notamment autour des étangs des Longs Champs) ne favorise pas l'émergence d'une solution d'évidence.

Le Dossier d'Aide à la Décision (D.A.D.), présenté à Rennes Métropole en novembre 2007, faisait état de cette situation. Il présentait provisoirement plusieurs hypothèses, privilégiant une desserte en aérien de Beaulieu à Champs Blancs, traversant le cœur du quartier des Longs Champs, tout en soulignant la nécessité de poursuivre les études de tracé sur ce secteur avant toute décision.

Des inquiétudes quant aux impacts possibles de la mise en œuvre de la ligne ont amené une partie des habitants du quartier des Longs Champs à se mobiliser contre le passage d'un viaduc au cœur du quartier.

Par une délibération séparée du 20 décembre 2007, Rennes Métropole décidait également de poursuivre la concertation lors de la nouvelle phase relative aux études opérationnelles du projet.

Le Président de Rennes Métropole a proposé d'accompagner le processus de concertation prévu par une démarche spécifique associant les riverains et les acteurs institutionnels du secteur Beaulieu-Longs Champs-Atalante.

Communiqué de presse

Ligne b de métro automatique - Choix du tracé et de l'insertion dans le secteur Beaulieu-Longs Champs–Atalante

La ligne b du métro de Rennes Métropole doit être appréhendée comme un élément supplémentaire d'un réseau de transport en commun en croissance constante. En 2000, le réseau Star assurait 33 millions de voyages, en 2008 presque 68 millions ont été réalisé. Lorsque la ligne b sera mise en service, les estimations du Dossier d'Aide à la Décision prévoient plus 100 millions de voyages.

Dans un contexte de développement de l'agglomération rennaise, la nécessité d'une seconde ligne de métro s'impose pour plusieurs raisons. La principale tient au risque de saturation du réseau de bus et d'une dégradation de ses performances (nuisance, retard…).
Si le tracé de la majeure partie de la ligne (Mermoz - Beaulieu) a été décidé lors du Conseil de Rennes Métropole du 20 décembre 2007, la question du tracé et l'insertion de son extrémité Nord-Est (Beaulieu - Champs Blancs) s'avèrent plus complexe.
Le Dossier d'Aide à la Décision (D.A.D.), présenté à Rennes Métropole en novembre 2007, faisait état de cette situation. Il présentait provisoirement plusieurs hypothèses, privilégiant une desserte en aérien de Beaulieu à Champs Blancs, traversant le cœur du quartier des Longs Champs, tout en soulignant la nécessité de poursuivre les études de tracé sur ce secteur avant toute décision.
Des inquiétudes quant aux impacts possibles de la mise en œuvre de la ligne ont amené une partie des habitants du quartier des Longs Champs à se mobiliser contre le passage en viaduc au cœur du quartier.
Le Président de Rennes Métropole a proposé d'accompagner le processus de concertation prévu par une démarche spécifique associant les riverains et les acteurs institutionnels du secteur Beaulieu-Longs Champs-Atalante.

Le processus de concertation engagé pour le choix du tracé dans le secteur des Beaulieu-Long Champs-Atalante a eu un caractère exceptionnel par son ampleur et les moyens qui y ont été affectés, ampleur reconnue par les partenaires. Il aura permis de faire apparaître l'ensemble des enjeux, des contraintes, des points de vues, mais également des contradictions qui caractérisent ce dossier.

A ce titre, la période de concertation apporte un éclairage essentiel aux élus de l'agglomération en charge de la décision. Il en résulte pour le Conseil de Rennes Métropole une responsabilité lourde dans le choix du tracé guidé par les contraintes et objectifs de ce projet dont l'importance pour l'agglomération rennaise n'est pas à rappeler.

Si l'on se place du point de vue des enjeux métropolitains, l'objectif majeur consiste à réaliser l'intégralité de la ligne b, de Mermoz à Champs Blancs, sans renvoyer la réalisation du tronçon Beaulieu-Sud-Champs Blancs à l'achèvement d'une partie importante de l'urbanisation du secteur Intrarocade Nord-Est.

Dès lors, les impacts du projet étant intégrés et maîtrisés, il convient de rechercher les solutions les plus économiques pour le faire. Cette orientation a guidé l'ensemble du projet.
Ainsi, pour le tracé dans le secteur Beaulieu-Long Champs-Atalante, la solution, qui respecte l'ensemble des critères d'analyse *(qualité de la desserte, impact environnemental, urbain et, d'une manière générale, sur la vie quotidienne des riverains, réponse aux enjeux de développement urbain et coût)* mis en exergue dans la concertation sur le secteur, avec le cout le plus faible, est un tracé du type « Métropolitain » en aérien.

Ce tracé présente une insertion aérienne après la station CHATEAUBRIAND à partir de la rue Mirabeau, traverse le campus universitaire jusqu'à la station BEAULIEU SUD, puis emprunte l'avenue des Buttes de Coësmes et le début de l'avenue Belle Fontaine jusqu'à la station BELLE FONTAINE avant de rejoindre la station CHAMPS BLANCS à proximité de l'intersection du boulevard des Alliés et de la rue du Chêne Germain, selon un tracé à finaliser en fonction des possibilités et contraintes résultant du site de Rennes Atalante.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019



UNE NOUVELLE LIGNE DE MÉTRO POUR RENNES MÉTROPOLE

Conseil de Rennes Métropole du 23 avril 2009

Ligne b de métro automatique - Choix du tracé et de l'insertion dans le secteur Beaulieu-Longs Champs–Atalante

Sommaire

Communiqué de presse

Historique du projet

La démarche de concertation réalisée en 2008 - 2009

Résultats de la concertation

- Un scénario « Métropolitain »
- Un scénario « Aménagement urbain »
- Un scénario « habitant »

Les enjeux qui éclairent le choix du tracé et de l'insertion

Le tracé soumis aux élus de Rennes Métropole

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Le tracé soumis aux élus de Rennes Métropole

Le processus de concertation engagé pour le choix du tracé dans le secteur des Beaulieu-Long Champs-Atalante a eu un caractère exceptionnel par son ampleur et les moyens qui y ont été affectés, ampleur reconnue par les partenaires. Il aura permis de faire apparaître l'ensemble des enjeux, des contraintes, des points de vues, mais également des contradictions qui caractérisent ce dossier.

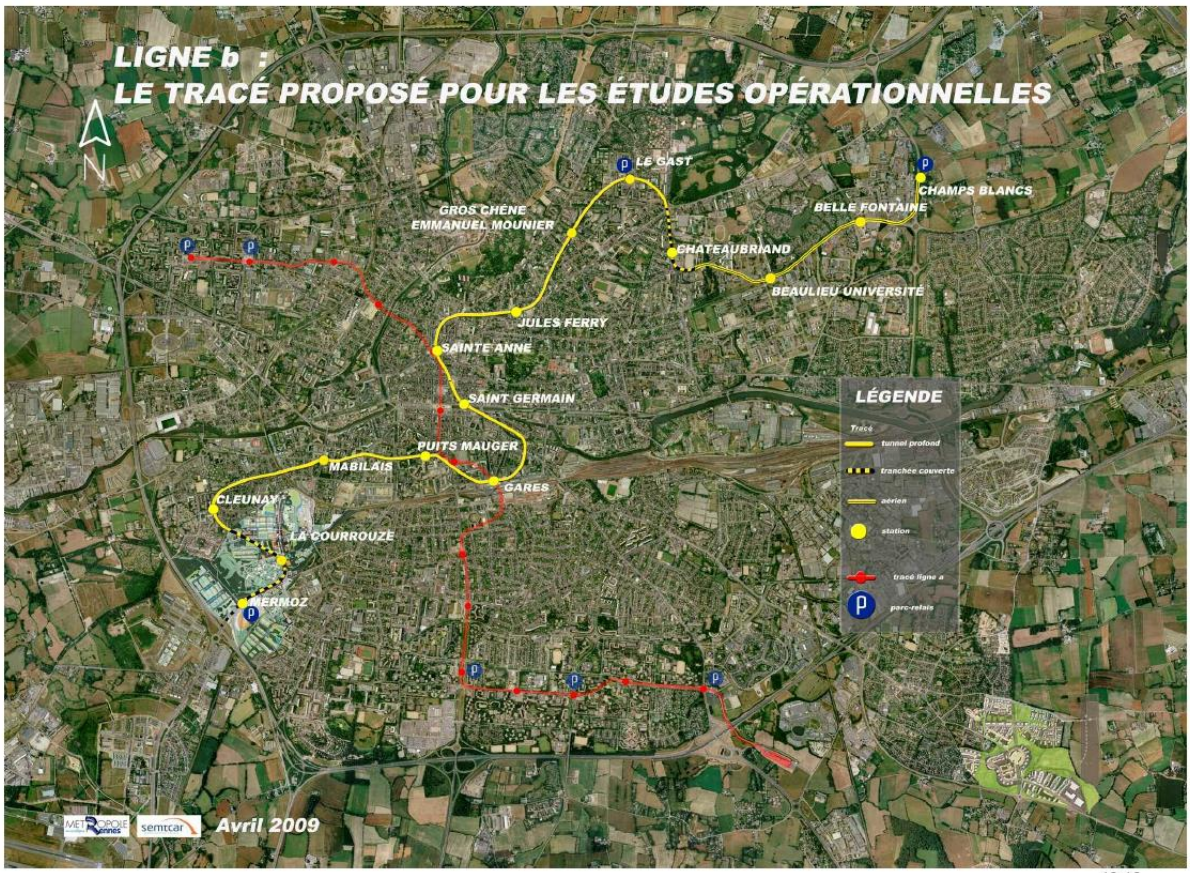
A ce titre, la période de concertation apporte un éclairage essentiel aux élus de l'agglomération en charge de la décision. Il en résulte pour le Conseil de Rennes Métropole une responsabilité lourde dans le choix du tracé guidé par les contraintes et objectifs de ce projet dont l'importance pour l'agglomération rennaise n'est pas à rappeler.

Si l'on se place du point de vue des enjeux métropolitains, l'objectif majeur consiste à réaliser l'intégralité de la ligne b, de Mermoz à Champs Blancs, sans renvoyer la réalisation du tronçon Beaulieu-Sud-Champs Blancs à l'achèvement d'une partie importante de l'urbanisation du secteur Intrarocade Nord-Est.

Dès lors, les impacts du projet étant intégrés et maîtrisés, il convient alors de rechercher les solutions les plus économiques pour le faire. Cette orientation a guidé l'ensemble du projet.

Ainsi, pour le tracé dans le secteur Beaulieu-Long Champs-Atalante, la solution, qui respecte l'ensemble des critères d'analyse *(qualité de la desserte, impact environnemental, urbain et, d'une manière générale, sur la vie quotidienne des riverains, réponse aux enjeux de développement urbain et coût)* mis en exergue dans la concertation sur le secteur, avec le cout le plus faible, est un tracé du type « Métropolitain » en aérien.
Ce tracé présente une insertion aérienne après la station CHATEAUBRIAND à partir de la rue Mirabeau, traverse le campus universitaire jusqu'à la station BEAULIEU SUD, puis emprunte l'avenue des Buttes de Coësmes et le début de l'avenue Belle Fontaine jusqu'à la station BELLE FONTAINE avant de rejoindre la station CHAMPS BLANCS à proximité de l'intersection du boulevard des Alliés et de la rue du Chêne Germain, selon un tracé à finaliser en fonction des possibilités et contraintes résultant du site de Rennes Atalante.

Le plan ci-joint présente ce tracé en vue aérienne :



Concernant l'impact sonore :

- le bruit en ligne peut être maîtrisé à la source par des protections acoustiques adaptées, comme le montre l'exemple de la ligne a (pas de nuisance constatée depuis la mise en service).
- un problème a été soulevé par un riverain à proximité de la station aérienne de la Poterie sur la ligne a, lorsque le métro atteint la vitesse de 31km/h, obligeant les rames à réduire leur vitesse sur une distance plus grande en abord ou au départ de cette station. Des spécifications techniques précises ont été intégrées au cahier des charges actuellement soumis aux constructeurs de matériel roulant de la ligne b.
- la vraie question concerne **l'environnement sonore des stations** (bruits des portes palières, escalators, musique…). La conception des stations de la ligne a, très ouvertes, est en cause. Elle sera revue pour la ligne b. Il convient par ailleurs de noter qu'aucune station ne se trouverait à proximité immédiate d'habitations dans cette famille de tracés.

Concernant les impacts écologiques :

- le rôle des alignements d'arbres de l'avenue des Buttes de Coësmes sur la biodiversité est maintenu. La connectivité entre les systèmes de la trame verte (coulée verte, jardins, allées piétonnes boisées…) est préservée, y compris pendant les travaux, par les arbres situés en rive nord, et renforcée à l'issue des travaux par la replantation d'arbres en rive sud de l'avenue. Cette possibilité est compatible avec l'exploitation d'un métro aérien.

Concernant la sécurité autour de la station Belle Fontaine :

- comme pour toute station insérée dans la ville, des opérations d'accompagnement intègreront l'ouvrage dans son environnement avec entre autres objectifs celui de la sécurité des piétons. Toutes les stations et parcs relais de la ligne a ont été traitées de la sorte, y compris dans des secteurs autrement plus sensibles (République, la Poterie au centre d'un carrefour…).

Il est par ailleurs à rappeler que la partie Nord-Est du tracé est la seule qui se prête à l'insertion d'un viaduc sur un linéaire important (3,3 km, soit plus de 25% du linéaire de la ligne pour le tracé « Métropolitain).

Ce linéaire conséquent favorisera la conception d'un ouvrage de grande qualité architecturale, dont la mise en œuvre en terme de travaux pourra reposer sur des solutions techniques plus « industrialisées » moins pénalisante dans l'avancement du chantier. Comparativement, les 2 viaducs de la ligne a (877m à Pontchaillou et 1132 m à La Poterie) restent des ouvrages de longueur limités qui ont dû en outre s'adapter à des contraintes particulières : interconnexion avec un ouvrage SNCF à Anatole France de passage sous la voie ferrée, franchissement de la rocade à La Poterie.

Même si cet aspect reste difficile à approcher financièrement à ce stade du projet, ces éléments sont indéniablement de nature à favoriser une baisse des coûts.

Enfin, il convient de préciser pourquoi une telle insertion n'a pas été possible sur le secteur Sud-Ouest de la ligne à La Courrouze :

- la franchissement de la rocade boulevard Mermoz pour atteindre le garage-atelier de La Maltière qui se trouve le long de la rocade aurait nécessité de surélever de manière démesurée la station Mermoz et le viaduc, car la rocade se situe en surplomb de 6 mètres au-dessus boulevard Mermoz ; à cette hauteur il faut ajouter la gabarit routier de 4,75 m et l'épaisseur du tablier de viaduc et de la voie, soit au total un viaduc métro pour le franchissement situé à plus de 12 m au-dessus du boulevard Mermoz ;

- compte tenu de l'emplacement envisagé pour l'implantation du puits d'accès du tunnelier au nord du quartier la Courrouze (la portion garage-atelier-puits d'entrée étant en tranchée couverte), les contraintes de pente et de positionnement de la station centrale du quartier La Courrouze aurait conduit à implanter la trémie aéro-souterraine obligatoirement le long du boulevard Mermoz ; cette option est incompatible avec le gabarit et l'usage envisagés pour cette voie qui va considérablement évoluer dans le cadre de l'aménagement du quartier La Courrouze et qui doit notamment desservir les futurs programmes tertiaires des Dominos et le parc relais métro, le lotissement des Lilas et le pôle Mermoz (habitat, équipements et commerces) ainsi qu'une future halte Ter que la Région Bretagne envisage de réaliser à proximité de la station au sud du boulevard Mermoz.

