

Le cas de la route des Landes à Lamballe-Armor : récit d'un renoncement controversé

Oscar Hooge, Claire Deligant

13/09/2025

Ce document est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution – Partage dans les mêmes conditions 4.0 International (CC BY-SA 4.0) : <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.fr>



*L'ancienne route départementale 28 fermée à la circulation et reclassée en voie verte en 2023
(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)*

Quand un projet environnemental consensuel devient un enjeu politique local majeur

Après plusieurs années d'actions visant à protéger les batraciens des landes environnantes, les élus de la communauté d'agglomération Lamballe Terre et Mer et de la commune de Lamballe-Armor ont pris en 2021 une décision très rare en France : fermer définitivement une section de la route départementale 28. Cette route, positionnée entre une forêt et une lande marécageuse, constitue un corridor de migration vital pour les amphibiens qui la traversent en très grand nombre deux fois par an, au rythme de leur cycle reproductif. Si la fermeture reste définitive pour les véhicules motorisés, la route n'a pas été renaturée : elle demeure accessible aux engins agricoles nécessaires à l'exploitation des parcelles environnantes et sert désormais de voie verte pour les piétons et cyclistes.

Une solution qui paraît assez consensuelle mais qui révèle déjà ses propres contradictions. En maintenant l'accès aux véhicules agricoles, le dispositif reconnaît implicitement que certains usages humains demeurent légitimes, voire nécessaires. Cette hiérarchisation des usages – l'agriculture oui, les déplacements quotidiens non – mériterait d'être interrogée : sur quels critères fonde-t-on ces distinctions ? Nous verrons plus tard que ces questions se sont trouvées au cœur du débat.



*Malgré la requalification en voie verte, la route des Landes reste accessible aux engins agricoles
(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)*

Pour autant, cette décision marque un tournant important : ce n'est pas si courant de considérer les enjeux de biodiversité comme prioritaires face aux usages humains d'une infrastructure routière. Certes, d'autres projets d'aménagement ont dû gérer des flux migratoires d'espèces animales, mais ici, la décision a été prise de fermer définitivement la D28 pour des raisons

écologiques. Cette décision radicale s'explique par l'inadéquation manifeste des solutions techniques habituellement mobilisées dans ce type de situation. Les crapauducs, ces passages souterrains qui permettent généralement de concilier protection de la faune et maintien de la circulation automobile, se sont révélés inadaptés au contexte spécifique des landes de la Poterie. Les études menées par le CEREMA ont établi que la migration des batraciens s'effectuait sur l'intégralité des 800 mètres de route, nécessitant théoriquement la construction d'un passage tous les 15 mètres. Le coût d'une telle infrastructure, estimé entre 500 000 et 600 000 euros, s'avérait prohibitif pour la commune de Lamballe-Armor. Plus problématique encore, le cours d'eau et le fossé longeant la route auraient inondé ces installations chaque hiver, par temps de pluie, les rendant de fait inutilisables par les amphibiens qu'elles étaient censées protéger. Et enfin, ce type de travaux d'aménagement serait allé à l'encontre de l'esprit même de la démarche qui visait plutôt la renaturation qu'un surcroît de bétonisation du site.

Malgré son caractère apparemment radical, cette fermeture résulte d'un long processus de réflexion et d'étude associant Lamballe Terre et Mer (maître d'ouvrage de l'étude), la Communauté d'Agglomération Lamballe Terre et Mer, le Département des Côtes-d'Armor, le CEREMA et l'association VivArmor Nature. Toutefois, la résistance d'une partie de la population, non anticipée par les élus, a progressivement transformé ce qui devait être un projet environnemental consensuel en enjeu politique majeur pour la communauté. Des événements imprévus ont émaillé le processus, et l'acceptation définitive de ce renoncement reste, aujourd'hui encore en suspens.

