

Discussion, négociation et usage des compensations socio-environnementales par les acteurs locaux. Le cas des infrastructures.

Julie Gobert

PhD, Chercheure au LEESU (Ecole des Ponts PariTech)

Chercheure associée au Lab'Urba

Résumé :

Les compensations socio-environnementales sont le résultat à la fois d'une plus forte sensibilité environnementale des sociétés, mais aussi des difficultés rencontrées par les aménageurs, les maîtres d'ouvrage pour réaliser leurs projets d'infrastructure. L'encadrement des projets par les évaluations environnementales et études d'impact ne suffit pas à satisfaire l'ensemble des acteurs, parce qu'il s'agit de modalités très contraintes de participation et visant une acceptabilité sociale restreinte. Toutefois la compensation socio-environnementale pose un certain nombre de questions puisqu'il faut noter un manque de capitalisation de la connaissance et de retour d'expérience sur l'application de ces dispositifs et sur la manière dont ils fonctionnent sur le moyen et long terme. En outre, la problématique de l'équivalence entre dommages subis par les humains et non humains et les mesures de compensation reste entière, dès lors que ne sont pas globalement pensées les conséquences du cumul dans le temps et dans l'espace de actions d'aménagement.

Usage des compensations socio-environnementales dans les projets d'infrastructure

Introduction

Qu'est-ce que la compensation ? On parle souvent de la compensation écologique parce qu'elle est inscrite dans la loi et que les acteurs de l'aménagement y sont habitués, mais on met plus rarement en avant les compensations socio-environnementales. De quoi s'agit-il exactement ?

Processus la plupart du temps extra-réglementaires (Galbraith, 2007 ; Glason, 2017) elles se définissent comme l'attribution à une population subissant les effets négatifs d'une infrastructure d'un ensemble de mesures visant à rétablir un « équilibre » entre impacts négatifs et retombées positives : bourse du travail et accès privilégié aux emplois créés sur l'infrastructure aux « riverains » ; requalification des quartiers et des réseaux particulièrement éprouvés par le fonctionnement de l'équipement ; mise en place de fonds spécifiques pour les populations défavorisées riveraines (Gobert, 2010b). Ces dernières dans leur forme la plus intégrative exigent de sortir d'une logique de monétarisation et d'entrer dans un principe de traitement concret -et souvent en nature- des maux sociaux et environnementaux que posent l'infrastructure. Ce type d'actions compensatoires, collectives (car elles visent un territoire ou bien un groupe spécifique), plus rarement individualisées, prend différentes formes aux Etats-Unis (*Community Benefits Agreement* ou *CBA*), dans une moindre mesure en France (e.g. les plans d'accompagnement de projet pour les lignes à haute tension) (Simard, 2007), en Grande Bretagne au travers des *community benefits* (Cowell, 2011 ; Kerr et al., 2017).

Les compensations socio-environnementales ont d'ailleurs évolué au cours du temps et sont aujourd'hui le résultat à la fois d'une plus forte sensibilité environnementale des sociétés, mais aussi des difficultés rencontrées par les aménageurs, les maîtres d'ouvrage pour réaliser leurs projets d'infrastructure. L'encadrement des projets par les évaluations environnementales et études d'impact ne suffit pas à satisfaire l'ensemble des acteurs, parce qu'il s'agit de modalités très contraintes de participation et visant une acceptabilité sociale restreinte (*end of pipe*) (Gobert, 2016a). Les porteurs de projet se voient ainsi contraints d'affiner leurs offres non pas pour acheter la paix sociale (comme ce put être le cas précédemment) mais pour mieux intégrer leur infrastructure ; non pas pour intervenir au seul niveau de l'insertion paysagère ou de quelques composantes naturelles, mais en respectant la structure sociale et environnementale du territoire. A titre d'exemple, négociés depuis le début des années 2000, les *community benefits agreements*, héritiers des *good neighbor agreements* (accords de bon voisinage) participent de l'effort d'internalisation des coûts sociaux en contribuant à une meilleure équité dans la répartition des effets positifs et négatifs d'un équipement. Les CBA reposent sur quelques principes essentiels : *inclusiveness* (principe procédural : intégration de la société civile et négociation) et *accountability* (principe de résultat : responsabilité et mise en œuvre). Ils illustrent le principe d'équivalence complexe entre impacts et compensations, dans la mesure où la monétarisation de certains impacts et de certaines atteintes aurait pour conséquence de réduire la complexité des écosystèmes et fonctionnements humains à une valeur non probante (Martinez-Alier, 2014).

Cet article cherche à comprendre si les compensations socio-environnementales permettent réellement de diminuer les zones d'incertitude pour les parties prenantes et si elles réinterrogent les stratégies d'aménagement en profondeur.