Les enjeux locaux

Ceux-ci ont été mis en exergue dans le cadre du processus de concertation. Ils concernent principalement la nature et l'importance des impacts relatifs aux différents modes d'insertion (tunnel profond, tranchée couverte, aérien), et plus spécifiquement la question du mode d'insertion du tracé en tranchée couverte ou en viaduc sur l'avenue des Buttes de Coësmes et la rue du Clos Courtel, au Sud puis à l'Est d'habitations :

- **La structure viaire et paysagère de l'avenue des Buttes de Coësmes s'avère tout à fait adaptée à une insertion en viaduc, dès lors que le positionnement de l'ouvrage s'effectue en partie Sud, à distance respectable des habitations, environ une trentaine de mètres en moyenne, soit le double du minimum constaté pour la ligne a sur le boulevard des Hautes-Ourmes** ; ce faisant, on se rapproche des bâtiments et logements universitaires, mais cette proximité apparaît plus acceptable que pour des logements, car il s'agit pour la plupart de pignons aveugles. Par ailleurs, une restructuration de la voirie, actuellement surdimensionnée par rapport à son usage, permettrait en plus de limiter la place de la voiture au profit des modes doux et alternatifs ; cette restructuration serait à accompagner d'une recomposition paysagère de l'avenue visant notamment à reconstituer l'un des deux alignements d'arbres supprimés, et à compléter l'écran végétal constitué des deux alignements conservés au Nord, à proximité des habitations.

- **L'insertion d'un viaduc sans démolition de maison, sur le haut de cette même avenue des Buttes de Coësmes puis, avant un virage à 90° sur la rue du Clos Courtel dans le cadre du tracé « Aménagement urbain », n'est possible qu'en implantant l'ouvrage sur les terrains du lycée Louis Guilloux et de la MEITO, puis des entreprises Thomson et Orange, à proximité immédiate de leurs bâtiments respectifs**. Cette solution, outre le fait qu'elle entraînerait la démolition pour le lycée de 4 logements de fonction et pour Orange d'un petit bâtiment de bureaux situé à l'angle des rues du Clos Courtel et du Chêne Germain n'empêcherait pas le viaduc, dans le virage de l'avenue des Buttes de Coësmes et de la rue du Clos Courtel, de rester très proche de certaines maisons du square Marcel Bouget.

De ce fait, la difficulté d'insérer un viaduc rue du Clos Courtel, sans impact significatif direct ou indirect sur les habitations et les bâtiments des entreprises riveraines, plaide pour une insertion de la famille de tracé «Aménagement Urbain» en tranchée couverte pour un coût supplémentaire de 30 à 40 millions d'euros.

Dès lors, l'insertion en viaduc n'apparaît envisageable que pour la famille de tracés «Métropolitain», pour laquelle les études ont montré l'acceptabilité d'une telle solution :

Concernant l'impact visuel :

- Comme indiqué plus haut, le viaduc passerait sur l'avenue des Buttes de Coësmes à une distance d'environ 30 mètres des habitations (exception pour une maison située à 25 m), 3 alignements d'arbres le séparant de ces maisons (2 alignements nord existants et 1 alignement sud reconstitué), soit le double du minimum constaté sur les parties aériennes de la ligne a boulevard des Hautes Ourmes.
- la perte de luminosité évoquée par les habitants pour la trentaine d'habitations situées au nord de l'avenue des Buttes de Coësmes, compte tenu de la distance, serait nulle ou très limitée, même lorsque le soleil est au plus bas en hiver, …. De ce point de vue, le quadruple alignement d'arbres de l'avenue des Buttes de Coësmes, notamment en été, semble beaucoup plus pénalisant.
- concernant les bâtiments du lycée Louis Guilloux, on retrouve une situation analogue à celle du lycée Coëtlogon, ou de l'école d'infirmières, proche de la station Pontchaillou de la ligne a. Aucune dégradation des conditions d'enseignement n'est à déplorer.
- pour les résidences universitaires de l'INSA, dont les premières chambres seraient situées à 10/15 m en biais du viaduc en interstation, cette situation est analogue à celle d'un d'immeuble d'habitation du boulevard des Hautes-Ourmes, situé perpendiculairement à la ligne.
- enfin, un écran végétal est envisageable dans un souci d'intégration visuelle et paysagère du viaduc.

Les enjeux qui éclairent le choix du tracé et de l'insertion

Les enjeux métropolitains

L'objectif principal de Rennes Métropole est de réaliser l'ensemble de la ligne b, jusqu'aux Champs Blancs, dès la mise en service. Cet objectif permet en effet :

- de desservir le plus grand nombre de personnes, et en particulier les habitants et les emplois actuels et futurs des Longs Champs, des Pierrins et d'Atalante, répondant ainsi à la demande forte de l'ensemble des acteurs et usagers du secteur Beaulieu / Longs Champs / Atalante, d'améliorer les conditions de desserte de ce secteur de l'agglomération qui se sont fortement dégradées au cours des années précédentes,
- d'accompagner le développement urbain de l'agglomération du secteur Nord-Est et en particulier le début d'urbanisation du Secteur Intrarocade de Cesson-Sévigné, où 80 000 habitants et emplois sont envisagés à terme pour un ambitieux nouveau pôle d'agglomération,
- de conforter le développement des pôles d'excellence universitaire de Beaulieu et technopolitain d'Atalante, vecteurs de rayonnement et de développement de l'agglomération, en particulier en améliorant leur accès à la gare et au réseau TGV,
- de favoriser l'intermodalité et le maillage des réseaux de transport avec la ligne b, en particulier à Beaulieu et au terminus Champs Blancs.

Ces enjeux métropolitains concernent principalement les stations BEAULIEU UNIVERSITE et CHAMPS BLANCS. Ces deux stations constituent, aux adaptations près pour le tracé en tunnelier, des points fixes communs aux trois tracés et scénarios issus de la concertation. Par conséquent, du point de vue des enjeux métropolitains, le coût respectif des trois scénarios s'avère être le principal critère discriminant notamment compte tenu :

- de l'incertitude sur l'évolution des recettes de Rennes Métropole dans un contexte économique dégradé et dans la perspective d'une évolution de la taxe professionnelle, aujourd'hui principale ressource de la collectivité,
- de l'incertitude quant à la capacité à financer le développement des transports collectifs, tant en investissement qu'en fonctionnement, face à une demande en transport en forte croissance, dans un contexte où le prix payé par l'usager ne représente que 25% du coût réel payé par la collectivité et où le niveau de subvention de l'Etat (20% annoncée par le ministre dans le cadre du Grenelle et prise en compte dans le Dossier d'Aide à la Décision) passe dans le cadre de l'appel à projets du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) à un maximum de 3 M€/km soit environ 3%.

La recherche d'économies a été et doit rester un souci constant sur l'ensemble du tracé pour se donner toutes les chances de réaliser l'intégralité de la ligne dès la mise en service. Elle n'est d'ailleurs pas spécifique aux Longs Champs, et concerne principalement trois axes que nous rappelons ici :

1. Optimiser l'emplacement des stations sur le tracé pour minorer la longueur de la ligne et le nombre d'ouvrages d'interstation (puits de secours et de ventilation) par une collaboration active avec les équipes d'urbanisme en charge des projets d'aménagement (ex : La Courrouze, Cleunay, Jules Ferry, Le Gast),
2. Limiter au strict minimum le linéaire en tunnelier au centre-ville où il n'y a pas d'alternative, et modifier l'insertion lorsque cela est possible (déplacement de l'entrée du tunnelier au Nord de La Courrouze, changement d'insertion pour la traversée du Gast (étude en cours) sur environ 850 mètres au profit de la tranchée couverte : gains escomptés 10 M€ environ dans chacun des cas). Ces réductions de linéaire permettent d'envisager (étude en cours) l'utilisation d'un seul tunnelier pour toute la ligne et donc de réaliser d'importantes économies,
3. Choisir l'aérien lorsque cela est possible, car il permet de réduire significativement les coûts par rapport à la tranchée couverte sur des linéaires importants grâce à l'industrialisation des processus de fabrication et de pose.

En conséquence, sont à écarter pour le choix du tracé et de l'insertion dans le secteur Nord-Est, les solutions en tunnelier qui sont de loin les plus onéreuses, alors que des solutions alternatives existent. Ces solutions en tunnelier représentent en effet un surcoût, avec une station BEAULIEU SUD, de l'ordre de 75 M€ par rapport à la solution la moins chère.

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

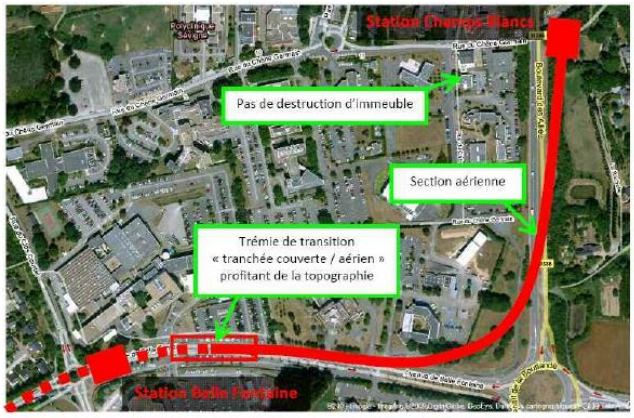
Un scénario « Habitant »

Ce scénario offre une excellente desserte du cœur de quartier et génère le moins d'impact écologique et aucun impact visuel ou sur le bâti dans le quartier. Son tracé deux variantes d'insertion : rue Malmanche ou Etang Chêne Germain :



Coût (tronçon Gayeulles-Champs Blancs en € HT valeur janvier 2007) :
entre 330 et 340 millions soit + 55 à + 65 millions par rapport au Dossier d'Aide à la Décision pour une longueur de 4,115 km.

Tout en affirmant leur préférence pour une solution en tunnelier qu'ils qualifient de « scénario idéal pour les habitants », les habitants du quartier considèrent désormais comme « acceptable » le tracé Métropolitain en tranchée couverte rue Mirabeau et avenue des Buttes de Coësmes avec des parties aériennes pour la station Beaulieu et l'extrémité Est, après la station Belle-Fontaine.



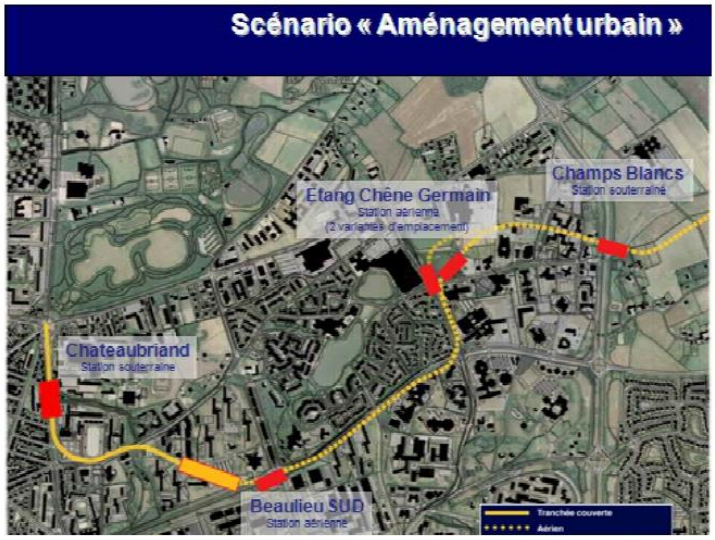
Document « habitants »

En conséquence, ce tracé présente les mêmes caractéristiques en terme de qualité de la desserte, développement urbain et impact sur le cadre de vie des riverains (habitants, institutions et entreprises) que le tracé « Métropolitain ».

Toutefois, ce tracé faisait partie des 19 étudiés par le groupement Systra / Xélis. Dans le cas présent, ces études ont démontré que dans ce scénario intitulé « 7b », le changement d'insertion avenue de Belle Fontaine n'était pas possible en raison des pentes excessives des ouvrages.

Coût (Estimation Systra/Xelis du tronçon Gayeulles-Champs Blancs en euros hors taxes valeur janvier 2007) :
entre 275 et 285 millions soit 0 à + 10 millions par rapport au Dossier d'Aide à la Décision, pour une longueur de 4,078 km (soit +10 à +20 millions par rapport au scénario « Métropolitain »).

Un scénario « Aménagement Urbain »
Ce scénario utilise le métro comme moteur du développement urbain et privilégie de ce fait la desserte des secteurs d'urbanisation future du Nord (St-Sulpice, Vaux / Patis Tatelin / Gaudinais) et du Nord-Est (intrarocade Nord-Est de Cesson-Sévigné), tout en minimisant les coûts :



Qualité de la desserte : La station ETANG CHENE GERMAIN est une bonne solution pour la desserte du quartier des Longs Champs, des zones d'emplois actuelles d'Atalante et du secteur d'urbanisation future Vaux / Patis Tatelin / Gaudinais, et la desserte de l'Université est idéale.

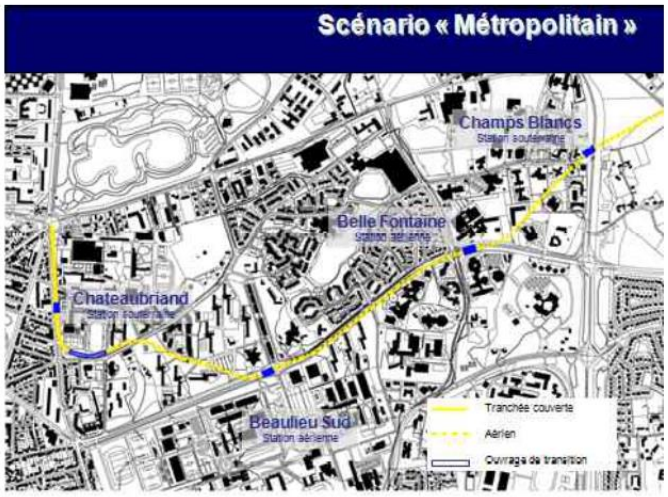
Développement urbain : la station ETANG CHENE GERMAIN présente un fort potentiel car elle conforte la polarité du centre commercial et le développement du secteur Vaux / Patis Tatelin / Gaudinais. La station BEAULIEU SUD possède également un fort potentiel de recomposition urbaine.

Impacts sur le cadre de vie des riverains (habitants, institutions et entreprises) :

- destruction d'une maison sur Atalante et de bâtiments de bureaux sur Clos Courtel ;
- viaduc à proximité des maisons à l'angle Clos Courtel / Buttes de Coësmes, mais les contraintes de voisinage sur le reste du tracé sont égales ou meilleures que celles de la ligne a (la plupart des habitations concernées se trouvant à une distance d'environ 30 m des ouvrages) ;
- impact sur les sites du lycée Louis Guilloux, de Thomson, Orange, Coralis, de la Caisse d'Epargne et des Lantanides ;
- impact écologique faible car le cadre de vie et l'écosystème du cœur de quartier sont préservés et l'alignement d'arbres de l'avenue des Buttes de Coësmes est en partie reconstitué et la circulation pacifiée ;
- contraintes de chantier modérées du fait de l'insertion en viaduc.