Comment préserver la biodiversité : le renoncement comme nouveau paradigme

La fermeture de la D28 à Lamballe Terre et Mer constitue un exemple typique de ce qu'Alexandre Monnin, chercheur spécialisé dans la redirection écologique, théorise sous le concept de « renoncement ». Selon ses travaux, le renoncement devient une voie incontournable face à l'urgence du changement climatique. Là où la pensée dominante cherche obstinément des solutions techniques permettant d'atténuer les impacts environnementaux tout en maintenant les activités humaines et en satisfaisant une vision du progrès définie par l'accumulation continue (économique, technologique, infrastructurelle), le renoncement propose une remise en question radicale. En effet, la vision traditionnelle du développement entre en contradiction frontale avec les limites et les besoins des systèmes planétaires. Il devient donc nécessaire de reconsidérer fondamentalement les priorités entre l'activité humaine et la biodiversité impactée. Le cas de la route des Landes illustre parfaitement cette bascule. Face au problème des batraciens écrasés pendant leurs migrations saisonnières, l'approche conventionnelle, centrée sur le maintien de l'activité routière, a d'abord produit des propositions techniques comme les crapauducs. Ces solutions reposaient sur l'espoir qu'une innovation technique permettrait de réconcilier les usages humains avec les besoins écologiques. Or, au-delà de leur coût économiquement prohibitif, ces aménagements ne répondaient tout simplement pas aux besoins écologiques spécifiques des landes de la Poterie, compte tenu des espèces qui y habitent et de leurs caractéristiques géologiques et climatiques particulières. Dans ce contexte, renoncer à l'usage routier est progressivement apparu comme la solution la plus adaptée pour protéger efficacement les batraciens : une solution qui établit explicitement la priorité de la préservation de la biodiversité sur les usages humains de cette infrastructure.

Cependant, le terme « renoncement » porte en lui-même une connotation péjorative qui complique considérablement son acceptation sociale. Cette dimension problématique est immédiatement apparue lors de nos entretiens avec la maire déléguée Nathalie Bouzid et le directeur de l'environnement de Lamballe Terre et Mer, Romuald Toussaint. Tous deux ont

spontanément questionné l'emploi de ce mot, révélant ainsi la charge négative qu'il véhicule. Comme le souligne Alexandre Monnin dans ses écrits, renoncer peut être perçu comme une forme de régression, une capitulation face aux défis contemporains, ce qui complique considérablement l'acceptabilité sociale de tels projets. Cette perception négative constitue un des enjeux majeurs de ces études sur les renoncements : il s'agit de déstigmatiser ce terme, de le réhabiliter sur le fond, afin de faciliter l'acceptation et la mise en œuvre de ces transformations pourtant nécessaires.

2016-2023 : sept ans de tâtonnements pour une décision radicale

Le long chemin menant à la fermeture définitive de la D28 trouve son origine en 2016, quand Martine Faguet-Riquier est embauchée par la communauté d'Agglomération en tant qu'apprentie en BTS Gestion et Protection de la Nature pour étudier la mortalité des amphibiens sur cette route départementale longeant sur 800 mètres le site Natura 2 000 des Landes de La Poterie. Chaque matin, avec une régularité méticuleuse, elle parcourt la route pour recenser les individus morts. Ses relevés montrent une mortalité importante d'amphibiens pour ce site abritant une diversité d'espèces exceptionnelle pour la région (11 espèces ont été recensées, parmi lesquelles le crapaud épineux, la grenouille agile et cinq types de tritons).



*L'une des nombreuses mares présentes dans les Landes de la Poterie qui longe l'ancienne route départementale. On en recense une centaine sur cet espace protégé de 60 hectares. Ces mares ont été créées par l'homme quand le lieu était exploité pour l'argile de grande qualité présente sur place.
(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)*

Suite à cette étude, la Communauté d'Agglomération a mis en place de 2016 à 2019 un système de déplacement manuel des batraciens avec l'aide de l'association naturaliste VivArmor Nature. Le dispositif, artisanal mais efficace, consistait en l'installation de bâches et de seaux du côté

est de la route, d'où provenaient majoritairement les batraciens lors de leur migration hivernale. Ces installations rudimentaires permettaient d'intercepter les amphibiens avant leur périlleuse traversée. Chaque matin, des bénévoles se mobilisaient pour transporter les animaux collectés durant la nuit vers les landes situées de l'autre côté de la route. Cette organisation, bien qu'efficace pour la protection des batraciens, révéla rapidement ses limites opérationnelles. La mobilisation quotidienne de bénévoles, cruciale pour atteindre ces objectifs de protection de la biodiversité, s'avéra difficile à garantir dans la durée.



