Caisse des Dépôts GROUPE Institut pour la recherche

IMAGINARIUM–S
L'avenir en récits

Quand un alignement des planètes permet de renoncer plus fort

Interview longue de Nicolas Perrin

Claire Deligant

14 août 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

Nicolas Perrin est conseiller départemental d'Ille-et-Vilaine au sein du groupe écologiste depuis juin 2021. Il partage son temps entre son mandat d'élu et son activité de chef d'entreprise sociale et solidaire dans le domaine de l'alimentation durable.

Délégué à la solidarité territoriale, Nicolas Perrin a œuvré pendant 4 ans à l'application d'une des promesses de campagne des écologistes : l'annulation de trois contournements routiers au sein du département d'Ille-et-Vilaine et la mise en place d'un moratoire sur neuf autres.

Cet entretien revient sur le récit de ce renoncement qui est finalement allé beaucoup plus loin que la promesse initiale grâce à des facteurs clés que nous livre Nicolas Perrin, mais aussi un alignement des planètes qui posent en creux la question de la répétabilité de telles situations bénéfiques à la mise en œuvre de renoncements forts.

Pourriez-vous nous expliquer comment l'arrêt de 3 contournements routiers et le moratoire sur 9 autres est devenu un projet de mandature pour les équipes nouvellement élues au conseil départemental d'Ille-et-Vilaine en juin 2021 ?

A l'issue des élections, trois groupes majeurs allaient composer l'hémicycle : des forces divers droites, des forces socialistes et des écologistes. Il y a eu un accord, disons de troisième tour, avant l'élection du président du département, entre les socialistes et les écologistes. De nombreux points de convergence ont rapidement émergé et nous avons négocié l'abandon de trois contournements routiers plus un moratoire sur neuf autres à ce moment-là. Cela a été validé dans notre accord politique et ajouté à notre projet de mandature.

Quelles réactions cet accord politique a-t-il suscitées ?

Cela a provoqué immédiatement, dans les heures qui ont suivi, des remous très importants au sein de notre nouvelle majorité composée d'écologistes et de socialistes, avec notamment un élu socialiste à qui la vice-présidence aux mobilités a été proposé, qui l'a refusé avec pertes et fracas, en se répandant dans la presse pour dénoncer le tour de force qui venait d'être réalisé.

Le plan de mobilité, dit « plan de mobilité 2025 », avait été adopté un an plus tôt par le Conseil départemental, avec ces douze contournements routiers et, bien sûr, d'autres choses comme la sécurisation des routes, des pistes cyclables, etc.

Cet élu, qui était déjà conseiller départemental précédemment, n'a pas accepté la méthode. Il faut reconnaître que les socialistes ont négocié l'accord avec nous de façon très confidentielle, par le biais de deux ou trois personnes, là où du côté des écologistes, nous avons obtenu l'accord de tous les militants du département pour obtenir sa signature.

Chaque partie fonctionne comme il l'entend, mais on voit ici que le mode d'organisation détermine la puissance des réactions, allant ici jusqu'à la dénonciation de l'accord. Un mode de fonctionnement politique assez peu démocratique génère finalement des frustrations et à tendance à cristalliser les problèmes.

Je constate qu'il peut être difficile pour un élu d'accepter d'amender le projet qu'il porte et pour lequel il a été élu, pour aller chercher des majorités au-delà de son parti. Il y a quelque chose ici à réinterroger pour que la politique retrouve sa capacité à créer du consensus et de l'intérêt général.

Quelques jours plus tard, la presse s'est emparée du sujet. Mais l'été est arrivé et la pression est un peu retombée.

Est-ce que l'été a été suffisant pour calmer les esprits ?

Non, à la rentrée, ce sont les élus locaux des trois villes concernées par ces contournements (Fougères, Vitré et Châteaubourg) qui sont intervenus dans la presse pour dénoncer cette décision et le fait que des engagements avait déjà été pris, voir pour certains cas, celui de Vitré notamment, une mission lancée avec des deniers publics engagés pour initier l'étude d'aménagement.

Le Président du département, Jean-Luc Chenut, a tenu bon et a organisé une réunion en conviant ces différents élus locaux et mon groupe pour expliquer notre décision et pour nous mettre face à nos responsabilités ! Dans un premier temps, il a donné la parole aux élus locaux qui étaient très en colère.

Il m'a fallu justifier nos choix. Tout d'abord, il faut savoir que pour toute nouvelle route créée, s'il y a un désengorgement pendant deux ou trois ans à une échelle globale, il y a en fait un ajout supplémentaire de véhicule sur le périmètre. Cet effet rebond est bien connu : toute nouvelle route aujourd'hui engendre de 10 à 20% de mobilité supplémentaire[1].

Ensuite, tout n'avait pas été étudié dans ces territoires. Sur certains d'entre eux, comme à Châteaubourg, il y avait des zones humides concernées par le périmètre d'aménagement, ce qui posait de sérieux problèmes. Sur le contournement de Vitré, il y avait un enjeu de patrimoine puisque Vitré est entièrement classé et il y aurait eu beaucoup de préalables pour être en capacité de réaliser un contournement à cet endroit-là.

Enfin, ces trois cas n'ont pas été choisis au hasard. Pour chacun d'entre eux, les associations environnementales ou les associations cyclistes locales nous avaient signalé qu'il n'y avait pas

[1] Nicolas Perrin fait probablement référence l'étude de Goodwin de 1996 : https://www.uirs.si/dokumenti/policy_paper_01_induced_traffic.pdf

de pistes cyclables. Qu'à Vitré ou à Châteaubourg, il n'y avait pas non plus de transport en commun ou quasiment pas. Et donc, tout n'avait pas été tenté pour désengorger le centre-ville avant de dépenser 11 ou 12 millions d'euros pour aménager ces zones.