Coût (tronçon Gayeulles-Champs Blancs en € HT valeur janvier 2007) :
entre 285 et 295 millions soit + 10 à + 20 millions par rapport au Dossier d'Aide à la Décision pour une longueur de 4,419 km soit environ 300 mètres de plus en coût d'exploitation que les trois autres tracés.

Un scénario « Métropolitain »
Ce scénario privilégie le moindre coût en minimisant les impacts, notamment en évitant le cœur de quartier des Longs Champs écologiquement sensible :



Qualité de la desserte : la station BELLE FONTAINE privilégie la desserte des emplois d'Atalante Sud par rapport à ceux de Saint-Sulpice et à la zone d'habitat dense du Nord des Longs Champs, mais l'ensemble du quartier est à moins de 10 minutes à pied d'une station, et la desserte de l'Université avec la station BEAULIEU SUD est idéale. Le nombre de personnes desservies reste globalement équivalent aux autres scénarios.

Développement urbain : le potentiel de recomposition urbaine est apparemment limité pour BELLE FONTAINE, mais il est susceptible d'être fortement réévalué à moyen et long terme, compte tenu des perspectives d'évolution de certains sites de l'avenue Belle Fontaine. Ce potentiel est fort pour BEAULIEU SUD.

Impacts sur le cadre de vie des riverains (habitants, institutions et entreprises) :
- pas de destruction de maison ;
- impact sur au moins un bâtiment d'activités sur Atalante et sur les sites de Thomson, du Newton et d'Orange ;
- les contraintes de voisinage pour le viaduc sont égales ou inférieures à celles de la ligne **a** (la plupart des habitations des Longs Champs se trouvant à une distance d'environ 30 m des ouvrages) ;
- impact écologique faible car le cadre de vie et l'écosystème du cœur de quartier sont préservés et l'alignement d'arbres de l'avenue des Buttes de Coësmes est en partie reconstitué et la circulation pacifiée ;
- contraintes de chantier modérées du fait de l'insertion en viaduc.

Coût (tronçon Gayeulles-Champs Blancs en € HT valeur janvier 2007) :
entre 265 et 275 millions soit - 10 à 0 millions par rapport au Dossier d'Aide à la Décision, pour une longueur de 4,078 km.

Annexe 4. Annexe 46 : Corpus Ouest France & Le Rennais



Chavanat : la 2e ligne de métro au niveau de l'agglo

A l'occasion de la semaine de la mobilité qui s'est achevée, lundi, Bruno Chavanat (UMP), président du groupe Union pour Rennes Capitale au conseil municipal et conseiller communautaire à Rennes Métropole, a adressé une lettre ouverte (*) au maire de Rennes, Daniel Delaveau. « La 2e ligne doit être pensée à l'échelle de l'agglo », souligne-t-il.

Mais attention, cette position « n'est pas celle du refus des études sur le métro, tient-il à préciser. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes abstenus lors du vote concernant ces études au conseil d'agglomération de jeudi. Nous pensons qu'il ne faut pas « rejouer le match » de la première ligne avec le débat des pour et des contre. C'est le risque de la position du Modem, qui demande simplement un moratoire. »

Bruno Chavanat estime qu'il faut faire d'ores et déjà « le choix d'une ligne d'agglo. C'est nécessairement choisir plutôt tram ou tram + train, que le métro intraro-cade. C'est trois fois à quatre fois moins cher du kilomètre. Cela permet donc de desservir plus long en ménageant les finances communautaires. Toutes les grandes métropoles dotées d'un métro pour le centre font en plus le choix du tram pour la périphérie. »

(*) *Le texte complet de cette lettre est disponible sur : http://union-pour-rennes-capitale.over-blog.fr/.*

Source : *Ouest France* du 23-09-2008



Métro aux Longs-Champs : donnez votre avis

Tous les Rennais peuvent actuellement participer à la concertation sur la deuxième ligne du métro : précisément concernant la portion de 4 km qui traversera le quartier des Longs-Champs (O-F du 21 octobre).

Cette concertation est ouverte à tous, via le site de Rennes Métropole (où sont retranscrits les éléments du dossier et les comptes rendus des réunions), via la boîte aux lettres de l'EPI des Longs-Champs, via le forum de Rennes Métropole où chacun peut apporter ses questions, ses remarques, ses propositions, son grain de sel. Par courrier : Hôtel de Rennes Métropole – concertation publique Longs-Champs – 4 avenue Henri-Fréville – CS 20 723 – 35027 Rennes Cedex. Dans le quartier des Longs-Champs : boîte aux lettres de l'élue de quartier - Hall de l'EPI des Longs-Champs. Sur internet : présentation du dossier sur le site de Rennes Métropole (www.rennes-metropole.fr), rubrique Rennes Métropole/les grands projets/2e ligne de métro et forum de discussion « www.rennes-metropole.fr/forum ».

Source : *Ouest France* du 24-10-2008

Le Nimby, c'est pas touche à mon quartier !

Les projets d'aménagement du territoire provoquent de plus en plus de rejets de la part de riverains qui se réunissent sous forme d'associations. La fin de l'intérêt général ?



Pour Marc Dumont, chercheur à l'université de Rennes 2, les conflits entre riverains et politiques doivent être repensés en amont.



La démolition des maisons, rue de l'Alma, avait suscité beaucoup d'émotion.

Pour beaucoup de riverains, il n'est ni envisageable, ni acceptable la transformation de l'environnement proche. Cette logique s'avère caractéristique du phénomène Nimby (Not in my back yard/Pas dans mon jardin). Né aux États-Unis, le Nimby se définit par une résistance à accepter, sur son territoire, tout projet qui serait perçu comme une menace à sa qualité de vie. Marc Dumont, chercheur en urbanisme à Rennes 2, travaille sur ce phénomène de plus en plus courant.

On assiste à une multiplication des protestations de riverains contre les projets d'aménagement du territoire. Comment expliquez-vous cela ?

L'espace d'un individu ne se limite plus à sa maison, c'est aussi un environnement, une ambiance. Après la guerre, on avait simplement besoin de se loger. Aujourd'hui, chaque individu veut du confort, il a de nouveaux besoins et de nouvelles attentes. Les structures collectives de référence, comme la commune ou la famille, disparaissent également face la montée de l'individualisme. L'intérêt général apparaît donc comme une contrainte, quelque chose qui s'impose et qui ne nous concerne pas.

Ce déclin de l'intérêt général menace-t-il le « vivre ensemble » ?

Je ne pense pas, cela le réinterroge plutôt. Cela invite à repenser la manière dont on peut amener les gens à dépasser leurs intérêts privés. Cela oblige à réinventer la citoyenneté. C'est l'un des principaux chantiers pour les politiques aujourd'hui : réinventer le collectif.

Certains facteurs développent-ils le Nimby ?

Les individus sont très liés à des préoccupations matérielles. Aujourd'hui, nous n'avons plus affaire à des conflits idéologiques mais principalement d'ordre spatial. Il y a une montée en puissance de critères comme le foncier ou les nuisances sonores. Ce sont des nouveaux objets de mobilisation.

Quels efforts les riverains doivent-ils consentir ?

La citoyenneté se définit par des droits et des devoirs. Quand on bénéficie d'un certain nombre d'équipements, on peut accepter quelques désagréments en contrepartie. Aujourd'hui, les seuils du « supportable » sont de plus en plus bas. Le moindre bruit ou la moindre vibration est jugé comme intolérable : nous ne supportons plus rien.

Certaines associations de riverains, comme celle du Parc de Maurepas, mettent en avant des arguments nobles, comme l'écologie. Est-ce un leurre ?

Les individus sont très habiles. Ils savent parfaitement jouer avec ces grandes fictions : la nature, l'environnement... Les associations savent très bien faire du marketing. Elles se sont rendues compte que la préservation de l'environnement fonctionne. Il y a une instrumentalisation massive de thèmes en vogue dont on sait très bien qu'ils vont percuter. On est dans une stratégie des argumentaires qui, de toute façon, est de l'ordre du « décor ».

Selon vous, quelles seront les prochaines thématiques utilisées par les « Nimbystes » ?

L'environnemental va s'épuiser, je pense que l'on sera sur un registre médical. Notamment sur la reconnaissance des traumatismes liés à l'environnement sonore et olfactif. Cela ne m'étonnerait pas qu'on assiste prochainement à des procès, de la part de résidents, concernant l'émission de gaz carboniques dans une ville.

Existe-t-il des solutions pour contrer le phénomène Nimby ?

Les individus doivent se poser des questions sur leur expérience sociale de la vie, à savoir vivre avec les autres. Les conflits prennent tellement de place que cela « pourrit » les relations sociales. Au niveau institutionnel, les politiques doivent changer leur conception du conflit. Ils doivent le repenser en amont. Cela passe par une consultation et une réflexion avec les riverains avant que tout soit décidé.

Julien MARCHAND.

Urbanisme : quand les riverains s'opposent...

Construction de logements sociaux, création d'une liaison autoroutière, station d'épuration... Pour toutes les associations de riverains, à Rennes, les motifs de protestation ont été nombreux et n'ont pas manqué. Symptomatiques du phénomène Nimby (lire ci-dessus), ces oppositions de résidents en colère sont de plus en plus fréquentes.

À Rennes, l'arrêt des travaux concernant la construction de 35 logements sociaux, dans le quartier de Maurepas, est le dernier épisode en date. Protestant contre cette implantation, l'association de défense du parc de Maurepas et de son environnement a réussi à faire annuler, par le tribunal, le permis de construire.

Elle estimait, en effet, que les serres de Maurepas, là où se trouvent désormais les logements sociaux, font partie du parc et ne peuvent donc pas recevoir de constructions.

Dans le cadre du Nimby, cette histoire constitue un cas d'école. L'intérêt général, à savoir la construction de logements sociaux, est contesté par des riverains qui refusent toute transformation de leur environnement proche. Les serres de Maurepas ne constituent pas un cas isolé : métro aérien aux Longs-Champs, transformation d'une route départementale en liaison autoroutière à Vezin-le-Coquet, démolition de maisons dans le quartier de l'Alma, usine de Villejean pour brûler les boues de la station d'épuration... Les contestations et oppositions de riverains se sont multipliées ces derniers mois. Un phénomène qui, selon Marc Durant, n'est pas prêt de baisser en intensité.

J.M

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Source : *Ouest France* du 20-03-2008

Caroline Ollivro réclame un moratoire sur la deuxième ligne de métro

Suite au conseil d'agglomération où elle a été la seule à s'opposer au projet de la seconde ligne de métro, Caroline Ollivro, conseillère municipale et conseillère nationale du Modem, réagit. « **J'ai signifié mon opposition à toute délibération engageant irréversiblement la mise en œuvre de la deuxième ligne de métro. Il ne s'agit pas de refaire le débat qui a eu lieu pour la première ligne, il y a 20 ans. Depuis la nature de l'agglomération a changé, en profondeur, tout comme les données énergétiques et sociales... L'intérêt général doit guider nos choix pour un projet qui va engager l'avenir sur plusieurs générations. Sans compter que tous les habitants de Rennes Métropole devraient financer un chantier pharaonique dont ils ne pourront profiter directement.** »

Pour l'élue d'opposition, « **ce projet, tel qu'il est présenté actuellement, ne réglera pas le problème de l'engorgement des rocades et des pénétrantes, ne permettra pas non plus aux habitants de Rennes métropole une mobilité souple, écologique et économe.** »

Elle exige un moratoire et invite à une réunion « **pour lancer le débat** » à la maison de quartier de Villejean, jeudi 25 septembre, à 20 h.

Source : *Ouest France* du 21-09-2008

2e ligne de métro : quel tracé au nord-est ? 28/01/09 O.F







Scénario « Transports métropolitains »

Réalisé par les services techniques de Rennes Métropole et de la Semtcar, entre autre, ce scénario associe un moindre coût tout en minimisant les impacts sur l'environnement. Les élus n'ont pas participé à cette élaboration.

Contrairement aux premiers tracés présentés en 2007 qui proposaient de passer par le cœur du quartier des Longs-Champs en aérien, celui-ci évite carrément cette zone écologiquement sensible en raison des étangs.

Désormais, si cette version est retenue, le métro ira jusqu'à la station « Chateaubriand » en tranchée couverte, puis en aérien jusqu'à la station « Champs Blancs », en passant plus au sud par l'avenue des Buttes-de-Coesmes.

La station médiane serait alors « Belle Fontaine ».

Le coût estimé est de 265 à 275 millions d'euros (hors taxes valeur janvier 2007).

Scénario « Aménagement urbain »

Pour ne pas confronter uniquement le scénario « transport » au scénario « habitant », il a été décidé de faire appel à une personne extérieure. Dominique Brard est architecte urbaniste et travaille régulièrement pour la ville de Rennes. De par son métier, il s'est donc attaché à l'impact d'une telle réalisation dans le quartier.

Ce scénario privilégie le développement urbain futur intramocade au Nord-Est de la Ville. Ce qui explique que la ligne, après, remonterait pour passer au nord de la rue du Chêne-Germain et permettrait, ainsi de desservir les quartiers en expansion que sont Saint-Sulpice, Vaux-Patis, Tatelin et Gaudinais.

Le métro sortirait de terre plus tard peu de temps avant la station « Beaulieu ». Le reste du tracé est prévu en aérien jusqu'à Champs Blancs. Station médiane : « Étang Chêne-Germain ».

Le coût serait de l'ordre de 285 à 295 millions d'euros.

Scénario « Habitants »

Le groupe d'habitants qui a travaillé sur ce scénario, avec un appui technique pour la faisabilité et le chiffrage du projet, a préféré maintenir une ligne qui passe au cœur du quartier pour une meilleure desserte des habitants.

Du coup, pour réduire l'impact écologique et visuel, les habitants privilégient un tunnel profond jusqu'à la rue du Chêne-Germain.

Pour finir le parcours, le métro empruntera une tranchée couverte jusqu'à la station « Champs-Blancs ».

Pour la station médiane, les habitants n'ont pas tranché. Deux possibilités demeurent. La première permettrait de prendre le métro au niveau de la rue Malmanche, entre les deux étangs des Longs-Champs.

La seconde serait la même que celle proposée dans le scénario « Aménagement urbain » : étang Chêne-Germain.

Le coût d'un tel projet est estimé entre 330 et 340 millions d'euros.

Trois visions ont été confrontées, hier soir, au Triangle

La grande salle de spectacle du Triangle était comble, hier soir. Les riverains du quartier Jeanne d'Arc-Longchamps-Beaulieu sont venus en nombre dès 20 h 30, défendre leur projet pour la section nord-est de la future ligne de métro, avec de grandes banderoles : « **Métro oui, mais préservez notre quartier** » et « **Oui au métro en tunnelier, non en aérien** ».

En présence du maire Daniel Delaveau et de Guy Jouhier, vice-président de Rennes Métropole en charge des transports, Geneviève Letourneux, élue du quartier, commence par remercier de leur participation « **les habitants, légitimement attachés à leur cadre de vue...** », avant de se reprendre : « **cadre de vie.** » Ce petit lapsus suscite des sourires, mais l'assemblée reste ensuite très attentive, tout au long des trois exposés présentant les variantes envisagées pour le tronçon nord-est.