Lors des opérations manuelles de transfert des batraciens, des bâches et des seaux ont été installés du côté Est de la route afin de capter les amphibiens avant leur traversée potentiellement mortelle de la route départementale 28. Des équipes de bénévoles se sont relayées chaque matin durant trois hivers pour transporter les amphibiens de l'autre côté de la route en toute sécurité.

(crédit : communauté d'Agglomération de Lamballe Terre et Mer)



*Le transfert manuel des amphibiens avec l'aide des bénévoles a donné lieu à des comptages précis. Certains jours, plus d'une centaine d'amphibiens ont été déplacés.
(crédit : communauté d'Agglomération de Lamballe Terre et Mer)*

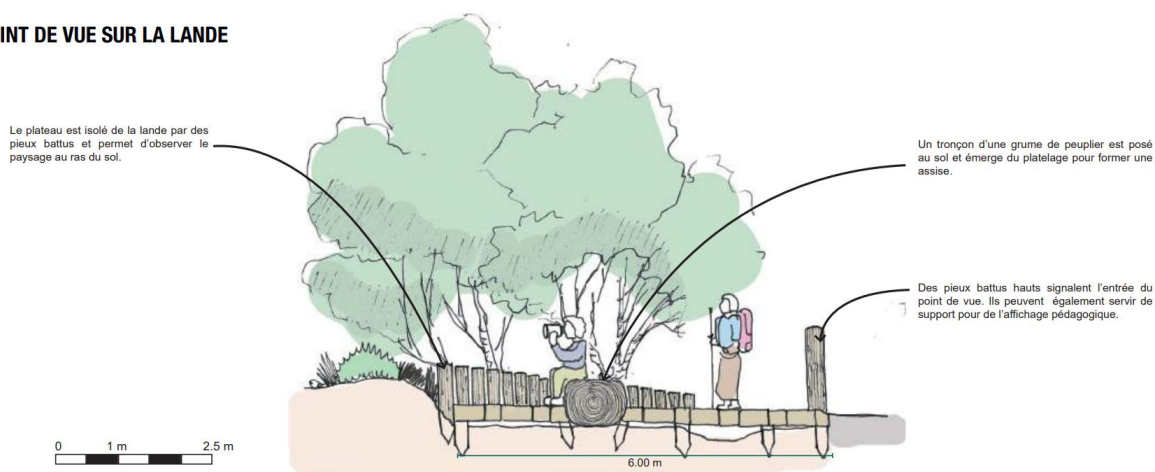
Face à ces contraintes logistiques croissantes, le maire de Lamballe-Armor fit en hiver 2019 une proposition radicale au conseil départemental : fermer temporairement la portion de route pendant la période migratoire. Cette mesure d'urgence devait permettre de protéger immédiatement les batraciens tout en laissant le temps d'engager une réflexion approfondie avec le département et le CEREMA sur une solution permanente. Plusieurs scénarios ont émergé des études techniques, chacun présentant ses avantages et ses inconvénients. Ces solutions étaient pensées pour une application annuelle, contrairement aux dispositifs précédents limités à la période hivernale, afin de protéger également la migration estivale des amphibiens.

L'un des scénarios envisageait une fermeture complète suivie d'une renaturation de la route. Cette option, idéale du point de vue de la biodiversité, risquait cependant de susciter une opposition massive de la population locale. La fermeture temporaire de l'hiver 2019 avait déjà provoqué des réactions hostiles qui laissaient présager des difficultés majeures. D'autres scénarios proposaient des solutions techniques comme une fermeture automatique nocturne ou l'installation de crapauducs. Mais au-delà de la complexité technique et du coût prohibitif déjà évoqués de ce type de dispositifs, ils présentaient des risques opérationnels importants : usagers bloqués par les barrières automatiques, crapauducs envoyés, etc.