Quelle a été la position du président de département ?

Le président du département m'a suivi. Il a concédé que jusqu'à présent, les services des routes n'étudiaient pas les questions de mobilité dans leur ensemble. Qu'ils accédaient finalement à la demande des élus locaux quant au besoin d'infrastructures supplémentaires en faisant uniquement une analyse de flux pour vérifier l'engorgement et sans avoir une approche globale.

Et je trouve que c'est déjà un changement qui témoigne de l'intelligence du président, sa capacité à s'adapter rapidement, ce que n'ont pas été capable de faire beaucoup d'acteurs du territoire. Pour moi, ça a été un marqueur assez fort à ce moment-là.

Est-ce que vous avez utilisé le terme de renoncement ?

Non, pas du tout. Pendant 2 ans même, le terme d'abandon des contournements a lui-même été abandonné ! On a plutôt parlé de contournements suspendus ou arrêtés. On n'était pas toujours d'accord mais nous, on n'a jamais lâché de vue qu'il s'agirait d'un abandon in fine. Mais comme on défendait la position qu'il fallait avoir une approche holistique, il ne fallait pas non plus insulter l'avenir. Et si jamais les études avaient montré que à tel endroit il y avait vraiment un réel besoin alors nous aurions revu notre position. Il ne s'agissait pas d'être dogmatique non plus.

En quoi a consisté cette approche holistique ?

D'abord, l'idée a été d'abord de se donner du temps car on ne savait pas exactement comment s'y prendre, notamment parce qu'il y a eu une troisième crispation – après la réaction des élus socialistes et des [maires] des territoires concernés. Cette crispation est venue des services du département : le service infrastructure et mobilité, la direction des routes principalement. C'est important de revenir sur ce point-là avant d'expliquer comment on est sorti du gué.

Nous avions programmé une réunion politique en octobre 2021 sur le sujet des mobilités. La direction des routes devait nous présenter l'état des lieux des trois projets. Nous avons réalisé à ce moment-là que les trois chefs de projet étaient tous très remontés contre la décision et continuaient de porter les projets comme s'ils allaient se réaliser. Ils ne parlaient pas de projets abandonnés mais de projets suspendus de façon temporaire. Les mots ne sont pas neutres, il y avait une volonté non seulement d'adoucir, mais surtout de contourner la décision politique pour temporiser et poursuivre.

Ils défendaient les études de flux et le fait qu'une étude technique avait été engagée sur l'un des périmètres et que, finalement, d'un point de vue juridique, si on abandonnait l'étude à ce stade, il allait falloir la payer en entier. 100.000€ avaient déjà été décaissés et il restait 400.000€ d'études à payer. Il faut reconnaître que, politiquement, s'il avait été obligatoire de payer le solde entier, il n'aurait pas été facile de dire aux électeurs que nous avions finalement préféré payer 500.000€ d'étude et abandonner le projet.

Les coûts entamés, même si ce sont seulement des études, dès qu'ils sont partis, c'est très compliqué de les arrêter. Pour un aménagement routier, entre la conception, la réalisation et la livraison de la route, il se passe 5 ou 6 ans.

Comment avez-vous réagi face à l'hostilité des services techniques ?

On est resté sur nos positions, sur le fait de se dire OK, mais tout ça montre bien qu'il n'y a pas eu d'approche holistique et que d'autres approches sont possibles. Et donc ce qu'on voudrait, c'est réaliser une étude globale sur ces territoires-là, qui intègre le sujet du routier mais aussi celui des transports en commun, du cyclable, des liaisons douces, du transport des camions, etc. Parce que c'est souvent aussi le sujet qui revenait, celui de la sécurisation des villes. On a

des camions qui les traversent, cela crée de la pénibilité évidemment pour les riverains, mais aussi du danger. Cela nuit aux liaisons douces. On ne peut pas se déplacer à pied parce que les camions sont trop près, etc. Et il faut l'entendre, on a tous en tête des images de villages ou de villes où les camions sont problématiques.

Pour nous, il s'agissait d'objectiver.

Il y a eu une autre séquence aussi, pour convaincre et pour montrer la pertinence de notre démarche, qui a consisté à visiter les sites en compagnie des élus socialistes et écologistes et avec les associations environnementales qui dénonçaient ces contournements. Cela a été l'occasion pour les acteurs de terrain d'expliquer leurs positions auprès des services. Ils se sont aperçus que les raisons étaient fondées, qu'elles n'étaient pas motivées par le fait que ces acteurs n'aimaient pas les routes. Il y avait vraiment à chaque fois de la documentation sur la biodiversité, sur les zones humides, parfois même sur des comptages de camions ou de flux qui n'étaient pas du tout les mêmes que ceux réalisés par le département, et qui, par conséquent, interrogeaient les processus. Des éléments qui montraient que ça méritait de remettre le sujet en débat.

Après cette séquence avec les acteurs de terrain qui a finalement scellé la décision de remettre en débat ces contournements, comment avez-vous avancé ?

Nous avons demandé au pôle infrastructure et mobilité de proposer une démarche pour sortir du gué. Nous, on voulait lancer une étude holistique et ce qui est proposé finalement, c'est une démarche en trois temps avec une consultation citoyenne par tirage au sort, une compilation de la documentation déjà existante des plans de mobilité et la poursuite des études déjà lancées.