Le projet de l'urbaniste Dominique Brard, avec son long viaduc aérien, sur l'avenue des Buttes-de-Coesmes, suscite quelques remous. Le scénario présenté par Frédéric Philippeau, directeur projet à la Semtcar « **privilégie la logique métropolitaine, vers l'est** ». Lui aussi comporte une portion aérienne, avenue des Buttes-de-Coesmes.

Des applaudissements nourris saluent l'arrivée de Vincent Michon, président de l'association représentant les riverains. Deux grands principes guident le projet « habitants » : « **Le refus clair de tout phasage** (construction en plusieurs étapes) **et de l'aérien.** » Les habitants souhaitent un tunnelier, pour un métro de qualité dans le respect du quartier, malgré les coûts : « **On veut garder quelque chose de réussi.** » Le débat véritable avec la salle démarre vers 23 h.

« **On a l'impression que les jeux sont faits et que c'est de la concertation pour rien** », regrette un intervenant. Une dame prend la parole au nom des personnes handicapées du centre de rééducation fonctionnel à proximité et s'inquiète du choix des stations : « **Je suis effarée.** » Un autre intervenant déplore la desserte en bus et « **le peu de cas fait des étudiants** ». A suivre...



Les riverains sont venus nombreux, hier soir, au Triangle, défendre leur projet pour la future ligne de métro.

Textes : **Corinne Bourbeillon et Alexandra Bourcier**

Réagissez sur ouest-france.fr « rennes » et sur rennes.maville.com

Repères

2001
Les études de la ligne B sont engagées et doivent se poursuivre jusqu'en 2013, date du début des travaux pour une mise en service envisagée en 2018.

Novembre 2007
Plusieurs hypothèses sont présentées dans un dossier d'aide à la décision présenté aux élus de l'agglomération. Une desserte en aérien de Beaulieu à Champs-Blancs, traversant le cœur du quartier des Longs-Champs fait réagir les habitants. Et l'association Vivre aux Longs-Champs s'empare du dossier.

Décembre 2007
Rennes Métropole s'engage à étudier toutes les possibilités : tunnelier, aérien, tranchée couverte.

Septembre 2008
La concertation commence. Dix-neuf possibilités sont étudiées dont neuf de façon plus approfondies avant d'aboutir à ces trois scénarios qui concluent la phase de concertation.



Prévu en avril 2009
Le tracé définitif sera soumis au vote des conseillers communautaires. Au final, celui-ci pourrait être un mélange de ces trois scénarios.

Source : *Ouest France* du 28-01-2009

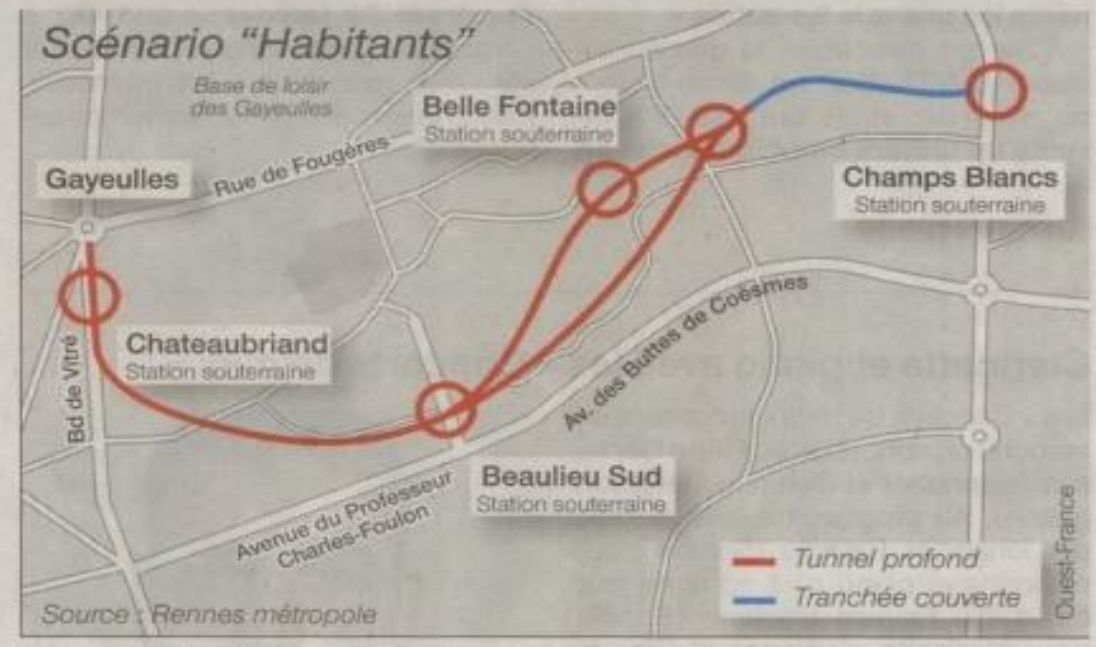
Les Verts : « Un métro aérien s'appelle un tramway ! »

Benoît Careil et Gaëlle Rougier, porte-parole des Verts de Rennes, réagissent à la présentation des trois scénarios du métro pour le quartier des Longs-Champs (*Ouest-France* d'hier).

« Le choix du métro a été fait par la majorité municipale en 1995. Ce choix était coûteux, ce que nous n'avons pas manqué de signaler à l'époque. Aujourd'hui encore, nous regrettons que Rennes n'ai pas choisi de se doter d'un tramway. [...] L'argument du coût est aujourd'hui utilisé pour justifier un passage de la seconde ligne en aérien sur le quartier Longchamps-Beaulieu. [...] Nos élus doivent assumer leur choix. »

Pour les Verts, **« le métro doit être enterré dans le quartier Longchamps-Beaulieu. La seconde ligne demeure renno-rennaise. Nous interrogeons alors la municipalité pour savoir ce qu'il est prévu pour les populations vivant en dehors de Rennes mais travaillant à Rennes. »**

Le scénario « Habitants » pour la ligne B du métro



Dans notre dossier paru hier sur les différents scénarios de la ligne B du métro pour le quartier des Longs-Champs, au nord-est de Rennes, il fallait lire « stations souterraines » pour celles des « Longs-Champs » et de « Beaulieu Nord », puisque les habitants souhaitent un tunnel profond.

Source : *Ouest France* du 21-09-2009

La caravane des quartiers aux Longs Champs

Hier, Daniel Delaveau, maire de Rennes, a sillonné les rues du quartier Jeanne d'Arc - Beaulieu - Longs Champs, dans le cadre de la Caravane des quartiers. Paroles des habitants.

L'objectif affiché de la Caravane des quartiers : favoriser la proximité entre élus, habitants et acteurs de la vie de quartier et leur proposer un espace de dialogue. Les habitants du quartier Jeanne d'Arc - Beaulieu - Longs Champs l'ont-ils perçu comme tel ?

Hier après midi, Daniel Delaveau s'est rendu dans les endroits stratégiques du quartier. Tous les sujets dits « sensibles » ont été passés en revue : l'avenir de la ferme des Gallets, le devenir des fontaines du square Pedro-Florès, le regroupement des crèches du Lac et Jean Rostand, le renouvellement commercial de l'intermarché...

Des réactions mitigées

Au fil de ces étapes, le cortège de la visite se rallonge. Et les réactions quant à sa venue se multiplient. « **Ça ne représente pas grand-chose pour moi** », avoue timidement Claudine Bignon, tout en jouant avec son petit-fils dans un square. « **Il a l'air exaspéré par toutes les critiques que l'on fait !** » lance une habitante, irritée par les livraisons bruyantes d'Intermarché devant chez elle.

« **On aimerait que le maire ouvre un local pour les jeunes. On n'a plus d'endroit où se retrouver dans le quartier** », déplore une bande de jeunes d'une vingtaine d'années, assis au bord de l'étang.

Si quelques-uns sont sceptiques, d'autres semblent satisfaits que le maire montre un tel intérêt pour leur quartier.

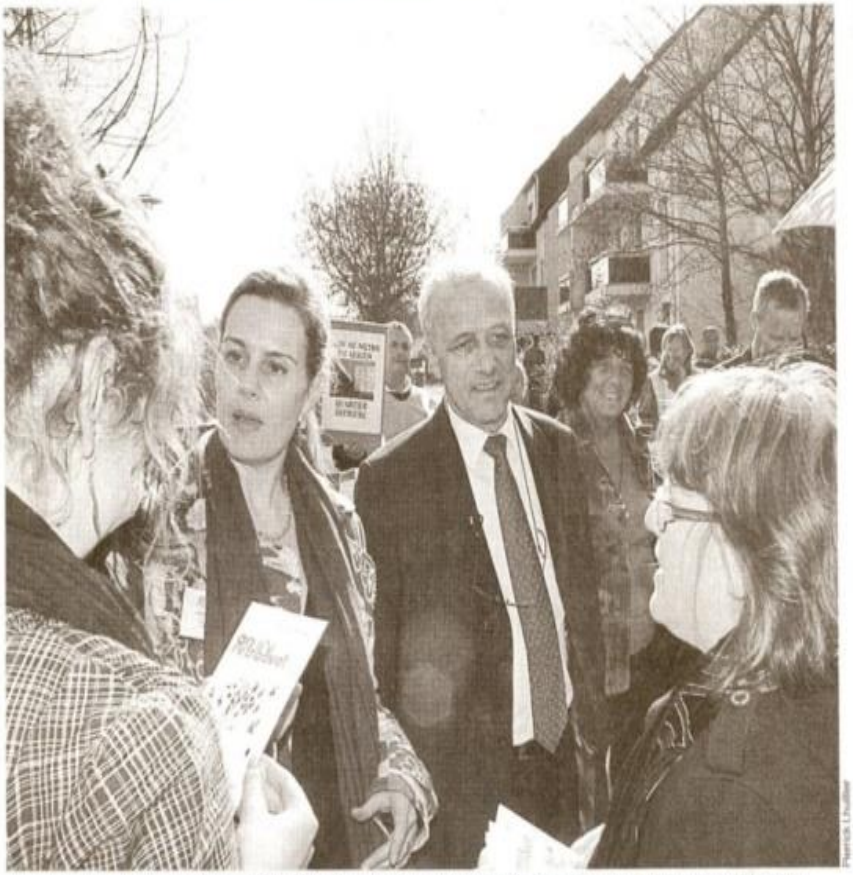
« **Ça me fait plaisir qu'il fasse le tour des équipements du quartier. C'est la première fois qu'il vient depuis la fin des travaux de la bibliothèque** », confie Carine Cornu, adjointe du patrimoine à la bibliothèque de l'Epi. « **C'est quelque chose d'exceptionnel** », s'exclame même Dominique Le Doujet, président de l'association La Bouèze.

Un comité d'accueil réservé au maire

À la ferme des Gallets, un comité d'accueil attend Daniel Delaveau. Une trentaine de personnes, munies d'un gilet jaune, brandissent des banderoles « Oui au métro en tranchée couverte ! ». Le maire de Rennes est impassible. Il n'est pas surpris de voir les membres de l'association « Vivre aux Longs Champs » montrer leur opposition au métro aérien sur l'avenue de Coësmes.

« **Par notre présence, nous faisons appel au bon sens des élus sur ce projet de tracé de ligne de métro. Nous ne sommes pas contestataires. Nous voulons juste être écoutés** », lance Dominique Esnault, résidant aux Longs Champs depuis 1993.

De son côté, Daniel Delaveau se défend : « **Un travail de concertation exemplaire. Maintenant, il nous reste à trouver le meilleur compromis. Dans tous les cas, il n'existe pas de solution idéale.** »



Daniel Delaveau, maire de Rennes, s'est rendu dans le quartier Jeanne d'Arc - Beaulieu - Longs Champs dans le cadre de la Caravane des quartiers qui se tient jusqu'à samedi sur la pelouse de la MJC du Grand Cordel.

Repères

Une enquête auprès de 300 habitants du quartier Jeanne d'Arc - Beaulieu - Longs Champs a été menée par l'institut de sondage d'opinion TMO les 2 et 3 mars.

35,6 % de la population est étudiante. Ce quartier est le plus étudiant de Rennes, devant Villejean (32.5 %). Il est donc considéré comme lieu de passage.

83 % des habitants déclarent être attachés à leur quartier. Globalement, les relations entre les gens sont bonnes pour 62 % de la population.

67 % des habitants considèrent qu'il est important de participer à la vie associative du quartier mais seulement 24 % des sondés y sont impliqués.

66 % des habitants se sentent concernées par l'évolution du quartier. Selon eux, les améliorations jugées prioritaires et utiles sont : le développement des commerces de proximité, le stationnement, l'accessibilité pour les handicapés et la sécurité vis-à-vis de la circulation.

81 % des sondés estiment que la qualité de la desserte des transports en commun est satisfaisante et ne nécessite pas d'amélioration. Seuls 5 % des habitants estiment qu'il manque un métro.

Source : *Ouest France* du 14-03-2009

Le collectif des Longs Champs s'invite au conseil



Des riverains des Longs-Champs sont venus dire : « Oui au métro, en tranchée couverte. »

Le collectif **« Sauvons les Longs Champs »** s'est invité au conseil d'agglomération, jeudi soir. Dès qu'un élu passait pour rejoindre la salle du conseil, les personnes venues défendre leur cadre de vie scandaient : **« Métro... En tranchée couverte. »**

Les élus leur ont laissé la parole en début de séance. **« Vous allez voter le tracé du métro dans un mois. La solution du tunnelier ne semble pas avoir été retenue. On est prêt à un compromis en déplaçant la station »**, a déclaré Damien Bongard.

Guy Jouhier, vice-président aux transports, a rappelé qu'il s'était engagé à remettre la délibération du bureau juste après son vote. **« Et la décision reviendra ensuite aux élus tout comme dans toutes démocraties participatives. »**

Source : *Ouest France* du 28-03-2009

Ouest-France / Bretagne / Rennes / Archives du vendredi 24-04-2009

Buttes-de-Coësmes : « Non au métro en aérien » - Rennes

vendredi 24 avril 2009



Des riverains de l'avenue des Buttes-de-Coësmes ont décidé de montrer leur mécontentement, hier, en bloquant la circulation, de 7 h 30 à 9 h 15. La circulation autour de cette zone d'emplois et d'études a été fortement perturbée.

Après plusieurs mois de concertation, Rennes Métropole a finalement opté pour un circuit allant du boulevard de Vitré au boulevard des Alliés, en passant par l'avenue des Buttes-de-Coësmes et celle de Bellefontaine. Exit le tracé en coeur de quartier initialement prévu.

Malgré tout, les membres de l'association Vivre aux Longs-Champs et ceux de Sauvons les Longs-Champs estiment avoir été dupés. « **Une concertation où on fait travailler les gens et où on ne prend pas en compte leur avis, ce n'est pas une concertation** », explique Vincent Michon, président de l'association Vivre aux Longs-Champs. Pour lui, « **dès le début, le seul et unique critère était celui du coût** ».