Le tournant décisif survient lors d'une réunion avec le Département en 2021, lorsque celui-ci avance l'idée de fermer définitivement la route (même si l'idée avait déjà été évoquée en 2019). Cette proposition, dans sa simplicité apparente, fait basculer radicalement le cadre des discussions. Les débats ne portent plus sur la recherche d'une solution technique permettant

de maintenir la circulation, mais sur les modalités pratiques d'une fermeture permanente. La route devient communale en 2021, donnant à la commune de Lamballe-Armor l'autorité juridique nécessaire pour la fermer définitivement à la circulation motorisée, à l'exception des véhicules agricoles de la ferme voisine dont l'accès reste nécessaire pour l'exploitation de certaines parcelles. Reclassée en voie verte en 2023, elle fait désormais l'objet d'un plan d'aménagement visant à mieux signaler sa fermeture et à améliorer la connexion entre la nouvelle route départementale de substitution et la D768, axe de transport intercommunal majeur. Pour les habitants de la Poterie, cette déviation rallonge les trajets quotidiens d'environ cinq minutes, un détail qui prendra une importance considérable dans la suite des débats locaux. La commune envisage également d'accompagner ces aménagements par un projet ambitieux de valorisation de la biodiversité des landes, étudiant même la possibilité d'un classement en Réserve Naturelle.

POINT DE VUE SUR LA LANDE



Un projet d'aménagement visant à améliorer l'accessibilité aux Landes de la Poterie et à la valorisation de la biodiversité est en cours d'étude. Ce point de vue permettra d'observer les Landes sans perturber la faune présente sur les lieux.

(crédit : communauté d'Agglomération de Lamballe Terre et Mer)

Qui parle pour qui ? La bataille des légitimités

Pour analyser les difficultés d'acceptation collective rencontrées par ce projet de renoncement, mobilisons le cadre théorique proposé par Madeleine Akrich, Michel Callon et Bruno Latour dans leur article fondamental de 1988 « À quoi tient le succès des innovations ? ». Ces sociologues, figures centrales de la théorie de l'acteur-réseau, ont développé une approche novatrice pour comprendre le succès ou l'échec des innovations. Et nous verrons que leurs analyses s'appliquent très bien à un processus de renoncement. Ils expliquent clairement que le destin d'une innovation dépend moins de ses qualités intrinsèques que de la capacité de ses promoteurs à pratiquer « l'art de l'intéressement », c'est-à-dire à mobiliser un réseau grandissant d'alliés, et du « choix des porte-parole » qui vont négocier et traduire les attentes des différents groupes concernés. Selon ces auteurs, le succès d'une innovation est intimement lié aux interactions et négociations menées par ses représentants ou des porte-parole qui sont mobilisés. Ceux-ci façonnent en fait le projet en transmettant les attentes, les inquiétudes, les résistances des diverses parties prenantes concernées (les clients, les politiques, les

utilisateurs, les investisseurs, etc.). Leur rôle est d'aider l'innovation à évoluer pour intéresser un nombre croissant d'alliés. Le principe clé de ce processus c'est « l'adapter c'est l'adopter ». C'est à travers leurs négociations constantes et les compromis qu'ils forgent que l'innovation – ou dans notre cas, le renoncement – peut être acceptée ou rejetée par la société dans son ensemble.

L'article d'Akrich, Callon et Latour offre un exemple particulièrement éclairant avec le cas des kits photovoltaïques développés par des industriels français pour l'éclairage en Afrique subsaharienne. Sur le papier, le projet semblait parfaitement efficace et son acceptabilité évidente : le besoin d'éclairage individuel dans la brousse était manifeste, et la solution photovoltaïque décentralisée présentait des avantages économiques, écologiques et logistiques évidents par rapport à une électrification centralisée conventionnelle. Pourtant, l'expérimentation s'est soldée par un échec retentissant. Les kits, conçus dans les laboratoires en France, étaient hermétiquement scellés pour éviter tout « bricolage » local jugé dangereux par les concepteurs. Ce blocage technique excluait de fait tous les réparateurs locaux, les électriciens, les revendeurs, etc., autant d'alliés potentiels transformés en adversaires par les choix techniques opérés. Le parallèle avec la D28 est frappant : dans les deux cas, le succès ou l'échec dépend moins de la rationalité technique de la solution que de sa capacité à mobiliser les bons porte-parole et à intéresser les acteurs locaux.