La consultation citoyenne a eu lieu sur chacun des trois territoires avec un tirage au sort d'une trentaine de citoyens qui ont participé à 4 journées de réflexions, le 5ème samedi étant dédié à la restitution et que les citoyens donnent leur avis. La consultation citoyenne a été conçue comme une mini convention avec un travail appuyé par les techniciens, mais qui a été vraiment remis dans le débat public. Les élus locaux ont pu venir présenter leur point de vue, mais aussi les associations environnementales et de cyclistes.

C'est un travail qui a pris du temps. Il vient de se terminer seulement sur le premier semestre 2025.

Pourquoi est-ce que cela a pris autant de temps ?

La définition de la méthode a pris un an. Il a fallu la voter ce qui a pris environ 9 mois entre le passage en rapport, le vote de l'autorisation de programme et le vote des crédits. Ensuite il a fallu passer l'appel d'offres qui a été infructueux dans un premier temps car trop cher. Puis, il a fallu lancer l'étude et recruter les citoyens par tirage au sort, ce qui a pris encore 3 ou 4 mois. Enfin, il a fallu organiser les quatre samedis et la journée de restitution pour chacun des territoires. Les restitutions ont commencé en novembre 2024 et se sont poursuivies pour le troisième territoire jusqu'en avril 2025.

Il a donc eu trois consultations différentes, une par territoire ?

Oui, trois consultations. 150.000€ chacune, grosso modo. Donc ce n'est pas neutre. On ne peut pas se permettre un tel budget de consultation citoyenne sur tous les projets, ce serait impossible financièrement. Mais c'est malgré tout hyper intéressant de le faire. Sur des projets comme ça, un peu majeurs ou qui ont cristallisé des oppositions. C'est une bonne façon de sortir de l'ornière.

Par ailleurs, pour éviter de se retrouver en porte à faux juridique, il nous a paru pertinent d'accepter de poursuivre les études sur ces trois territoires, mais uniquement sur la partie cyclable puisqu'en fait sur ces contournements, il y avait des pistes cyclables et du routier.

Est-ce la crise financière dans les territoires n'a pas joué en votre faveur ?

Tout à fait, la crise financière dans les départements a été un élément de contexte très important. Du fait de de la chute des droits de mutation à titre onéreux (DMTO), les droits notariés qui sont le moteur économique des départements, et qui se sont largement grippés post COVID, les départements se sont retrouvés à sec de ressources nouvelles alors que les dépenses continuaient d'augmenter. Ce qui a constitué un effet de ciseaux très important avec une réduction obligatoire des dépenses à la fois de fonctionnement mais aussi d'investissement puisqu'il n'y avait plus assez de recettes pour investir sereinement sans emprunter quasiment la totalité. Donc les capacités d'autofinancement ont largement diminué, ce qui fait qu'aujourd'hui, on en est arrivé à une situation où nous avons dû, au département d'Ille-et-Vilaine, supprimer tous les nouveaux projets routiers du plan prévisionnel d'investissement. Ils sont tous suspendus, dé-priorisés et ne se réalisent que ceux qui sont effectivement déjà lancés au stade du début de travaux. Pour le reste, tout est suspendu, sauf bien sûr ce qui relève de la sécurisation. On a deux ponts en Ille-et-Vilaine qui sont fragilisés structurellement et qui vont nécessiter des crédits importants pour les sécuriser et que nous avons engagés. Mais aucune nouvelle route ne sera construite.

Finalement, ce qui est intéressant, c'est que cette crise financière nous a permis d'ancrer une dynamique de renoncement que nous n'avions pas imaginé aussi forte et que nous n'aurions pas obtenu sans la crise financière Alors là, pour le coup, faut être clair : sans cette crise financière, aujourd'hui, il y a des projets qui se seraient fait.

Malgré tout, le groupe des écologistes a dû tenir bon dans la durée. L'accord politique initial n'aurait pas tenu si notre groupe s'était désunis. Si nous n'avions plus été majoritaire, qui sait si d'autres n'auraient pas poussé pour revenir sur cette décision et faire plaisir à tous les élus locaux d'opposition, vous savez, à un an des sénatoriales ? Certains raisonnent de cette façon-là, il faut le savoir et donc voilà, nous on a tenu le cap, très clairement, depuis 5 ans.

Comment s'est matérialisé concrètement la suspension des projets d'investissement ?

Dans le plan prévisionnel d'investissement. Aujourd'hui, nous avons dû faire passer notre enveloppe annuelle d'investissement de 180 millions à 120 millions d'euros à peu près, du fait des difficultés financières de notre département. Ces investissements, il faut les prévoir plusieurs années à l'avance. Entre l'idée, l'autorisation de programme et la réalisation, il se passe systématiquement 5 ans minimum, voire 8 ans. Construire un nouveau collège, construire un nouveau Centre Départemental d'Action Sociale (CDAS), réaménager les collèges existants, rénover thermiquement le parc bâtimentaire du département, tout ça nécessite des crédits qui doivent être pensés préalablement. Et donc nous avons en majorité décidé de faire de la rénovation dans l'éducation, du social et du cyclable. Les priorités absolues de nos investissements, au détriment donc de toutes les nouvelles routes par exemple, mais au détriment aussi de projets qui auraient été nécessaires. On ne peut pas faire suffisamment de centres d'hébergement pour des mineurs non accompagnés par exemple. On aurait voulu en faire plus. Autant je suis adepte de la décroissance et de la décroissance soutenable, autant il faut de l'investissement public aujourd'hui pour préparer les transitions écologiques notamment.

Est-ce qu'il y a d'autres projets routiers qui ont été suspendus, en plus des douze contournements ? Est-ce que des projets nécessaires ont été abandonnés faute de budget ?