Le tracé est accepté de tous, c'est son insertion dans le paysage qui pose problème : les riverains ne veulent pas d'un métro en aérien. Après avoir défendu un métro couvert, ils ont finalement demandé, au minimum, une tranchée couverte. « **Elle tient sous la chaussée actuelle. Ça ne me pose pas de problème de vivre à côté d'une tranchée couverte** », ajoute Vincent Michon. En regardant de l'autre côté de la rue, il lance : « **Regardez, les salles de classes là, elles seront dans le métro !** »

Pour Rennes Métropole, la concertation a eu lieu. Son coût : 200 000 €. Et au final, « **on a choisi un tracé qui n'existait pas au début** », indique Daniel Delaveau.

Source : *Ouest France* du 24-04-2009

Concertation et frustration au coeur des discussions - Rennes

vendredi 24 avril 2009

Les conseillers communautaires ont longuement débattu du tracé de la « ligne B » du métro rennais sous les applaudissements, rires, sifflets et huées de 150 mécontents. Des habitants du quartier des Longs-Champs épaulés par une délégation du lycée Chateaubriand et du collectif des habitants de la Poterie.

« Le métro durera des dizaines et des dizaines d'années, ne faites pas le mauvais choix », demandent-ils aux élus en tout début de séance. Vêtus de gilets fluos, ils sont venus redire qu'ils ne veulent pas voir un métro aérien traverser les Longs-Champs. Et dire leur amertume sur le rejet de leur proposition d'un passage en tranchée couverte (lire ci-contre).

Prime à la solutionla moins chère

« Quand on voit les efforts déployés depuis des mois, on se demande comment et pourquoi la concertation a pu déboucher sur un tel niveau de frustration, attaque Bruno Chavanat après la présentation de la délibération. **Elle aboutit à aggraver le conflit avec les habitants. »** Le public, massé au balcon, applaudit l'élu UMP rennais, qui accuse la majorité d'avoir tout décidé d'avance. **« Ce qu'on n'avait pas dit aux habitants, c'est que, quel que soit le nombre de solutions étudiées, on prendrait la moins chère. »**

Bruno Chavanat développe en enfourchant son cheval de bataille habituel : le coût du projet et son financement. **« Nous sommes dans la situation de quelqu'un qui s'apprête à construire une maison qu'il craint de ne pas pouvoir financer et qui, pour l'aménagement des pièces, se demande s'il ne serait pas possible de faire l'économie de la fenêtre, des portes ou du papier peint. »**

Toujours pas convaincuspar le métro

Caroline Ollivro, élue rennaise MoDem, enchaîne sur **« l'inquiétude et la déception des habitants des Longs-Champs. Ils ont durement travaillé sur l'impact potentiel du métro sur leur quartier. Ce travail se révèle vain. »** Elle annonce qu'elle s'abstiendra. Tout comme Eliane Leclercq, élue UDB à Rennes, qui trouve **« indispensable que notre assemblée montre qu'elle ne reste pas sourde aux propositions de ses habitants ».**

Les Verts et apparentés s'abstiendront aussi, mais pour d'autres raisons. **« Un tramway, tram-train ou busway, moins cher, répondrait aux besoins de l'ensemble de la population »,** explique ainsi Philippe Couzelin, élu à Betton. **« Notre choix n'a jamais été celui du métro »,** rappelle Jean-Louis Merrien, vice-président (Rennes Métropole Ecologie) de son côté.

« Concertation bidon ! »

En réaction, plusieurs élus soulignent que la concertation a bien eu lieu, et qu'elle a **« porté ses fruits »** puisque **« la solution présentée ce soir n'était pas celle envisagée au départ »** (Eric Berroche, élu communiste rennais). De fait, la traversée du quartier par la ligne, fortement contestée par les habitants, a été abandonnée. **« On nous reproche une concertation pour rien, mais tout n'était pas décidé dès le départ,** insiste Geneviève Letourneux, élue socialiste du quartier Longs-Champs à Rennes. **Il reste un point d'achoppement, nous pouvons le regretter. Mais ne le dramatisons pas. »**

Ce n'est pas l'avis des manifestants, qui donnent de la voix au moment du vote. ***« Métro en tranchée... couverte ! Concertation... bidon ! »*** crie le balcon pendant que les conseillers communautaires adoptent le tracé définitif de la deuxième ligne de métro. A la majorité moins quatre oppositions. Et seize abstentions...

Stéphane VERNAY.

Source : *Ouest France* du 24-04-2009

Ouest-France / Bretagne / Rennes / Archives du vendredi 24-04-2009

« Dialogue à sens unique, concertation inutile » - Rennes

vendredi 24 avril 2009

Collectif Vivre aux Longchamps. « Le rapport présenté aux votes ce soir nie systématiquement les impacts d'un métro aérien en termes de nuisances sonores et visuelles, ainsi que les impacts humains et écologiques engendrés. Il affirme de manière choquante que les nuisances d'un métro aérien à 7 m d'immeubles d'habitations, rue Mirabeau, 10 m des résidences étudiantes INSA et Crous, et 25 m des maisons sont équivalentes aux nuisances d'une tranchée couverte ! Qui peut bien croire cela ? [...] Nous dénonçons vivement et publiquement l'absence de concertation réelle sur les tracés du métro. La concertation proposée a avorté au mépris des habitants et des entreprises, et de l'énorme travail effectué par les habitants et associations du quartier. [...] La déception est à la hauteur des espoirs. Le dialogue aura été à sens unique, la concertation n'aura servi à rien. »

Source : *Ouest France* du 24-04-2009



Atout ou handicap pour l'immobilier

Le tracé de la ligne B du métro vient d'être adopté. Et les éventuelles incidences sur le marché immobilier ne vont pas tarder à questionner les acheteurs potentiels.

« **Pour le moment, les clients ne se préoccupent pas du métro, c'est trop tôt,** explique une employée de l'agence Blot, boulevard de Metz. **Mais il semble évident que d'ici une dizaine d'années, le métro présentera un atout, un service supplémentaire et donc orientera les prix à la hausse. Même limitées, les nuisances sonores occasionnées par le métro aérien feront qu'un logement situé à proximité immédiate sera vraisemblablement vendu moins cher.** »

A la Française immobilière, avenue Patton, on observe dès à présent des réactions, côté vendeurs : « **Nous avons actuellement des clients qui se manifestent pour faire estimer leur bien. Ils envisagent une vente éventuelle de leur maison, située avenue des Buttes-de-Coësmes. Ces personnes avaient choisi ce quartier pour le calme qui y régnait. Ils prennent les devants, souhaitant vendre avant l'arrivée du métro.** »

Les mêmes débats avaient animé l'arrivée de la première ligne et du tronçon aérien, dans le quartier de la Poterie. « **Actuellement, la proximité du métro est un argument de vente non négligeable, et apprécié des clients. L'impact sur les prix est donc orienté à la hausse,** observe-t-on chez Century 21. **A l'inverse, une vue sur le tronçon aérien représente un inconvénient majeur. Actuellement, nous avons deux appartements strictement identiques à la vente, square des Hautes-Ourmes. Un a la vue barrée par le tronçon aérien, l'autre non. Et les prix passent de 117 000 € à 136 000 €. Il y a effectivement un effort important à faire sur les prix, faute de quoi nous ne trouverons pas preneur.** »

La proximité du métro est, avant tout, un service supplémentaire apprécié des clients.

Dossier réalisé par Alexandra BOURCIER *et* Brigitte SAVERAT.

Réagissez sur ouest-france.fr/rennes

Source : *Ouest France* du 06-05-2009

Actualité à Rennes

Un métro en aérien devant chez soi, ça change quoi ?



Le métro en aérien à Rennes, ça existe déjà sur la ligne A, juste avant le terminus de la Poterie.

Ça fait moins de bruit que les voitures, c'est pratique, mais ça gâche le paysage. C'est en résuméce que pensent certains riverains de la ligne A.

Reportage
2018. C'est l'année de mise en service prévue par Rennes Métropole de la ligne B du métro. Des riverains de la future partie aérienne du tracé, au nord-est, réunis au sein de l'association Vivre aux Longs-Champs, s'inquiètent pour la quiétude de leur quartier et l'impact d'un tel équipement sur le prix de leur maison.

En janvier 1997, le premier coup de pioche de la ligne A était donné. En mars 2002, le métro était mis en service. Déjà, ce premier tracé avait suscité de vives réactions. D'un côté, il y avait les fervents défenseurs du tram. De l'autre, les riverains de la Poterie qui, eux aussi, se retrouvaient avec une ligne aérienne à proximité de leur domicile. Qu'en est-il aujourd'hui ? Ont-ils changé d'avis ? Ça dépend.

« On n'était pas d'accord avec le projet de métro. On trouvait ça trop cher et pas utile. J'étais pour le tram. Aujourd'hui, j'ai changé d'avis. Le métro est très rapide. En 10 minutes, je suis dans le centre-ville », reconnaît volontiers Dominique. Il habite la rue de Lettonie depuis 30 ans. Mais il reste perplexe sur les motivations pour le viaduc. **« Ils auraient tout de même pu aller en souterrain jusqu'à la Poterie ! »**

Un de ses voisins est du même avis. François, comme certains des riverains des Buttes-de-Coësmes, au nord-est, voit dans la réalisation en aérien, la volonté de montrer le métro aux entrées de Rennes.

Pour que les utilisateurs du métro n'aient plus une vue plongeante sur sa maison, François a d'ailleurs laissé sa haie pousser jusqu'à 4 m de haut. **« Toutes les maisons ont des arbres hauts, mais on pensait qu'ils allaient replanter des peupliers sur le boulevard des Hautes-Ourmes »**, explique-t-il.

De l'autre côté du boulevard, le square des Hautes-Ourmes. Thierry y habite depuis 3 ans. Il n'y voit aucune nuisance, que des avantages : **« En venant de Caen, ma priorité était de trouver un appartement à proximité de la ligne de métro. »** D'autres habitants du quartier, présents depuis plus longtemps, n'étaient pas forcément pour l'arrivée du métro, **« et puis finalement, c'est bien pratique »**, observe Janine. **« On veut prendre le métro, c'est à deux pas. Ça ne fait même pas le bruit d'un cyclomoteur »**, note Aris, dont le logement, en rez-de-chaussée est un des plus proche du viaduc.

Au final, le bruit de la circulation sur le boulevard est bien plus dérangeant que celui du métro. Surtout que des efforts ont été faits pour rendre les rames plus silencieuses.

Source : *Ouest France* du 06-05-2009

Ouest-France
Mercredi 6 mai 2009

ça change quoi ?

Repères

Janvier 1993
Les élus votaient pour le métro automatique par 57 voix contre 20, et quatre abstentions. Rennes allait, ainsi, devenir la plus petite ville du monde équipée d'un métro. Il était alors prévu de mettre le Val en service en 1998. Ce soir-là, le débat a duré 5 heures et le public était au rendez-vous équipé de banderoles. Les anti-Val avaient réussi à recueillir près de 60 000 signatures contre le projet.

Février 1993
Le Val est déclaré d'utilité publique par le préfet.

Mai 1993
« Une ville de la taille de Rennes a-t-elle vraiment besoin d'un métro ? » Bernard Bosson, ministre de l'Équipement et des Transports, faisait connaître ses réticences quant au choix du métro par les élus rennais. Il s'inquiétait du prix croissant de ce dossier. La facture avait augmenté, entre autre, sous la pression des associations de quartier qui avaient obtenu que le Val soit enterré sur presque tout son tracé. Avec cette annonce du ministre, la mobilisation anti-Val ne réunit que 350 manifestants quelques jours après.

Novembre 1993
En l'état actuel du projet, la subvention de 500 millions de l'État ne sera pas versée pour financer le métro. Le ministre des Transports, Bernard Bosson, demande au maire de Rennes de revoir sa copie. Pour Edmond Hervé, « la porte n'est pas fermée ».

Décembre 1993
Un nouveau plan de financement est réalisé pour obtenir de la subvention de 372 millions finalement promise par le ministre des Transports.

Février 1994
Le tribunal administratif annule la déclaration d'utilité publique et le ministre annonce qu'il versera la subvention quand une nouvelle déclaration d'utilité publique sera signée.

Octobre 1996
Nouvelle déclaration d'utilité publique. 372,8 millions sont accordés par l'État. Entre-temps, les élections ont permis à Edmond Hervé de reprendre les commandes de la ville et du district.

Janvier 1997
Le premier coup de pioche du métro est donné.

Dès 2001
Les études pour la deuxième ligne sont lancées.

Mars 2002
La première ligne du métro rennais est mise en service après une semaine d'inauguration.

Source : *Ouest France* du 06-05-2009

Jeudi 6 mai 2010

Forum avec ouest france .fr

« Avec 1,029 milliard d'euros pour le métro, on pouvait faire 53 km de tramway »

Pascal Branchu, militant pro-vélo et défenseur du site des Matelouères (quartier La Poterie, à Rennes). Il profite de notre forum internet sur la circulation et les transports pour redire quelques-unes de ses oppositions de principe à la politique de la Ville en matière d'aménagement.

« À lire l'expression de Guy Jouhier (le vice-président de Rennes Métropole chargé des transports) dans *Ouest-France* du mercredi 28 avril, on se pince, mais non on ne rêve pas. Dire qu'un tramway ne répondrait pas à un bassin de 450 000 habitants est forcément une vision partisane. Ce manque de concertation est la marque de fabrique du système en place. Demandez donc aux collectifs des Long-Champs, opposé au tracé de la deuxième ligne de métro, ils en savent quelque chose !

Je rappelle que le 1,029 milliard d'euros prévu (en 2005) pour réaliser les 12,7 kilomètres de la ligne B du métro permettrait de faire 53 kilomètres de tramway, ce qui répondrait bien sûr aux besoins des populations de ce territoire, mais pas forcément au projet politique, nuance ! En passant, et pour mémoire, la prolongation de la ligne A du métro vers Chantepie était un engagement de Daniel Delaveau, le président de Rennes Métropole, en 2008. Qu'en est-il aujourd'hui ? Aux oubliettes, il s'est assis dessus ! [...]

La gestion des Vélos Star est du même acabit. Pas de concertation, un réseau qui bizarrement devient payant (avant il était totalement gratuit !) et de type « charrue avant les bœufs », puisqu'il est mis en place alors que la ville n'a pas encore de pistes cyclables en site propre ! Où est la volonté traduite des élus pour favoriser les modes de déplacements doux ?

Il est vrai qu'aux soirs des conseils municipaux ou d'agglomération, il est plus que rare de voir des élus venir en petite reine. Comment peuvent-ils en faire alors la promotion ? Au lieu de cela, les soirs de conseil municipal à Rennes, la place piétonne devient... un parc relais !

Et pendant ce temps, la populace galère. Vivement les prochaines élections, pour enfin espérer virer ce système ! »

« Le nouveau métro arrivera trop tard pour satisfaire les besoins de l'agglomération »

Jacky Ledu, de Cesson-Sévigné, redoute que la deuxième ligne de métro ne suffise pas à satisfaire les besoins de l'agglomération en matière de transports en commun. Il le dit sur notre site internet.

« [...] Au nom du prestige et de la continuité, Rennes a décidé de construire une nouvelle ligne de métro. Ce sera certainement un équipement supplémentaire confortable pour les usagers : facilité et régularité des déplacements. Mais limité à des usagers riverains de la seconde ligne et laissant ainsi pour compte les autres citoyens « écartés » de ces deux lignes principales.

Se posera alors la question d'une troisième ligne à l'horizon 2017. Nous n'y sommes pas. La construction d'un réseau de tramway, moins onéreux et plus structurant, permettrait de desservir un bassin de population plus important et une zone géographique plus large.