Dans le cas de la fermeture de la D28, l'analyse des porte-parole révèle des dynamiques complexes et parfois paradoxales. Les premiers porte-parole visibles pour les élus ont été certains habitants particulièrement actifs lors des réunions municipales. Or, selon les témoignages que nous avons recueillis, ces participants représentaient de manière disproportionnée l'opposition au projet. Leur présence vocale et récurrente donnait l'impression trompeuse d'un rejet massif de la fermeture par l'ensemble de la population. Cette surreprésentation des voix critiques a créé une dynamique négative : elle a alimenté la controverse, fourni des arguments aux adversaires politiques des élus en place, et même mobilisé des habitants initialement neutres qui, ne voulant pas se démarquer de ce qui apparaissait comme l'opinion dominante de leur commune, ont progressivement rejoint le camp contestataire.

Les médias, eux, ont joué un rôle de porte-parole ambivalent, variant considérablement selon leur échelle de diffusion et leur ancrage territorial. Le reportage diffusé par France 3 Bretagne a suscité des réactions largement positives à l'échelle nationale. Les commentaires en ligne saluaient massivement cette initiative courageuse de protection de la biodiversité, certains regrettant même que de telles mesures ne soient pas prises dans leur propre région. En revanche, la presse locale, comme Ouest-France ou Le Télégramme, a adopté une ligne éditoriale différente, donnant une place prépondérante aux voix de l'opposition et aux difficultés rencontrées par les riverains. Ces journaux locaux ont également popularisé l'expression « route des grenouilles » pour désigner la D28. Ce surnom, initialement descriptif, a progressivement acquis une connotation péjorative, voire moqueuse, contribuant à décrédibiliser le projet aux yeux de certains habitants.

Des collectifs d'opposition, notamment le Collectif de Défense du Citoyen 22 (CDC 22), constituent un troisième type de porte-parole dont l'influence s'est révélée déterminante. Selon l'adjointe au maire que nous avons rencontré, leur position est pourtant paradoxale : la plupart des membres actifs de ce collectif n'habitent pas Lamballe-Armor et pourtant ils se présentent comme les porte-parole des habitants et riverains. En apportant leur soutien logistique et leur capacité d'organisation à la contestation locale, ils contribuent à structurer et visibiliser l'opposition, même si leur influence réelle sur l'opinion locale reste difficile à évaluer précisément.



Un panneau provisoire pédagogique pour informer sur la présence des amphibiens sur le site. Le futur projet prévoit des aménagements pérennes pour valoriser les Landes de la Poterie.

(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)

Dans cette bataille de porte-parole, une absence frappe pourtant : celle des principaux intéressés, les batraciens eux-mêmes. Qui parle véritablement en leur nom ? L'apprentie en BTS qui a compté leurs cadavres en 2016 ? Les scientifiques du CEREMA et de l'association de préservation de la biodiversité VivArmor Nature, avec leurs modèles de migration ? Les associations environnementales avec leur engagement militant ? Les bénévoles qui venaient tous les matins transporter des seaux d'un côté à l'autre de la route pour sauver ces êtres vivants ? Les élus qui arbitrent entre usages humains et besoins écologiques ? Cette question dépasse le cadre théorique : elle interroge la légitimité même des décisions écologiques dans nos démocraties. Les batraciens, comme tout le vivant non-humain, dépendent entièrement de porte-parole humains pour faire valoir leurs « intérêts » (un terme lui-même anthropocentré...). Cette asymétrie fondamentale révèle la difficulté de construire une véritable politique du vivant : comment représenter ceux qui ne peuvent participer directement aux délibérations démocratiques ? Dans le cas de la D28, cette représentation s'est faite principalement par l'intermédiaire de données scientifiques (comptages, cartographies migratoires) qui, aussi rigoureuses soient-elles, ont visiblement peiné à susciter l'empathie ou l'identification nécessaires à l'acceptation sociale du renoncement. Lamballe Terre et Mer explore désormais une approche complémentaire. La collectivité prévoit un partenariat avec le musée de la Poterie pour sensibiliser la population aux cycles migratoires des amphibiens. Le musée pourrait ainsi devenir un porte-parole d'un genre différent, racontant l'histoire depuis le point de vue des besoins vitaux des batraciens – leurs trajets saisonniers, leurs zones de reproduction – plutôt que depuis celui des contraintes humaines ou des impératifs réglementaires.