Il y a plusieurs projets routiers qui n'étaient pas très importants, mais il y a notamment l'extension d'une 2x2 voies qui était très demandée. Mais enfin 12 km de 2x2 voies, ça ne va pas changer la face du monde dans le département. Nous, on a cette chance que chaque habitant

du département soit à 10, maximum 15 mn, d'une 2x2 voies qui relient les grandes villes du département. La situation des mobilités est très appréciable en réalité.

Peut-être qu'on peut faire un tout petit focus sur la situation des camions parce que relativement au sujet des routes, c'est souvent la question de la sécurisation et notamment de la traversée des camions qui est en jeu. En tout cas, c'est l'argument principal des élus locaux pour dire qu'on ne peut pas en rester là et il est difficile de le contrecarrer. Nous, on a mis la pression sur les services pour autoriser ces maires à prendre des arrêtés interdisant la traversée des camions dans le périmètre de leur commune. L'objectif est d'éviter le passage de camions qui traversent la ville juste pour gagner 2 minutes en sortant de la 2x2 voies.

Dans le département d'Ille-et-Vilaine, il y a deux territoires qui nécessitent un contournement. Il faudrait une déviation, ne pas laisser les camions traverser la ville. Le trottoir fait 50 cm de chaque côté et les camions frôlent les maisons. Malheureusement, les GPS envoient les camions dans ce circuit de routes départementales qui permet de gagner 20 minutes entre Nantes et Laval en évitant Rennes. Plusieurs villages sont traversés par une flopée de camions. Ce qu'on essaie de pousser en interne, c'est un schéma d'organisation du transport routier dans le département. Cela donnerait la possibilité à certains maires de prendre des arrêtés interdisant les camions sur leur territoire en justifiant d'un pouvoir de police et d'amende si jamais certains ne le respectaient pas. Mais nous n'avons pas autorité là-dessus. Nous n'avons pas véritablement les compétences pour mettre en place un tel schéma.

L'autorité serait au niveau national ?

Même pas. En réalité, le transport routier, c'est du transport privé, donc il n'y a pas d'impératif absolu sur les circuits réalisés. Et puis, le sujet des Mobilités, il est partagé entre la région qui a les compétences sur le train, le ferroviaire, mais aussi les aéroports et les ports, et le département qui a les routes départementales, les métropoles qui ont les routes communales et l'État qui a les routes nationales. Cela dilue un peu les responsabilités et rend très compliquées des approches holistiques. Ce qu'on a quand même réussi à faire mais en allant un peu dépasser notre champ de compétence, il faut le dire. On a eu ce courage politique de le faire, mais ce n'est pas forcément facile partout.

Comme c'est du transport privé, ça serait limiter le commerce…

Alors moi je n'ai pas de problème avec ça en ce qui me concerne. Mais en tout cas, effectivement, pour certains libéraux, ça peut être une question de principe. En réalité, il y a quand même des endroits où les camions n'ont pas le droit de passer et les 2x2 voies sont faites pour ça. Les applications de transport ont beaucoup complexifié la tâche des pouvoirs publics dans la gestion des camions. Ils sont susceptibles de passer partout, là où avant ils restaient sur des grands axes. Moi je pense vraiment qu'il faudrait pouvoir créer des schémas et que de nombreuses mairies interdisent le passage de camions. Avec quelques radars et des forces de police en renfort, ça marcherait assez rapidement. Il faudrait aussi travailler avec les applications pour qu'elles répercutent les interdictions de de traverser.

Tout cela montre bien que le renoncement n'est pas si simple entre les réalités techniques, le partage de responsabilités et les besoins divergents des différents acteurs. Sur ce dernier point en particulier, est-ce que les consultations citoyennes ont permis d'avancer ?

Les trois consultations sont arrivées quasiment à la même conclusion, et ce, malgré des débats internes parfois houleux avec la présence de farouches défenseurs du contournement qui avaient été tirés au sort. Quand on évoque bien tous les enjeux et quand on se projette à long terme, ce sont les bonnes décisions qui sont prises.

Si j'ai envie de garder une chose, c'est qu'il faut faire de la politique en regardant à minima à 10 ou 15 ans à minima, idéalement 30 ans. Si on regarde à 5 ans alors on prendra toujours les mauvaises décisions.

Dès qu'on lève le nez - c'est ce qui a été fait avec ses citoyens, en plaçant les différents enjeux carbones, et en replaçant la réalité des faits avec les flux de transport, les mobilités douces, les mobilités cyclables. Eh bien, on se rend compte que beaucoup de choses restaient à faire. Et donc toutes les conclusions ont été à peu près toujours les mêmes : plus de pistes cyclables, plus de liaisons douces, plus de transports en commun, moins de routes, moins de parkings, plus de piétonniers. La ville n'en sera que plus douce, moins carbonée et accessible.

Donc quand on met 30 citoyens autour de la table et qu'on donne les bonnes informations, c'est une décision éclairée qui est prise ?

Dans les trois cas, ils sont arrivés quasiment aux mêmes conclusions. La réaction des élus locaux est intéressante. Dans un cas, le maire de Fougères a dit qu'il s'agissait d'une parodie citoyenne. Il s'est pris tout le monde de face, il a osé remettre en question la méthode. Alors oui, il n'y a pas de méthode idéale. Sur 4 samedis, on ne devient pas un expert en mobilité. Mais enfin quand on voit passer 12 experts sous des angles différents, on commence à avoir une vision quand même assez approfondie. Ils sont tous arrivés aux mêmes conclusions, donc ce n'est quand même pas rien.