Tel n'est pourtant pas le choix de la municipalité, qui semble privilégier un investissement plus coûteux et plus long à mettre en œuvre, au détriment d'une population en plein développement et dont la croissance plus rapide que la réalisation du métro, risquera de poser de véritables problèmes de circulation et de déplacement pour les Rennais.

La sagesse n'était-elle pas de construire un réseau de tramway quadrillant Rennes ? [...] »

Source : *Ouest France,* 06-05-2010

quartiers

NORD-EST

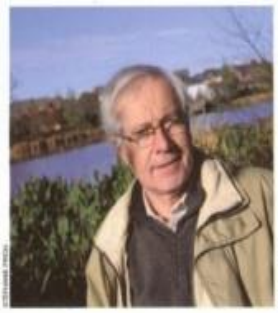
LONGS CHAMPS

La ligne B du métro : oui, mais comment ?

Quelle sera la desserte du secteur Beaulieu – Atalante – Longs Champs par la 2e ligne de métro ? La Ville de Rennes et Rennes Métropole ont engagé une concertation avec les acteurs du quartier : 25 représentants de riverains (habitants, entreprises, institutions) se réunissent depuis octobre, autour de Guy Jouhier, vice-président aux transports de Rennes Métropole et Geneviève Letourneux, élue du quartier. Objectifs : croiser les différentes approches, partager la problématique transport, faire le tri dans les neuf tracés possibles et faire émerger les meilleurs options.



Pierre Garrault :
président du GIE du centre commercial des Long Champs
« Le GIE souhaite obtenir une desserte optimale du centre commercial par le métro. Pour nous, la station la plus pertinente est « Étang Chêne Germain » (angle Clos Courtel, Chêne Germain, ndlr) avec un métro en tunnelier jusqu'à cette dernière, puis un trajet en aérien direction Cesson-Sévigné pour desservir la zone d'habitations prévue de 500 hectares. Le tout en respectant l'environnement : préservation de la coulée verte, du maximum d'arbres... »



Vincent Michon :
président de l'association Val (Vivre aux Longs Champs)
« Les habitants voient positivement l'arrivée du métro, à la condition qu'il ne détruise pas le quartier. Ils s'y intéressent et participent aux commissions et débats que Val a organisés depuis plus d'un an. Nous avons eu 3 000 signatures à la pétition et 400 personnes à la première réunion publique. Peu d'événements ont donné une telle mobilisation constructive des habitants. Il ne s'agit pas seulement de critiquer, mais de proposer la solution qui nous paraît la meilleure. Il a fallu neuf mois avant que la Métropole propose une concertation. Celle-ci vient donc comme un complément d'un débat démocratique déjà mis en place par l'association. »



Edwige Jacusse :
polyclinique Sévigné
« Je constate avec satisfaction que les différents avis et remarques sont écoutés. Représentant la Polyclinique Sévigné, je cherche à faire entendre la voix des entreprises voisines, notamment sur la localisation de la station Longs Champs. Il est important de démontrer le bien-fondé d'une station qui permettra de fluidifier la circulation rue du Chêne. Cette position ne m'empêche pas de suivre avec intérêt les avis concernant l'aspect humain, environnemental et technique du tracé, car il nous a été précisé que la décision finale ne tiendrait pas compte, uniquement, de l'impact économique du projet. »



Alain Guéguen :
membre du Conseil de quartier
« Lorsque nous avons découvert le projet de tracé, il n'y avait pas de mode d'insertion, mais pour tous les membres du Conseil présents, c'était évident, le métro était en tunnelier... Courant octobre 2007 nous apprenons que le quartier est traversé par un viaduc ou éventuellement par une tranchée couverte : c'était la destruction de la coulée verte. La réaction est immédiate. Le débat est parfois vif : c'est le pari du vivre ensemble. À la rentrée 2008, l'instance de concertation se met en place. Les représentants du conseil de quartier et des adhérents de Val ont pour mission d'élaborer le "projet habitants" qui sera présenté un peu avant la trêve de fin d'année.[1] »

Margaret Servajean

Pratique : Les habitants peuvent à tout moment s'informer, poser des questions ou faire des suggestions :
- par courrier : Hôtel de Rennes Métropole, concertation publique Longs Champs, 4, avenue Henri Fréville, 35207 Rennes cedex - dans le quartier : boîte de l'élue de quartier, hall de l'Epi des Longs Champs
- sur Internet : présentation du dossier complet et forum de discussion sur le site de Rennes Métropole, www.rennes-metropole.fr

(1) Trois projets types, habitants mais aussi transport et urbain, seront présentés et discutés fin décembre dans le cadre de l'instance de concertation puis fin janvier lors d'une réunion publique.

Source : *Le Rennais*, Novembre 2008

quartiers

NORD-EST

LONGS CHAMPS

Engagée depuis plusieurs mois avec des habitants des Longs Champs, la concertation sur la ligne B du métro a permis aux projets initiaux d'évoluer : il n'y aura pas de viaduc au dessus des étangs. Mais le mécontentement persiste malgré tout. Retour sur les débats du 27 janvier au Triangle.



STEPHANIE PROU

Les habitants participant à l'instance de concertation sont venus en nombre pour découvrir les trois scénarii.

Ligne B : récit d'une conce rtation

Ce mardi soir, la salle est comble, l'ambiance électrique. Partout, des banderoles et des pancartes *"oui au tunnelier, non au métro aérien"*. Au moins, les positions sont claires : les habitants du quartier Longs-Champs qui se sont déplacés en masse savent ce qu'ils veulent. Daniel Delaveau commence par souligner la complexité du dossier et *« félicite les habitants pour leur travail considérable »*. L'élue de quartier, Geneviève Letourneux, rappelle que la concertation va *« éclairer la décision politique mais ne s'y substituera pas »*. Murmures dans la salle. C'est en effet le conseil de Rennes Métropole qui votera en avril prochain.

Vient l'heure de l'exposé des fameux trois scenarii, portés respectivement par Dominique Brard (urbaniste conseil de la Ville), Frédéric Philippeau, directeur de projet à la Semtcar (société chargée de la construction des lignes de métro) et uncollectif de riverains. Les deux premiers sont chahutés. Principal reproche : le métro sera aérien avec, dans les deux cas, un tracé le long de l'avenue des Buttes de Coësmes sur sa partie sud (*), la plus éloignée des habitations. Réactions immédiates : *« Et le bruit, les tremblements, vous y pensez ? »* *« Encore une verrue de béton ! »* Si les stations Beaulieu (au bout de l'avenue Charles Foulon) et Champs Blancs (le terminus) semblent faire consensus, reste à déterminer le positionnement de la station Chêne Germain : à proximité du centre commercial ou plus loin, vers la polyclinique ?

Le tunnelier : idéal mais trop cher ?

L'évocation d'un éventuel phasage fait des remous : stopper la ligne b à Beaulieu (horizon 2018), et la prolonger vers Cesson plus tard. *« Ce n'est pas une option,* dira par la suite un habitant. *On ne peut pas ignorer tout un quartier. »* Dans ces deux premiers scénarii, les impacts sur le bâti et écologiques se veulent minimes. Peu de maisons détruites, le petit bois intact, le replantage d'arbres sur des avenues moins larges. La salle, encore sceptique, réagit peu.

Le compte-rendu du troisième scénario est chaudement applaudi. Vincent Michon, le rapporteur : *« Je me sens dans la peau de Concarneau face à Lyon, pour prendre une métaphore sportive »*. Pour lui, le tunnelier est la meilleure option : aucun impact écologique, sonore ou visuel, une desserte idéale et un tracé plus rectiligne, des stations discrètes et bien intégrées au paysage. *« Une enquête du collectif Marcel Bouget montre que 90 % des habitants désirent une station au cœur des Longs-Champs »*, rapporte un habitant. Le hic : un surcoût de 45 millions d'euros. Pour Guy Jouhier, vice-président de Rennes Métropole en charge des transports, il s'agit plutôt de 80 millions d'euros, qu'il faudra financer dans un contexte économique et financier difficile (baisse de la taxe professionnelle et incertitude sur la participation de l'Etat).

Les souhaits des acteurs économiques vont plutôt dans le sens des deux premiers scénarii : seul le Crédit Agricole est pour le tunnel. Le Crous, la polyclinique et l'Université n'ont comme impératifs qu'une desserte au plus proche de leurs structures, et la ville de Cesson soutient l'option aérienne (moins chère) et sans phasage. *« Il faut prendre en compte tous les avis, comme nous l'avons fait sur le reste de la ligne »*, soutient Guy Jouhier.

« Les discussions ont été utiles », conclut Daniel Delaveau. *« En tant qu'élus, on préfère toujours qu'il se dégage un consensus, mais nous devons prendre en compte l'intérêt général. Ce n'est pas une attitude responsable de dire qu'on n'est pas à 60 ou 80 millions d'euros près. »* C'est le jeu de la démocratie représentative : *« au final ce sont nous, les élus, qui décidons, et nous assumerons cette décision quelle qu'elle soit »*. A la sortie, les discussions se poursuivent. *« On est résignés, mais on va rester mobilisés »*.

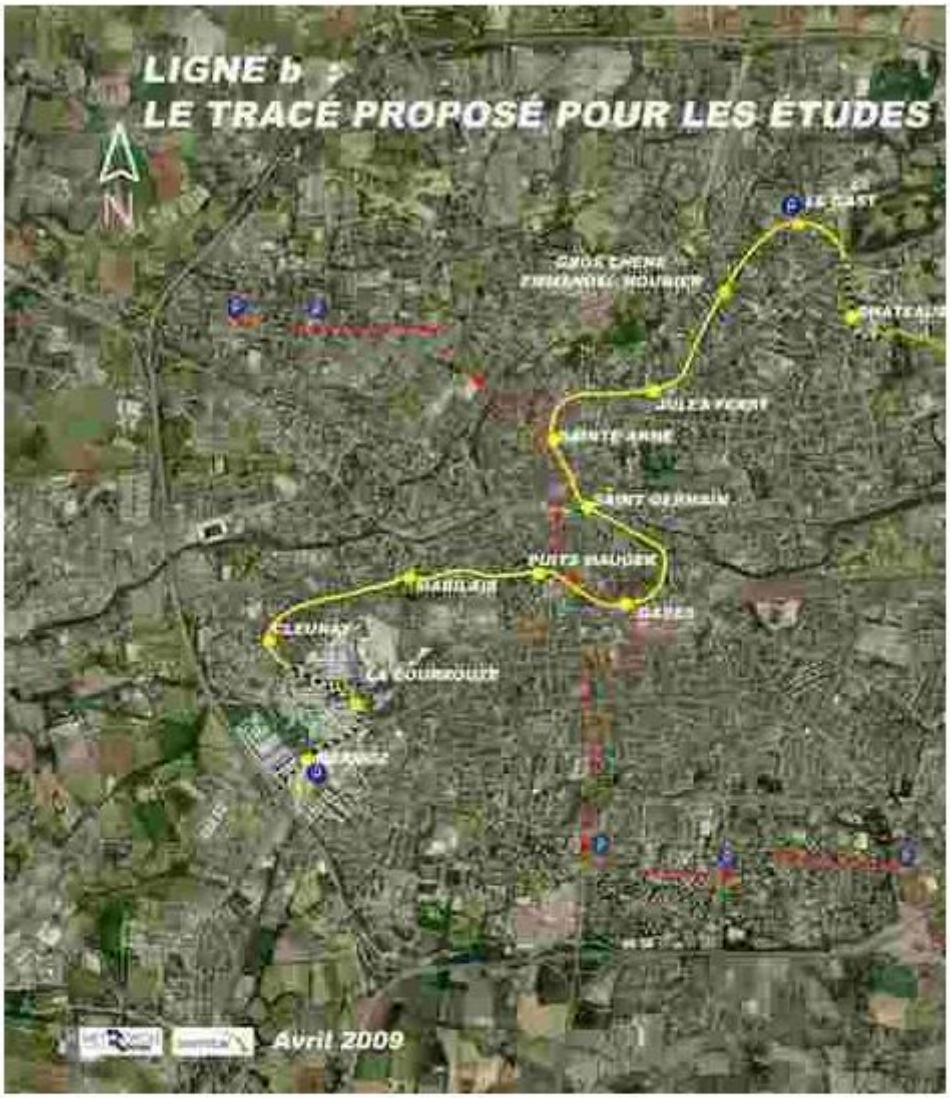
Cédric Rousseau

** Les tracés sont visibles sur www.rennes.fr*

Source : *Le Rennais*, Février 2009

24/04/2009

La ligne B du métro rennais sur les rails



TRANSPORTS - Les élus de Rennes Métropole ont voté jeudi soir le tracé final de la ligne B du métro dont la mise en service est annoncée pour 2018. Sous les huées de plusieurs dizaines d'habitants du quartier des Longs-Champs venus manifester leur opposition à un métro aérien dans leur secteur et dénoncer une *"concertation bidon"*, c'est bien en aérien que le métro circulera de la station Chateaubriand aux Champs Blancs mais plus au sud que le tracé prévu initialement. Le coût de l'ensemble de la ligne Mermoz-Champs-Blancs est estimé à quelque 300 millions d'€. Elle désservira en quinze stations les quartiers situés au nord-est de Cesson-Sévigné, le centre-ville, la Mabilais, Cleunay et le futur quartier de la Courrouze, actuellement en construction et prévu pour accueillir à terme 10 000 habitants.

P.H.A.

Source : *Ouest France* du 24-04-2009

MAJORITÉ **RENNES, UNE AMBITION PARTAGÉE**

La municipalité multiplie les formes d'échange et de dialogue

Métro : une démarche de concertation innovante

Le 23 avril dernier, le conseil de Rennes Métropole a adopté, à une très large majorité, le tracé de la ligne b du métro. La qualité du débat qui a précédé ce vote a démontré la mobilisation et l'intérêt partagés par l'ensemble des communes de Rennes Métropole pour la mise en œuvre de ce projet. Preuve aussi s'il en était besoin que cette 2e ligne est très loin d'être le projet « renno-rennais » que décrit l'opposition UMP-Modem. En juillet 2008 déjà, les élus de Rennes Métropole avaient désavoué la proposition du Modem de stopper les études d'extension du métro par 96 voix sur 97.

Au-delà de ce vote, l'adoption du tracé définitif de la ligne b vient aussi clôturer une longue phase de dialogue et de concertation menée depuis l'automne sur le secteur Beaulieu-Atalante-Longchamps. Trois mois durant, les acteurs du quartier – riverains, universités, entreprises, associations… – ont planché avec les élus et les techniciens pour étudier les différentes propositions alternatives de tracés, demandées par les habitants et souhaitées par les élus. Ce travail a permis de formuler un certain nombre de préconisations et ainsi d'enrichir le dossier présenté devant le conseil de Rennes Métropole. De ce point de vue, cette méthode innovante a permis de faire évoluer les positions de chacun. Et le vote des élus communautaires reflète et tient compte de ces évolutions même si, en faisant primer l'intérêt général et en intégrant les contraintes techniques et financières, il ne peut satisfaire à l'ensemble des demandes des acteurs



Cette démarche participative originale, cette volonté d'associer l'ensemble des acteurs aux prises de décision est au cœur de notre conception du devenir de notre ville. Au quotidien, dans les conseils de quartiers, dans les comités consultatifs ou dans les quartiers, l'équipe municipale n'a de cesse d'aller à la rencontre des Rennaises et des Rennais pour confronter, échanger et améliorer des projets.