*L'un des panneaux permettant de baliser le tour pédestre des Landes de la Poterie.
(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)*

Un renoncement réversible : la fragilité des redirections écologiques

Cette configuration particulière des porte-parole a produit un effet paradoxal : au lieu de traduire et de valoriser les bénéfices environnementaux et sociétaux de la fermeture auprès de la population, ce sont les discours critiques et les oppositions qui ont dominé l'espace public. Cette situation illustre un enseignement central de la sociologie de la traduction : même lorsqu'une solution présente des bénéfices environnementaux indiscutables et reconnus scientifiquement, son acceptation sociale n'est jamais garantie. Sa mise en œuvre effective dépend de l'émergence de porte-parole légitimes et crédibles, capables de traduire ces bénéfices abstraits en termes concrets et appropriables par les différents groupes concernés. Cette traduction implique un travail complexe sur les attachements existants. Les habitants entretiennent des liens profonds avec leurs routines de déplacement, optimisées au fil des années pour leur efficacité quotidienne. Ils sont attachés à la valeur patrimoniale de leurs biens immobiliers, que les modifications d'accessibilité peuvent affecter. Ils tiennent aussi à des dimensions plus symboliques, comme l'imaginaire de liberté que véhicule l'automobile dans nos sociétés. Le défi du renoncement territorial consiste précisément à reconnaître ces attachements multiples (sans nécessairement les hiérarchiser selon leur légitimité supposée) et à comprendre comment la fermeture de la route vient les perturber. Il s'agit ensuite d'engager un dialogue sur les conditions dans lesquelles les habitants pourraient accepter de se désattacher progressivement de certaines pratiques ou représentations. Mais surtout, et c'est là le point crucial souvent négligé, il faut proposer de nouveaux objets de réattachement, de nouvelles sources de valeur et de sens qui permettent de reconstruire un rapport positif au territoire transformé.

Les porte-parole jouent un rôle déterminant dans cette double opération de désattachement-réattachement. Ce sont eux qui doivent articuler, dans un langage accessible et mobilisateur,

cette transformation profonde des relations au territoire. Sans ce travail patient de traduction et de médiation, mené de manière transparente et démocratique, même les initiatives les plus nécessaires écologiquement se heurtent à des résistances insurmontables. Le cas de la route des Landes en témoigne : bien qu'elle demeure fermée aujourd'hui, cette décision reste fragile et potentiellement réversible, suspendue aux aléas des alternances politiques et aux résultats des prochaines échéances électorales.

Fermer des routes, ouvrir des possibles : ce que révèle l'expérience de la route des Landes

Pour bien saisir la portée de ce cas, il convient de réfléchir plus largement à ce que signifie fermer une route dans le contexte contemporain. Cette question devient de plus en plus cruciale alors que se multiplient les fermetures d'infrastructures, qu'elles soient motivées par des raisons écologiques ou imposées par les événements météorologiques extrêmes liés au changement climatique. Le cas de la D28 démontre que l'acceptabilité sociale d'une fermeture de route ne se réduit pas à un simple arbitrage entre la perte de temps imposée par une déviation routière et des bénéfices environnementaux attendus. La manière dont la fermeture est justifiée, et dont le processus d'intéressement des parties prenantes est enclenché, s'avèrent tout aussi déterminantes, voire davantage, car elles révèlent et cristallisent les priorités des décideurs, rendant visibles les valeurs qui sous-tendent leurs choix.

À Lamballe-Armor, fermer une route « pour protéger des batraciens » apparaît à certains habitants comme une dévalorisation symbolique des besoins humains, une inversion problématique de ce qu'ils considèrent comme l'ordre « normal » des priorités. Cette perception, qu'on la juge fondée ou non, constitue une réalité sociale avec laquelle les porteurs de projets de renoncement doivent composer.



Les riverains en colère ont implanté des panneaux à plusieurs endroits de la route. Ces deux panneaux sont les derniers restants. Ils n'ont pas encore été démontés par la Ville de Lamballe-Armor. Nous l'avons interprété comme une forme de respect de l'opposition.