De son côté, le maire de Châteaubourg a suivi la décision des consultations citoyennes. Pourtant, il était tellement remonté à l'automne 2021 contre l'abandon du contournement de sa ville qu'il avait organisé un référendum à l'échelle de sa commune pour savoir si les gens étaient pour ou contre le contournement. Il avait diffusé à tous ses concitoyens un petit recto verso de 4 pages très orienté.

Quand il a assisté à la restitution de la consultation citoyenne, ce maire a dit qu'on arrivait finalement aux mêmes conclusions, que peut-être à la fin il faudra un contournement mais qu'il fallait déjà travailler pour mettre plus de cyclables, plus de transports en commun. De l'eau avait coulé sous les ponts…

Il s'est finalement approprié le sujet en le reprenant à son compte. C'est plutôt bon signe ! Qu'avait donné son référendum à l'époque ?

Il avait obtenu 88% de favorable pour le contournement à partir d'une question mal posée du type « êtes-vous pour ou contre le passage des camions et l'engorgement dans la ville ? ». C'est intéressant parce qu'une question mal formulée donne un résultat lénifiant, 90% et 3 ans plus tard, une consultation citoyenne élaborée donne des résultats complètement différents.

Les prochaines élections départementales sont prévues dans 3 ans. Qu'envisagez-vous d'ici-là ?

Les investissements sont déprogrammés de la PPI. Les crédits ne sont plus affectés pour les 6 prochaines années. La PPI est l'outil des élus locaux qui donne le temps long. C'est là qu'il doit y avoir du débat. Et c'est là où il doit y avoir de l'anticipation.

Une fois que les études sont parties, on voit bien que c'est quand même avec perte et fracas qu'on crée du renoncement. Et finalement, si on a réussi, c'est bien à la faveur d'une élection, mais ce n'est pas grand-chose non plus. On parle de douze contournements, les transitions qui doivent être opérées dans tous les secteurs sont tellement plus nombreuses que ça. Mais malgré tout, on voit bien que ça prend de la place de combat et qu'on n'aurait pas pu mener dix combats de renoncement comme ça en parallèle. Cela aurait généré une forme de cristallisation contre les écologistes qui aurait empêché tout dénouement.

De temps en temps, il faut des coups d'éclat parce que je pense que c'est important aussi, ça marque les esprits et cela montre que c'est possible de faire autrement. Mais idéalement, ce

n’est pas la méthode forte qui doit être employée. C'est vraiment le travail sur les PPI et sur l'acculturation des élus. Moi ce que je constate, c'est quand même que le niveau de conscience et de connaissance des élus est très bon de façon générale et que ce qui compte c'est de continuer à construire un socle commun de connaissances. Quand les élus ont compris les enjeux carbones, ils ne voient plus complètement les choses de la même façon.

Le problème, c'est qu'il y a encore beaucoup cette culture des maires bâtisseurs, de l'investissement, qui veulent disposer d'un équipement exemplaire pour montrer qu'ils ont fait des choses. Et c'est là, à mon avis, que le bât blesse. Aujourd’hui, pour moi, on doit rentrer dans une ère du “care”, du prendre soin de l'existant et de son réaménagement pour le préparer notamment au réchauffement climatique. Nous avons besoin de très peu de nouveaux investissements, à part sur du ferroviaire et du cyclable, en ce qui concerne les mobilités par exemple. Il faut sortir de cette mentalité de l'investissement et de l'équipement qui se voit. Mais de façon générale le niveau de compréhension des enjeux est quand même assez fort. C'est plus une culture électorale qui doit maintenant être pensée : voir à long terme et sortir de l'équipement exemplaire.

Est ce qu’il n’y a pas une différence entre les élus départementaux et ceux des communes qui œuvre à une échelle plus courte finalement avec un mandat sur 5 ans. N’y a-t-il pas un risque de détricotage tous les 5 ans ?

Il y a quand même beaucoup de maires qui sont réélus pour 2 ou 3 mandats, même si on voit que ce n’est plus tout à fait comme avant. Il y a eu plus de renouvellement lors de la dernière élection municipale que les précédentes. C'était 50% de renouvellement je crois, ce n’est pas rien, c'est même beaucoup. Mais quand je dis que le niveau de conscience et de connaissance des enjeux est élevé, c’est que je ne vois pas beaucoup de projets absurdes. J’ai passé 4 ans en contact avec les maires car ma délégation, c’étaient les contrats de territoire, donc le financement des équipements communaux. Il y a juste parfois une difficulté pour mutualiser les équipements avec les communes voisines. Et le problème, c'est que chaque maire veut son gymnase de basket, sa salle de tennis, son terrain de foot synthétique, sa médiathèque, etc. Individuellement, quand on regarde à l'échelle de sa commune, ça a du sens, notamment pour la développer s'il y a plus d'habitants. Mais en même temps, c'est à l'échelle des intercommunalités aujourd'hui qu'il faut penser ces réalisations. Alors ça commence à se faire. Moi c'était mon boulot que de l'encourager mais cela se fait un peu dans la douleur. Pourtant, c'est là qu’on pourrait renoncer à pas mal de choses et être plus pertinent : en pensant la mutualisation d'équipements à l'échelle des intercommunalités et à l'échelle départementale aussi.

Sur la question du vocabulaire, au début du mandant, vous ne parliez plus d'abandon mais de suspension. Est-ce que ce terme de renoncement ou d’abandon est revenu ? Ou est-ce qu’aujourd’hui vous êtes encore sur une forme de suspension ?

Cela va être le combat du trimestre à venir pour moi cette question-là. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on a eu la restitution officielle des trois conventions citoyennes. La presse a restitué aussi ce qui s'y est dit, qui va dans notre sens. Mais nous n'avons pas encore défini et communiquer une position finale et sur une sémantique particulière du département[2].