Ainsi, la première réunion publique sur le devenir du couvent des Jacobins en décembre dernier a attiré plus de 200 personnes. Riverains, commerçants ou simples curieux ont ainsi pu échanger avec les représentants de la ville et de l'agglomération autour du projet de centre des congrès. De même, à l'automne, la visite conviviale organisée pour présenter le projet d'aménagement de la ZAC Courrouze a intéressé plus de 400 personnes et a ainsi permis aux participants de rencontrer à la fois les élus mais aussi les architectes et les urbanistes.

Plus récemment, avec la première édition de la Caravane des Quartiers sur le quartier Jeanne d'Arc-Longchamps-Beaulieu, la municipalité a expérimenté un nouveau mode de relation et d'échanges avec les habitants et les associations. Malgré un bilan en demi-teinte, cette étape a montré l'appétit des rennais à partager des moments de débats, de convivialité et des espaces de réflexion sur notre avenir commun. En cela, la Caravane des Quartiers a démontré toute son utilité, il reste à la parfaire d'ici à sa prochaine étape à Cleunay en juin prochain. Notre équipe entend bien continuer à innover et à créer de nouveaux moments d'échange et de partage.

La majorité municipale

Engagement tenu

Source : *Le Rennais*, Mai 2009

Table des illustrations

Illustration 1. Emballage de pains invitant les Rennais à se mobiliser pour le budget participatif ……...59
Illustration 2. Emballage de pains invitant les Rennais à se mobiliser pour le budget participatif ……...60
Illustration 3. Ligne B de métro, exposition à la station République 73
Illustration 4. Calendrier indicatif des étapes 74
Illustration 5. Lieux d'exposition ligne B de métro 74
Illustration 6. Forum de discussion de Rennes Métropole..... 82
Illustration 7. Nuage de mots du corpus « forum de discussion Rennes Métropole » par le logiciel Iramuteq ……...88
Illustration 8. Graphique d'analyse des similitudes du corpus forum Rennes métropole par le logiciel Iramuteq..... 89
Illustration 9. Etang des Longs Champs, bord Nord..... 91
Illustration 10. Bord ouest, étang des Longs Champs. 92
Illustration 11. EPI des Longs Champs 93
Illustration 12. Plan des Longs Champs 94
Illustration 13. Carte Ouest France erronée. 99
Illustration 14. Carte réelle de la traversée des Longs Champs..... 99
Illustration 15. Alerte métro aérien au-dessus des étangs..... 107
Illustration 16. Viaduc passant au-dessus de la coulée verte 112
Illustration 17. Viaduc passant au-dessus des étangs 113
Illustration 18. Viaduc à côté de l'INSA 113
Illustration 19. Affichettes « non au métro en aérien » 114
Illustration 20. Rue Papegault avant aménagement..... 115
Illustration 21. Rue papegault après aménagement 115
Illustration 22. Rue Papgault traversée par le métro..... 116
Illustration 23. Relevé de bruit 156
Illustration 24. Sondage sur l'utilisation du métro 167
Illustration 25. Sondage rejet du métro aérien..... 168
Illustration 26. Sondage soutien aux collectifs des habitants 169
Illustration 27. Tracé « projet habitants »..... 172

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Illustration 28. Emplacement des stations, projet « habitants »..... 173
Illustration 29. Qualité desserte, variante rue Malmache, projet « habitants »..... 175
Illustration 30. Qualité de la desserte, variante étang Chêne Germain, projet « habitants » 176
Illustration 31. Qualité desserte du quartier détaillée 177
Illustration 32. Comparaison des coûts des différents scénarios 178
Illustration 33. Tracé, projet « urbaniste »..... 180
Illustration 34. Tracé du projet urbaniste détaillé. 181
Illustration 35. Emplacement des stations, projet « urbaniste » 182
Illustration 36. Pertinence des stations, projet « urbaniste » 183
Illustration 37. Tracé du projet « transporteur » 187
Illustration 38. Emplacement des stations, projet « transporteur »..... 188
Illustration 39. Distances entre les stations, projet « transporteur » 189
Illustration 40. Distances entre qualité les stations, projet « transporteur » 190
Illustration 41. Qualité de desserte du projet « transporteur »..... 191
Illustration 42. Réunion publique du 27 janvier 2009 193
Illustration 43. Sondage sur le déplacement de la station..... 201
Illustration 44. Craintes des collectifs..... 203
Illustration 45. Page d"accueil du blog « sauvons les Longs Champs »..... 230
Illustration 46. Actions vues par les médias, capture 1..... 235
Illustration 47. Actions vues par les médias, capture 2..... 235
Illustration 48. Actions vues par les médias, capture 3..... 236
Illustration 49. Débat télévisé France 3 Bretagne..... 237
Illustration 50. Polémique sur le métro dans *l'Expresse*..... 239
Illustration 51. Autosatisfaction de la majorité sur la concertation 239
Illustration 52. Démarche de concertation « innovante » 239
Illustration 53. Critique du positionnent des élus 240

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

Bibliographie

Bacqué, Marie-Hélène, et Mario Gauthier. « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis "A ladder of citizen participation" de S. R. Arnstein ». *Participations* 1.1 (2011): 36-66. Web.

Bacqué, Marie-Hélène, Henri Rey, et Yves Sintomer. *Gestion de proximité et démocratie participative*. La Découverte, 01. Print. Recherches.

---. « Introduction. La démocratie participative, un nouveau paradigme de l'action publique ? » *Gestion de proximité et démocratie participative*. Paris: La Découverte, 2005. 9-46. Web. Recherches.

Bardin, Laurence. *L'analyse de contenu*. Presses Universitaires de France, 09. Print. Quadrige.

Benrahhal, Zineb, et Céline Matuszak. « Lire ou relire Habermas : lectures croisées du modèle de l'espace public habermassien ». *Études de communication* 32.1 (2009): 33-49. Print.

Beuret Jean Eudes. *Gérer ensemble les territoires: vers une démocratie coopérative*. Paris: CLMayer, 2010. Print. DD 178.

Blatrix, Cécile. « Chapitre 8 / Concertation et débat public ». *Politiques publiques 2*. Paris: Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), 2010. 213-242. Web. Académique.

Blondiaux, Loïc. « 4. L'idée de démocratie participative : enjeux, impensés et questions récurrentes ». *Gestion de proximité et démocratie participative*. Paris: La Découverte, 2005. 119-137. Web. Recherches.

---. « Démocratie délibérative vs. démocratie agonistique ? » *Raisons politiques* 30.2 (2008): 131–147. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

---. « Démocratie délibérative vs. démocratie agonistique ?Le statut du conflit dans les

théories et les pratiques de participation contemporaines ». *Raisons politiques* 30.2 (2008): 131-147. Web.

---. « La délibération, norme de l'action publique contemporaine ? » *Revue Projet* 268.4 (2001): 81-90. Web.

---. « La démocratie participative, sous conditions et malgré tout. Un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique ». *Mouvements* 50.2 (2007): 118-129. Web.

Blondiaux Loïc. *Le nouvel esprit de la démocratie: actualité de la démocratie participative*. Paris: Seuil, 2008. Print. La République des idées.

Blondiaux, Loïc, et Jean-Michel Fourniau. « Un bilan des recherches sur la participation du public en démocratie: beaucoup de bruit pour rien ? » *Participations* N 1.1 (2011): 8–35. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Blondiaux, Loïc, Jean-Michel Fourniau, et Clément Mabi. « Chercheurs et acteurs de la participation: liaisons dangereuses ou collaborations fécondes ? » *Participations* N 16.3 (2017): 5–17. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Blondiaux, Loïc, et Yves Sintomer. « L'impératif délibératif ». *Politix. Revue des sciences sociales du politique* 15.57 (2002): 17–35. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Boltanski Luc. *De la justification: les économies de la grandeur*. Paris: Gallimard, 1991. Print. NRF essais.

Bouillon, Jean-Luc. « Comprendre l'organisation par la communication sans réduire l'organisation à la communication. » 14. Print.

---. « De l'approche conventionnelle à l'approche communicationnelle des mondes organisationnels ». *Communication et organisation* 24 (2012): n. pag. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Bouillon, Jean-Luc, Sylvie Bourdin, et Catherine Loneux. « De la communication organisationnelle aux « approches communicationnelles » des organisations:

glissement paradigmatique et migrations conceptuelles ». *Communication & Organisation* n 31.1 (2007): 1–1. Print.

Bratosin Stefan. *La concertation: forme symbolique de l'action collective*. Paris Budapest Torino: L'Harmattan, 2001. Print. Logiques sociales.

Bresson Gillet Sylvie. « Communication et citoyenneté: l'équivoque du débat public, de la participation au consentement éclairé ». L'Harmattan, 2010. Print.

Brugidou Mathieu, et Boy Daniel. *Le débat public, un risque démocratique ? L'exemple de la mobilisation autour d'une ligne à très haute tension*. Paris: Édit. Tec & Doc, 2009. Print. Sciences du risque et du danger Série Débats.

Callon Michel. *Agir dans un monde incertain: essai sur la démocratie technique*. Paris: Éditions du Seuil, 2001. Print. La Couleur des idées.

Cardon Dominique. *La démocratie Internet: promesses et limites*. Paris: Seuil, 2010. Print. La République des idées.

Cefaï, Daniel et al. « Ethnographies de la participation ». *Participations* 4 (2012): 7-48. *Cairn.info*. Web.

Cefaï Daniel. *Pourquoi se mobilise-t-on ? Les théories de l'action collective*. Paris: La Découverte MAUSS, 2007. Print. Recherches Série Bibliothèque du MAUSS.

Centre d'études et de recherches administratives politiques et sociales, technique et société Centre éthique, et Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité Plate-forme interdisciplinaire Participation du public aux processus décisionnels et recherche transport. *Le débat public: une expérience française de démocratie participative*. Paris: La Découverte, 2007. Print. Recherches.

Charaudeau Patrick. *Le débat public: entre controverse et polémique enjeu de vérité, enjeu de pouvoir*. Limoges: Lambert-Lucas, 2017. Print.

Coulon Patrick, et Espaces Marx. *Démocratie participative et transformation sociale*. Paris:

Syllepse, 2008. Print. Espaces Marx.

Crozier Michel. *L'acteur et le système: les contraintes de l'action collective*. Paris: Éditions Points, 2011. Print. Points Essais 248.

Dahlgren, Peter. « L'espace public et l'internet. Structure, espace et communication ». *Réseaux* 100.2 (2000): 157-186. Print.

Deboulet Agnès, et Nez Héloïse. *Savoirs citoyens et démocratie urbaine*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2013. Print. Res Publica.

Définir l'intérêt général. Paris: L'Harmattan, 1998. Print.

Devillard, Valérie. « L'espace public et l'emprise de la communication (sous la direction d'Isabelle Pailliart) ». *Réseaux. Communication - Technologie - Société* 14.78 (1996): 147–151. Print.

Durampart, Michel. « Les TIC dans les organisations : des partenaires difficiles à contrôler ». *Hermès, La Revue* 54.2 (2009): 221-227. Print.

---. « Les TIC et la communication des organisations : un dispositif révélateur des émergences ambivalentes de nouvelles formes organisationnelles ». *Communication & Organisation* 31.1 (2007): 10-10. Print.

Dutrisac, Myrtô. « Porto Alegre: l'espoir d'une autre démocratie de Marion Gret et Yves Sintomer, Paris, Éditions La Découverte et Syros, 2002, 135 p ». *Politique et Sociétés* 22.3 (2003): 219–222. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Favre Pierre, et Fillieule Olivier. *Sociologie de la protestation: les formes de l'action collective dans la France contemporaine*. Paris: Edl'Harmattan, 1993. Print. Dossiers sciences humaines et sociales.

Flichy, Patrice. « Internet et le débat démocratique ». *Réseaux* 150.4 (2008): 159-185. Web.

Fung, Archon, et Erik Olin Wright. « 1. Le contre-pouvoir dans la démocratie participative et délibérative ». *Gestion de proximité et démocratie participative*. Paris: La Découverte,

2005. 49-80. Web. Recherches.

Galibert, Olivier. « L'injonction participative au débat environnemental en ligne : imaginaires d'Internet, démocratie environnementale et communication engageante ». *Les Enjeux de l'information et de la communication* 14/1.1 (2013): 35-49. Print.

Gardère Elizabeth et Gardère Jean-Philippe. *Démocratie participative et communication territoriale. Vers la micro-représentativité*. Paris : L'Harmattan, 2008, 258 p., dans *Communication et organisation* 35 (2009): 267-268. Print.

Giddens Anthony. *Les conséquences de la modernité*. Paris: L'Harmattan, 1994. Print. Théorie sociale contemporaine.

Greffet, Fabienne, et Stéphanie Wojcik. « Parler politique en ligne: Une revue des travaux français et anglo-saxons ». *Réseaux* 150.4 (2008): 19-50. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Habermas Jürgen. « L'espace public: archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise ». Payot, 1978. Print.

---. *Raison et légitimité: problèmes de légitimation dans le capitalisme avancé*. Paris: Éditions Payot, 1978. Print. Critique de la politique.

Halpern, Catherine. « Axel Honneth - La société de reconnaissance ». *Sciences Humaines*. N.p., s. d. Web. 24 oct. 2018.

Hénaff Nolwenn. « Parole authentique versus parole instrumentalisée: le pouvoir communicationnel des blogs ». Atelier national de reproduction des thèses, 2009. Print.

Jacob, André. « Jürgen Habermas, Théorie de l'agir communicationnel (1981). Tome I, Rationalité de l'agir et rationalisation de la société, Jean-Marc Ferry (Trad.) ; Tome II, Critique de la raison fonctionnaliste, Jean-Louis Schegel (Trad.), Paris, Fayard, 1987 ». *L'Homme et la société* 85.3 (1987): 189–189. Print.

Knee, Philip. « Michel Foucault philosophe. Rencontre internationale de Paris (1988) ». *Laval théologique et philosophique* 46.2 (1990): 276–277. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Lascoumes Pierre. *Action publique et environnement*. Paris: Presses universitaires de France, 2012. Print. Que sais-je ? droit-politique 3968.

---. *Sociologie de l'action publique*. 2e édition. Paris: Armand Colin, 2012. Print. 128 Sociologie Anthropologie.

---. *Sociologie de l'action publique*. 2e édition. Paris: Armand Colin, 2012. Print. 128 Sociologie Anthropologie.

Le Moënne, Christian. « Communication et induction dans les démarches de recompositions organisationnelles : d'une logique de la vérité à une logique de la convenance ». *Communication et organisation* 12 (1997): n. pag. *journals.openedition.org*. Web. 4 avr. 2019.

Lechopier, Nicolas. « Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique, de Michel Callon, Pierre Lascoumes et Yannick Barthe, Paris, Seuil, 2001, 358 p ». *Politique et Sociétés* 21.3 (2002): 185–189. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Lecourt Arnaud. « Les conflits d'aménagement: analyse théorique et pratique à partir du cas breton ». Atelier national de reproduction des thèses, 2004. Print.

Lobet-Maris, Claire, et Béatrice van Bastelaer. « Démocratie électronique et citoyenneté virtuelle ». 17. Print.