(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)

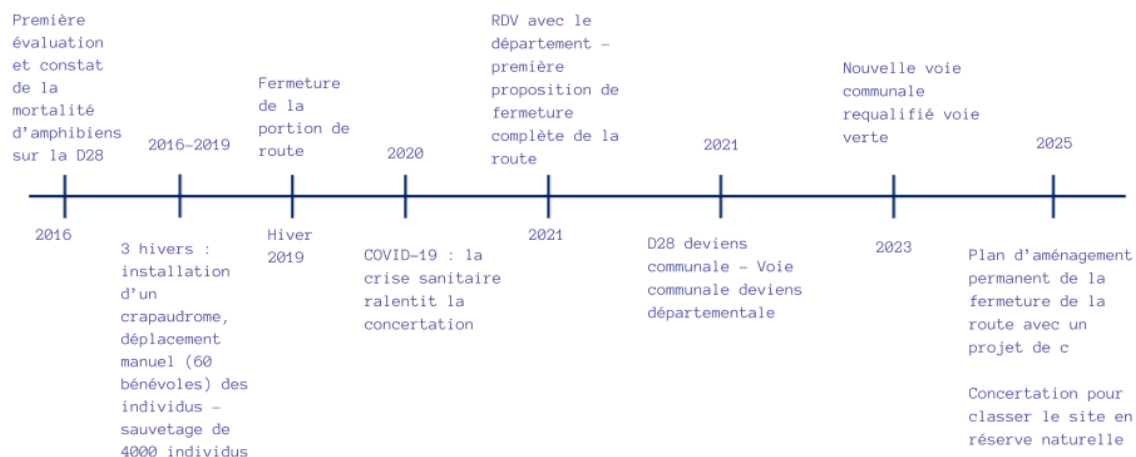
Pour accompagner de futurs renoncements écologiques, l'enjeu sera donc double : d'une part, mobiliser des porte-parole capables de porter un récit justifiant de manière convaincante pourquoi les besoins des écosystèmes peuvent, dans certains cas, primer sur certains usages humains ; d'autre part, reconnaître l'ensemble des attachements existants (sans nécessairement les hiérarchiser ou les légitimer) pour pouvoir travailler avec eux et accompagner les processus de désattachement et de réattachement qui permettront aux habitants de retrouver du sens dans la nouvelle configuration territoriale. C'est précisément en évitant de se poser en arbitre de la légitimité de ces attachements que s'ouvre l'espace de dialogue nécessaire à la transformation. À Lamballe, la pandémie de COVID-19 a malheureusement perturbé le processus de concertation initialement prévu, empêchant probablement l'émergence et la mobilisation de porte-parole plus diversifiés qui auraient pu faciliter ce travail collectif de traduction et de médiation.

Le cas de la D28 illustre finalement la nature complexe du renoncement écologique. Aujourd'hui, la fermeture de la route apparaît encore largement comme un acte de soustraction : on retire un usage sans que la recomposition territoriale soit pleinement advenue. L'enjeu de la redirection écologique est précisément de transformer cette soustraction initiale en véritable recomposition : recomposition des usages, des valeurs, des attachements territoriaux. Cette transformation reste fragile, une élection peut tout défaire..., ce qui souligne l'urgence de construire non seulement des justifications rationnelles, mais aussi des récits collectifs capables de rendre appropriables et désirables ces mutations profondes. Car au fond, la question n'est peut-être pas tant de savoir si nous pouvons nous permettre de fermer des routes pour des batraciens, mais plutôt si nous pouvons nous permettre de ne pas le faire.



*Une vue des Landes de La Poterie depuis le chemin piéton.
(crédit : Oscar Hooge, Juillet 2025)*

Chronologie



*Chronologie de la fermeture de la route D28 et du projet d'aménagement de la route des Landes
(crédit : Oscar Hooge & Claire Deligant, Juillet 2025)*

Références bibliographiques

Akrich, M., Callon, M., Latour, B. (1988) A quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement; 2 : Le choix des porte-parole. Gérer et Comprendre. Annales des Mines, 11 & 12, pp.4-17 & 14-29. halshs-00081741

Monnin, A. (2025). Politiser le renoncement : pour une transformation écologique à la hauteur des enjeux. *Horizons Publics*, 45, 54–59. <https://www.horizonspublics.fr/sites/horizonspublics/files/2025-05/HP45%20-%20Extrait.pdf>