Il faut bien se rendre compte que la situation n’est pas facile pour les services - le service des routes au département de l’Ille-et-Vilaine, c'est 300 personnes, une quarantaine d'ingénieurs et beaucoup de techniciens et d'agents de maintenance un peu partout. Et ces 300 personnes là menacent activement de faire grève en ce moment parce qu'elles se sentent niées.

[2] Depuis cet entretien, le département a communiqué sur l’abandon définitif des trois contournements routiers. Il y a eu quelques articles dans la presse et quelques élus locaux ont pris positions contre cette décision. Mais depuis les dernières élections municipales, le sujet n’est plus évoqué.

En parallèle de l'arrêt des investissements, on a aussi diminué les crédits d'entretien des routes de 50% sur les deux dernières années. Si on a réussi à diminuer de 50% ces crédits, c'est qu'ils étaient trop importants. On a des routes de très bonne qualité en Ille-et-Vilaine.

Tout ça s'ajoute et donc il faut bien se rendre compte qu'il y a une pression interne avec beaucoup de turnover. Il y a des postes qui ne sont plus nécessaires, donc on a des agents qui partent progressivement mais d'autres qui ne veulent pas partir alors qu'ils n'ont plus vraiment de boulot. Il faut les re-positionner sur d'autres tâches. Enfin c'est tout ça qui prend un petit peu de temps. Il faut aussi qu'on ménage en interne certaines susceptibilités pour garder la confiance des équipes.

Moi j'apprends aussi, c'est mon premier mandat. Moi je suis plutôt entrepreneur social par ailleurs. Mais là ce que je vois bien, c'est que toute action ou tout renoncement demande quand même un alignement de planètes assez important. Ce n'est pas le fait du prince. Il y a les services, la presse, les citoyens, les associations, les territoires avec différentes strates. On ne peut pas faire grand-chose contre tout le monde à cette échelle-là. Le développement local, cela nécessite d'aligner les planètes et donc il vaut mieux ne pas froisser les territoires. Il ne s'agit pas non plus de devenir complètement consensuel mais de trouver le bon curseur, le bon timing de transition.

Cet alignement des planètes, on pourrait penser qu'il se créée de manière autonome au fur et à mesure des prises de conscience. Mais s'il n'est pas là, est-ce qu'il y a une méthode pour le faire advenir ? On a parlé de la consultation citoyenne, mais est ce qu'il y a d'autres manières de faire ?

Si on récapitule et qu'on essaye de tirer les leçons de notre expérience, il y a plusieurs planètes qui se sont alignées avec d'abord, l'élection d'un groupe écologiste. Sans ça, il n'y aurait eu absolument aucune remise en cause des décisions prises précédemment, et donc ces douze contournements seraient tous entamés aujourd'hui.

La deuxième chose, c'est un accord politique avec des gens qui sont prêts à bouger. Ce n'était pas non plus gagné d'avance, il y a une guerre d'égo, cela a été très compliqué pour certains.

Ensuite, il y a du temps, il faut prendre du temps pour discuter avec les territoires : communiquer, s'expliquer, que chacun explique ses raisons, se sentent entendu, se sentent écoutés, qu'il n'ait pas l'impression qu'on lui roule dessus et qu'il est la certitude qu'on prend en compte les intérêts et les enjeux qui sont les siens. Et on a pris le temps d'aller voir tous les élus locaux. C'est important aussi le lien avec les associations locales : la qualité de leur travail, la remontée d'informations qui crédibilisent aussi beaucoup les choix politiques.

Et puis après, la méthode des consultations citoyennes, ça, moi j'y crois à fond et je trouve qu'on devrait réaliser plus de référendums locaux de ce type, mais après s'être assuré d'une mise en information assez importante. Il faut absolument qu'on fasse un peu descendre de leur piédestal les maires qui se sentent un peu tout puissants une fois qu'ils ont été élus. Certes, ils ont été élus, mais les projets malgré tout peuvent continuer d'être réinterrogés. Et qu'on puisse donner la parole aux citoyens. Après la difficulté, il faut être honnête, c'est que les citoyens n'ont pas toujours envie de s'engager très fortement. Il y a des enquêtes publiques pour tous les projets d'infrastructure mais avec seulement douze personnes dont neuf retraités et trois voisins qui sont concernés et qui demandent si cela ne va pas leur faire de l'ombre dans leur jardin.

Il y a peut-être besoin de renouveler la manière de donner la parole aux citoyens ?

Oui, c'est sûr. Là, la convention citoyenne a marché parce qu'on a mis 150.000€ et que c'était la thématique des mobilités. Pour le coup, c'est un sujet qui fait venir et qui concerne tout le monde. Si on parlait de la protection de l'enfance, cela serait différent. La mobilité, c'est un sujet sur lequel il est quand même possible de mobiliser les gens.

Est-ce qu'il y a eu une forme de rétributions ?

Le déjeuner était fourni mais en revanche il n'y a pas eu de rétribution. Pour certains types de conventions, il peut y avoir des sommes qui sont données pour compenser les journées de travail. On a fait le choix de ne pas le faire parce que c'était déjà coûteux. Il faut quand même vraiment avoir les moyens de le faire. Finalement, cela nous a coûté quand même moins cher que les études, on a économisé les deniers publics. Mais bon, on ne peut pas le faire pour tout.