Loneux Catherine. « La recomposition des acteurs du jeu publicitaire: les années 80 et 90 ». sn, 1998. Print.

Loneux Catherine, et Parent Bertrand. *Communication des organisations: recherches récentes. Tome 1*. Paris: l'Harmattan, 2010. Print.

Mabi, Clément. « Le débat CNDP et ses publics à l'épreuve du numérique: entre espoirs

d'inclusion et contournement de la critique sociale ». N.p., 28.

Mabi, Clément, et Laurence Monnoyer-Smith. « Les arènes du débat public. Comprendre les logiques de mobilisation des différentes arènes de discussion par les acteurs d'un débat public. » *Communiquer dans un monde de normes. L'information et la communication dans les enjeux contemporains de la " mondialisation "*. N.p., 2013. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web. 15 oct. 2018.

Manin, Bernard. « Volonté générale ou délibération ? » *Le Débat* 33 (1985): 72-94. *Cairn.info*. Web.

Marcoccia, Michel. « Parler politique dans un forum de discussion ». *Langage et société* 104.2 (2003): 9-55. Web.

Miège Bernard. *La société conquise par la communication*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble, 1989. Print.

Monnoyer Smith Laurence. *Communication et délibération: enjeux technologiques et mutations citoyennes*. Paris Hermès: Lavoisier, 2011. Print. Collection Document, réseaux et design social.

Monnoyer-Smith, Laurence. « Être créatif sous la contrainte ». *Politix* n 75.3 (2006): 75–101. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

---. « La participation en ligne, révélateur d'une évolution des pratiques politiques ? » *Participations* N 1.1 (2011): 156–185. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

---. « Le débat public en ligne: une ouverture des espaces et des acteurs de la délibération ? » 01: n. pag. Print.

Monnoyer-Smith, Laurence, et Stéphanie Wojcik. « La participation politique en ligne, vers un renouvellement des problématiques ? » *Participations* 8.1 (2014): 5–29.

---. « La participation politique en ligne, vers un renouvellement des problématiques ? » *Participations* 8.1 (2014): 5–29. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

Morin Edgar. *Introduction à la pensée complexe*. Paris: ESF éditeur, 1990. Print. Communication et complexité dirigée par Jacques-Antoine Malarewicz.

Mucchielli Roger. *L'analyse de contenu: des documents et des communications*. 9e édition. Issy-les-Moulineaux: ESF éd, 2006. Print. Collection Formation permanente séminaires Mucchielli Série Développement personnel.

Neveu Érik. *Sociologie des mouvements sociaux*. 4e édition. Paris: la Découverte, 2005. Print. Repères 207.

Olson Mancur. *Logique de l'action collective*. [2e éd.]. Paris: Presses universitaires de France, 1987. Print. Sociologies.

Peirot, Nicolas, et Olivier Galibert. « Problématiser la démocratie environnementale ». N.p., 2015. *halshs.archives-ouvertes.fr*. Web. 24 oct. 2018.

Quivy Raymond. *Manuel de recherche en sciences sociales*. 2e édition entièrement revue et augmentée. Paris: Dunod, 1995. Print. Psycho sup.

« Réflexions sur l'"intérêt général - Rapport public 1999 ». N.p., s. d. Web. 24 oct. 2018.

Robbe François, et Centre d'"études constitutionnelles. *La démocratie participative: actes du colloque organisé le 21 octobre 2005*. Paris: l'"Harmattan, 2007. Print.

Rosanvallon Pierre. *La contre-démocratie: la politique à l'âge de la défiance*. Paris: Éditions du Seuil, 2006. Print. Les Livres du nouveau monde.

---. *La contre-démocratie: la politique à l'âge de la défiance*. Paris: Éditions du Seuil, 2006. Print. Les Livres du nouveau monde.

Rui Sandrine. *La démocratie en débat: les citoyens face à l'action publique*. Armand Colin, 2004. Print.

Sauvée Stéphanie. *Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général: cas du projet de TGV-Ouest*. L'"Harmattan, 2000. Print.

Serghini, Zineb Benrahhal, et Céline Matuszak. « Lire ou relire Habermas : lectures croisées

du modèle de l'"espace public habermassien ». *Études de communication. Langages, information, médiations* 32 (2009): 33-49. *journals.openedition.org*. Web.

Sintomer, Yves. « Du savoir d'"usage au métier de citoyen ? » *Raisons politiques* 31.3 (2008): 115-133. Web.

Vacher Béatrice et al. *Communication et débat public: les réseaux numériques au service de la démocratie ?* Paris: Harmattan, 2013. Print. Communication et civilisation.

Vanbremeersch Nicolas. *De la démocratie numérique*. Paris: Seuil Presses de Sciences Po, 2009. Print. Médiathèque.

Vedel, Thierry. « L'"idée de la démocratie électronique». 20. Print.

Vétier, Thomas. « Discours de (dé)légitimation spatiolangagiers de la migrance en espace urbain ». N.p., 19. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web. 19 oct. 2018.

Wojcik, Stephanie. « La Démocratie Électronique, Mythe et Réalité (2010) ». n. pag. *www.academia.edu*. Web. 24 oct. 2018.

Wojcik, Stéphanie. « Les forums électroniques municipaux : un espace délibératif inédit ». *Hermès, La Revue* 45.2 (2006): 177-182. Print.

---. « Les forums électroniques municipaux: un espace délibératif inédit ». *Hermès, La Revue* 45.2 (2006): 177–182. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

---. « Participer et après ? » *Politique européenne* n 34.2 (2011): 135–166. *rechercher.bu.univ-rennes2.fr*. Web.

---. « Prendre la démocratie électronique au sérieux. » 21. Print.

Wolton Dominique. *Il faut sauver la communication*. Paris: Flammarion, 2005. Print.

---. *Penser la communication*. Paris: Flammarion, 1997. Print.

Table de matières

REMERCIEMENTS **1**

SOMMAIRE **5**

ACRONYMES ET ABREVIATIONS **7**

INTRODUCTION **8**

PARTIE I : LES DISPOSITIFS PARTICIPATIFS AU CŒUR DES POLITIQUES PUBLIQUES **50**

CHAPITRE 1. L'INSTITUTIONNALISATION DE LA PARTICIPATION : UN IMPERATIF DELIBERATIF ? 62

1.1 Informer et faire participer les citoyens : Les différents textes de lois *64*

1.2 La crise de la démocratie représentative : quels enjeux pour l'action politique ? *68*

1.3 Faire participer les Rennais : typologie des outils et objectifs stratégiques *72*

1.4 La notion d'espace public délibératif telle que conceptualisée par Habermas *76*

1.5 Internet comme nouvel « espace public numérique » *79*

1.6 Le forum de discussion de Rennes Métropole comme modèle de l'agora électronique *81*

1.7 Iramuteq au service de l'analyse des données *87*

CHAPITRE 2. NAISSANCE DE LA CONTESTATION DES RIVERAINS CONTRE LE TRACE AERIEN DE LA LIGNE B 91

2.1 L'information et la communication comme facteurs déclencheurs de la protestation *95*

2.2 La rupture de confiance comme syndrome de l'irruption citoyenne dans l'espace public *100*

2.3 Alerter autour d'un projet contesté : retour sur la stratégie d'acteurs en action. *105*

2.4 Le pouvoir communicationnel des images *112*

CHAPITRE 3. D'UN MOUVEMENT SPONTANE A UNE FORME DE RATIONALISATION ORGANISATIONNELLE DE L'ACTION COLLECTIVE. 118

3.1 La rationalisation : entre démarche volontaire et tyrannie de la perfection pour le collectif d'habitants *118*

3.2 L'action collective : entre nouvelles perspectives d'actions et réactualisation de la problématique ancienne *121*

3.3 Les riverains en tant qu'acteurs : le modèle organisationnel comme enjeu stratégique de l'action collective. *125*

PARTIE II : POSTURES ET JEUX D'ACTEURS AUTOUR D'UN EXEMPLE DE CONCERTATION : LE CAS DU SECTEUR NORD-EST DE RENNES **133**

CHAPITRE 4. DEVELOPPEMENT D'UNE CULTURE DE « MEDIATION » ENTRE LES PARTIES PRENANTES 133

4.1 La concertation comme signe de reconnaissance de la place du citoyen. *135*

4.2 La concertation comme signe de proximité entre élus et citoyens *138*

ABASSI, Amadou. Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes - 2019

4.2.1 Créer un cadre pour l'échange et promouvoir la culture de l'écoute. 139
4.2.2 Cultiver l'esprit du dialogue et de proximité : démocratie participative 140
4.2.3 Démontrer que les élus sont attentifs à la demande de parole des riverains 140
4.2.4 Désamorcer la situation conflictuelle pour éviter le durcissement de la position des riverains 141
4.3 L'instance de concertation : vers une recomposition des acteurs de la vie politique locale ? 142
4.4 Les modalités de la concertation : TMO à l'épreuve de la gestion de conflit 145
CHAPITRE 5. ÉLABORATION DE SCENARIOS D'INSERTION DU METRO: VERS UN MODELE DE CO-CONSTRUCTION DE L'ACTION PUBLIQUE ? 151
5.1 L'élaboration du scénario « habitants » : retour sur la théorie de mobilisation des ressources 151
5.2 Les savoirs profanes au servir de l'intérêt collectif 153
5.2.1 Le groupe d'études écologiques 153
5.2.2 Le groupe d'études « communication et logistique » 154
5.2.3 Groupe d'études sur les impacts humains 155
5.2.4 Le groupe d'études tracés et insertion 158
5.2.5 Groupe d'études financières et juridiques 159
5.3 Le scénario « habitants » : le « faire commun » comme sources de tensions 162
5.4 Sondages internes : les acteurs associatifs en quête de la légitimité ? 167
5.5 Les enjeux et perspectives du scénario « habitants » pour les Longs Champs 169
5.5.1 L'esprit général du projet « habitants » 170
5.5.2 Tracés et emplacements des stations : les riverains et l'intérêt collectif 172
5.6 Le scénario « urbaniste » : l'insertion du métro comme restructuration des espaces 179
5.6.1 Avantages du scénario « urbaniste » 183
5.6.2 Inconvénients du scénario « urbaniste » 184
5.7 Le scénario transporteur : un projet à « taille » économique ? 185
5.7.1 Esprit général du scénario « transporteur » 185
CHAPITRE 6. MISE EN DEBAT PUBLIC DES SCENARIOS : ESPOIR, FRUSTRATIONS, SCISSIONS ET ACTION EN JUSTICE 192
6.1 La présentation des trois scénarios sous tensions 192
6.2 Clôture de la concertation: déception et frustrations des riverains 196
6.3 L'alternative au tunnelier : de la tension à la scission du collectif 200
6.4 La différence des stratégies comme source de scission : la création de MUSE 204
6.5 Elus, riverains et experts : regards croisés sur la notion de « concertation » 212
6.5.1 Conception de la concertation selon l'élue du quartier 213
6.5.2 Conception de la concertation selon les riverains 216
6.6 Le projet de la ligne B : retour sur l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers 218
6.6.1 Intérêt général : Définition 219
6.7 La concertation aux Longs Champs comme révélatrice de la confrontation des légitimités. 225
CHAPITRE 7. LE BLOG « SAUVONS LES LONGS CHAMPS » : ENTRE AGORA ELECTRONIQUE ET AGIR COMMUNICATIONNEL 230
7.1 La communication interne comme socle de la mobilisation riveraine. 231
7.2 La communication externe comme vecteur de la crédibilité des riverains 232

7.2.1 La veille informationnelle comme vigilance médiatique 233
7.2.2 Les acteurs associatifs et le décryptage de contenus médiatique : 234
7.3 Les articles scannés et leur diffusion au prisme des théories de la communication. 240
7.3.1 Le modèle A.I.D.A, formulé par E. ST Elmo Lewis (1898) 240
7.3.2 Les leaders associatifs sous l'angle de la théorie de la communication d'Elihu Katz et Paul Lazarsfeld (1955) 241

CONCLUSION 243

LISTE DES ANNEXES.....253

TABLE DES ILLUSTRATIONS.....289

BIBLIOGRAPHIE.....291

TABLE DE MATIERES.....300

UNIVERSITE / SOCIETES
BRETAGNE \ TEMPS
LOIRE / TERRITOIRES

UNIVERSITÉ RENNES 2

Démocratie participative et concertation publique : Enjeux info-communicationnels et sociopolitiques autour du projet de la ligne B du métro à Rennes

Mots clés : Concertation, Communication, Démocratie participative, Intérêt général, Rationalisation

Résumé : Les projets d'aménagement urbain provoquent de plus en plus d'inquiétudes et de mobilisations spontanées, qui créent des tensions sur les conditions de prise de décision. L'action publique se heurte à des résistances tant dans sa conception que sa réalisation. Et dans un contexte où la participation citoyenne à l'élaboration des projets tend à devenir un nouveau mode de gouvernance, les riverains ne veulent plus que leurs rôles se limitent aux simples « pourvoyeurs » des avis. S'appropriant l'espace public et les dispositifs participatifs, ils aspirent non seulement à l'expression de leurs opinions, mais aussi à une confrontation des expertises. C'est dans ce cadre-là que s'inscrit le projet de la ligne B du métro dans la métropole rennaise. Ayant appris l'hypothèse d'une insertion aérienne du métro entre les deux étangs dans leur quartier – les Longs Champs -, les riverains se sont mobilisés pour exprimer leur désaccord. Compte tenu de l'ampleur de cette mobilisation, le maître d'ouvrage décida d'organiser une « concertation spécifique » à l'issue de laquelle le projet métropolitain a été retenu aux dépens des projets « habitants » et « urbaniste ».

Notre thèse a pour objectifs d'examiner les collectifs d' habitants des Longs Champs pour essayer d'appréhender la rationalisation organisationnelle dans une action collective orientée vers un objectif commun; explorer les enejeux sociopolitiques et info-communicationnels des dispositifs participatifs; interroger les modes de production des savoirs profanes dans une perspective de confrontation des légitimités concernant l'élaboration et la mise en oeuvre d'un projet d'intérêt général.

Participatory democracy and public consultation : the sociopolitical and communicational issues surrounding Rennes's underground B line

Keywords : Consultation, Communication, Participatory democracy, Public interest, rationalization

Abstract: Urban planning projects lead to more and more waves of public concern and spontaneous mobilization, which lead to tensions surrounding the way decisions are made. Public action sees its conception and implementation be faced with obstacles. And in a context where citizens' participation in the development of projects seems to be new mode of governance, residents no longer want their role to be limited to that of a simple "opinions provider". Using the public space and participatory tools, they expect to be able to express their opinion, and also for different surveys to be confronted. It is whiting this framework that Rennes's B line is being examined. Having learnt of the possibility of there being an overground portion of the line between two ponds in the Longs Champs district, the residents gathered to voice their disagreement Because of the scale of the mobilization, the project owner decided to organize a "specific consultation" after which the metropolitan project was adopted at the expense of "residential" and "urbanist" projects.

The objectives of our thesis are to examine the residents' groups, to try and grasp the organizational rationalization of collective action aiming towards a common goal; to explore the sociopolitical and communicational issues of participatory tools; to question the production methods of knowledges in the perspective of confroncting legitimate opinions regarding the elaboration and implementation of a project of general interest.

Imp. Service Reprographie - Rennes 2