[Silence]

Cette culture du renoncement, elle est à poursuivre. C'est aujourd'hui encore très dur de parler de décroissance. En tant qu'élu local, on est tout de suite pris pour un dangereux anarchiste ou un fataliste qui a baissé les bras alors que j'ai l'impression que dans tous les autres secteurs d'activité, notamment même dans le secteur économique, on peut parler de réorientation ou de décroissance soutenable. Mais dans le secteur public, au niveau local, c'est très compliqué. Donc on voit bien qu'il y a encore une culture à construire et une vision long terme aussi à mettre en place.

Ce qui est un peu rassurant, c'est qu'il y a pas mal de lois qui permettent aujourd'hui d'apporter un cadre réglementaire contraignant comme dans le secteur de la construction par exemple. Les obligations en termes d'empreinte carbone du bâtiment avec la RE 2020, bientôt la RE 2025 et bientôt la 28 font qu'on va se retrouver avec des constructions qui vont être quand même ultra vertueuses dès 2028.

Il y a beaucoup de choses qui sont lancées quand même. Cette transition-là est plutôt positive, le train est en marche. Par exemple, la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN), c'est une loi remarquable. Pour le coup celle-ci, elle est assez incroyable, si on arrive à la tenir - parce qu'elle est attaquée de toute part.

Le train est en marche mais est ce qu'il n'y a pas aussi des formes de détricotage ? Est-ce que ce n'est pas inquiétant ? Comment analyser ce phénomène-là ?

On le voit bien, ce n'est pas linéaire, rien n'est jamais totalement acquis. Nous, on a ancré que pour les six prochaines années il n'y aurait pas de nouvelles routes dans le département. Mais lors des prochaines élections départementales, si c'est une majorité différente qui l'emporte, elle peut très bien décider de réinscrire des crédits et de faire des contournements routiers ou de nouvelles routes.

Malheureusement, depuis deux ou trois ans, on voit bien que, en tout cas au niveau national, les lois sont en train d'être détricotées alors qu'il y avait quand même un certain nombre de choses qui avaient été ancrées. Et il faut poursuivre plutôt que de détricoter. Mais ce qui se détricote dans un sens, peut aussi être re-tricoté avec encore plus de fermeté la fois suivante. Ce n'est pas fini non plus.

Merci beaucoup pour cette discussion. On a balayé plein de choses, j'ai une vision assez complète de la situation et de tout ce que tout ce que vous avez pu mettre en œuvre. C'était hyper intéressant.

Ce que ce que je dis entérine les propositions d'Alexandre Monnin : il n'y a pas vraiment de renoncement, il y a une négociation. Voilà, il y a une renégociation en interne, avec les services, avec les territoires. Plutôt que de froisser en parlant de renoncement, parler d'une redéfinition, d'une renégociation, finalement est plus vrai. Oui, parce que c'est cette renégociation qui aboutira peut-être à un changement de projet qui sera un renoncement par rapport à la situation initiale. Mais de toute façon, y a une forme d'évolution.

Ce qui est intéressant dans ce cas-là, c'est que vous avez quand même pu aller assez loin, c'est un bon cas d'école je trouve.

Oui, je trouve aussi. On est reparti des besoins réels de la population sur le long terme. C'est la base quoi.

Oui, c'est ça la base, mais on a un peu tendance à l'oublier. C'est un bon résumé : de pas être dogmatique, repartir des besoins et puis s'appuyer sur les données scientifiques factuelles.

Clairement. Mais bon, c'est long, je donne mon sentiment…

Ma dernière question va très bien avec ce que vous venez de dire : comment est-ce que vous avez vécu la situation personnellement ?

Sur ce sujet-là, de façon plutôt positive parce qu'on a tenu le cap, la renégociation avec les territoires a fini par aboutir à des choses qui vont dans le sens de ce qu'on envisageait initialement. Et je trouve qu'on a tous grandi en fait dans cette démarche-là. On a tous appris, et on arrive à des solutions, à des résultats, qui sont plus proches des besoins des gens. Il faut reconnaître que c'est beaucoup de temps et d'énergie pour ces sujets-là, c'est beaucoup de conflits, de coups pris. Moi, ce que je regrette toujours, c'est que la vie politique soit un monde aussi violent. Elle l'est toujours aujourd'hui. On est très peu protégé et il y a une forme de maltraitance dans le monde politique. Je crois que c'est aussi ça qui dissuade beaucoup de monde de venir. Et tant qu'on ne régulera pas cette violence, qu'on n'encadrera pas les relations entre élus - qui sont régulées par ailleurs dans le monde du travail. Moi je trouve qu'il faudrait une sorte de cour prud'homale de la vie politique pour au moins faire des rappels à l'ordre quand ça va trop loin et fixer des curseurs. C'est dommage parce que cela crée de l'inertie, cela induit de la violence, et du mal-être. Tout ça n'est pas nécessaire au fond. On pourrait avancer autrement, mais telles que sont organisées nos collectivités démocratiques aujourd'hui, on en est là.

Premières réflexions à propos de cet échange avec Nicolas Perrin

Cet entretien a été riche d'enseignements. Le récit chronologique des faits a permis de mettre en évidence les facteurs et les enchaînements ayant abouti à l'arrêt des douze projets de contournements routiers, et plus largement à l'arrêt de tous projets de nouvelles routes au sein du département d'Ille-et-Vilaine.

Tout d'abord, parmi les éléments discutés, nous pouvons retenir quelques facteurs de succès, qui font échos à d'autres renoncements étudiés dans le cadre de ces travaux de recherche sur les renoncements territoriaux.

La capacité à remettre en cause un ordre établi

Dans le cas du département d'Ille-et-Vilaine, la remise en cause a été possible grâce à l'élection d'élus écologistes, à l'écoute des associations environnementales et de cyclistes qui avaient alerté sur des situations problématiques pour chacune des trois villes concernées par l'annulation d'un contournement (présence de zones humides, manque de solutions de mobilités alternatives proposées aux usagers, etc.).

En élargissant, cette remise en cause de l'ordre établi peut se faire en s'appuyant sur des données collectées par des acteurs de terrains tels que des associations environnementalistes ou des collectifs de citoyens, ou bien encore en utilisant des données scientifiques prospectives.

Les donneurs d'alerte peuvent être des élus, des agents territoriaux ou des citoyens, réunis de manière spontanée ou dans le cadre d'une convention citoyenne.

Exemples similaires :

- Le renoncement à l'écoquartier de la Presqu'île de Caen qui s'est basé sur des projections de montée des eaux à l'horizon 2070-2100) et un avis émis par le GIEC Normand.
- Le renoncement à la route départementale 28 à Lamballe-Armor qui s'est basé sur des études de mortalités de batraciens réalisées par la communauté d'Agglomération Lamballe Terre et Mer.
- Le renoncement au parking Vilaine à Rennes qui s'est basé sur une demande des citoyens, réunis lors d'une convention, de retrouver l'accès à la rivière Vilaine

La compréhension sensible de la situation

Dans le cas du département d'Ille-et-Vilaine, la visite des lieux avec les associations environnementales et de cyclistes a été décisive car elle a permis aux élus (départementaux et municipaux) et aux agents départementaux d'entendre la position des acteurs de terrain et de visualiser sur place et concrètement leurs alertes.

Cette discussion ancrée, sur le terrain, en prise directe avec les personnes ayant accumulé du savoir in situ, a permis une compréhension fine et sensible de chacune des situations, que n'aurait sans doute pas permis la lecture d'un rapport ou le visionnage d'une conférence décorrélée des problématiques spécifiques à ces lieux.

Contre-exemples similaires :

- Dans le cas du renoncement à la route départementale 28 à Lamballe-Armor, les élus nous ont dit avoir regretté de ne pas avoir organisé de visites naturalistes des lieux pour montrer aux riverains la réalité de la mortalité des batraciens.

Une persistance dans la durée, malgré les oppositions

Dans le cas du département d'Ille-et-Vilaine, les élus ont tenu le cap dans la durée, malgré les oppositions internes (élus départementaux socialistes) et externes (maires des trois villes concernées par l'annulation d'un contournement, les agents territoriaux, la presse). Sans cette persistance dans l'adversité, le risque est d'un retour en arrière à des fins électoralistes.

Contre-exemples similaires :

- Dans le cas du renoncement à la route départementale 28 à Lamballe-Armor, le risque d'un détricotage par l'opposition aux prochaines élections municipales en cas d'élection est important.

La prise en compte des enjeux systémiques, du temps long et des besoins de l'ensemble des parties prenantes

Dans le cas du département d'Ille-et-Vilaine, la mise en place de trois conventions citoyennes a permis de mettre sur la table l'ensemble des enjeux de manière systémique, de prendre en compte les positions de chaque parties-prenantes à long terme (les usages, les commerçants, les routiers, etc.) à partir de données scientifiques et de rencontres avec des experts. Le processus mis en place a permis à chacun de donner sa position et de se sentir entendus.

Exemples similaires :

- Dans le cas du renoncement au parking Vilaine à Rennes, une convention a également permis à des citoyens tirés au sort d'émettre un avis sur la base de données d'experts et la rencontre avec les parties prenantes.

Le dépassement du millefeuille territorial

Dans le cas du département d'Ille-et-Vilaine, les élus départementaux ont dû prendre des décisions allant un peu plus loin que leur champ de compétence pour lever un point de blocage autour de la circulation des camions dans les centres-villes.

Exemples similaires :

- Dans le cas du renoncement à la route départementale 28 à Lamballe-Armor, la route départementale a dû être déclassée en route communale pour que la collectivité puisse réaliser les opérations nécessaires à la fermeture de la route.

Un alignement des planètes

Ensuite, l'échange avec Nicolas Perrin a mis aussi en évidence la nécessité d'un alignement des planètes. Dans le cas du département d'Ille-et-Vilaine, cet alignement a été obtenu grâce à l'action coordonnée des élus portant le projet politique et des agents qui l'ont déployé suivant un savant dosage.

"C'est que toute action ou tout renoncement demande quand même un alignement de planètes assez important. Ce n'est pas le fait du prince. Il y a les services, la presse, les citoyens, les associations, les territoires avec différentes strates. On ne peut pas faire grand-chose contre tout le monde à cette échelle-là. Le développement local, cela nécessite d'aligner les planètes et donc il vaut mieux ne pas froisser les territoires. Il ne s'agit pas non plus de devenir complètement consensuel mais de trouver le bon curseur, le bon timing de transition."

Nicolas Perrin
Conseiller départemental

Enfin, un événement extérieur et imprévisible est venu renforcer toutes ces actions : la crise financière post-covid, qui a entériné définitivement tous les projets de constructions de nouvelles routes, exceptés ceux nécessaires pour des raisons de sécurité. Est-ce que le département d'Ille-et-Vilaine aurait pu aller si loin sans cette crise financière ? Selon Nicolas Perrin, certainement pas.

Cette configuration particulière pose la question du passage à l'échelle. Si la réussite du projet politique ayant abouti à l'arrêt des douze projets de contournements routiers, et plus largement à l'arrêt de tous projets de nouvelles routes au sein du département d'Ille-et-Vilaine, tient à un alignement des planètes dont la survenue d'un événement extérieur non prévisible, dès lors, comment s'assurer des conditions permettant la répétabilité d'une telle configuration ?