L'argumentation se base en conséquence sur le croisement de recherches entreprises ces dix dernières années (avec des cas d'étude investigués lors d'une thèse en aménagement du territoire) (Gobert, 2010a) et l'exploitation de la littérature traitant des compensations écologiques et socio-environnementales. Aussi la première partie présentera la compensation écologique, censée intervenir dans une séquence bien définie Eviter-Réduire-Compenser (ERC) et restaurer des fonctionnalités écologiques mises à mal lors d'un projet. Au demeurant elles témoignent de certaines limites que les compensations socio-environnementales ne suppléent pas entièrement. Celles-ci définies en seconde partie seront analysées au regard de ce qu'elles induisent en termes d'aménagement. La dernière partie réinterroge les objectifs

assignés à ces outils d'action collective pour finalement mettre en exergue une partie des débats qu'ils soulèvent.

Figure 1 – Cas d'études¹

CAS D'ETUDE	
-	aux Etats-Unis :
✓	l'extension/modernisation de l'aéroport de Los Angeles ² , qui a justifié la mise en place d'un Community Benefits Agreement (CBA),
✓	la construction d'une centrale électrique à Long Island (350 MW) sur la commune de Brookhaven,
✓	la construction d'un terminal de fret intermodal à Détroit, ainsi que le projet de traversée de la rivière de Detroit par un nouveau pont.
-	en Allemagne :
✓	la poldérisation du Mühlenberger Loch et la construction des usines de montage de l'A380 pour l'entreprise EADS,
✓	l'agrandissement de l'aéroport de Schönefeld afin qu'il devienne aéroport international unique de Berlin.
-	au Québec :
✓	l'aménagement hydroélectrique de la Péribonka (centrale de 385 MW),
✓	l'aménagement hydroélectrique de la Toulnostouc (centrale de 526 MW) précédé de la dérivation de quatre rivières.
-	en France :
✓	l'aéroport de Roissy et les modifications intervenues ces quinze dernières années. Il s'agit de notre cas témoin, qui a pu être étoffé avec l'évocation d'autres pratiques dans d'autres entreprises (lesquelles ont pu faire l'objet d'entretiens avec des représentants d'EDF, de Réseau Ferré de France...).
✓	L'évaluation a priori des impacts des Zones d'Action Prioritaires pour l'Air sur l'agglomération de Plaine Commune ³ .

Les compensations écologiques : une modalité imparfaite et sectorielle de l'inclusion territoriale des infrastructures.

¹ Ces études de cas sont issues d'une thèse soutenue en 2010 sauf celle concernant les ZAPA. Elles ont été réalisées en s'appuyant sur des entretiens semi-directifs (une dizaine par cas), une étude des documents sources (articles de journaux, accords de compensations...) et l'observation de réunions ou rassemblements.

² Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un contrat CNRS – ADP, "Aéroport, Environnement et Territoires" (dir. G. Faburel) où les dispositifs de concertation et d'intégration des problématiques environnementales ont été comparés sur neuf aéroports de rang international par une équipe de chercheurs issus de plusieurs laboratoires.

³ Projet réalisé pour Plaine Commune avec ARISTAT (Gobert, 2013).

Compenser écologiquement les atteintes à la biodiversité est une obligation à plusieurs titres : protection de la biodiversité, protection des eaux, des forêts, évaluation environnementale des projets et programmes⁴.

Toutefois les compensations écologiques posent un certain nombre de questions d'une part sur la maîtrise et la disponibilité du foncier à cet usage, ainsi qu'en ce qui concerne la jouissance des services écosystémiques.

Définition et concrétisation des compensations écologiques

Les compensations écologiques sont largement répandues, elles ont souvent été intégrées aux premières législations sur la protection de l'environnement dans les années 70 en France (loi relative à la protection de la nature de 1976), en Allemagne ou aux Etats-Unis. Aussi la séquence « Eviter, réduire ou compenser » les impacts d'un aménagement vise-t-elle à endiguer les atteintes à l'environnement (particulièrement l'artificialisation des sols) selon un ordre bien précis. En France, elle a été consolidée par la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages et l'ordonnance du 3 août 2016 sur l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes. Les mesures compensatoires n'interviennent que comme dernier recours afin de concrétiser l'objectif d'absence de perte nette. Elles se matérialisent par des actions de réhabilitation, de restauration et/ou de création de milieux. Elles doivent être faisables et complétées par des mesures de gestion conservatoire (ex. : pâturage extensif, entretien de haies, etc.) afin d'en assurer la pérennité.

La compensation écologique se base sur une série de liens entre l'espace impacté et l'espace servant à la compensation : liens fonctionnels, temporels et spatiaux. Fonctionnel car il s'agit de reconstituer les ressources, les fonctions et les services propres à un milieu qui est détruit par le projet tout en respectant un principe de continuité écologique. C'est seulement lorsque cela est impossible, que d'autres ressources ou fonctions peuvent être produites ou améliorées. Une réduction de la qualité des mesures peut être compensée par une augmentation de la quantité des mesures de réparation. Temporel, car la compensation écologique n'est viable que si elle commence avant ou en même temps que le projet afin de permettre un « report » de la faune et de la flore (oiseaux migrateurs, par exemple) sur un nouveau lieu de vie. Si tel n'est pas le cas, le nombre d'espèces d'une population risque de diminuer. Spatial, dans la mesure où il faut a priori préserver un lien spatial entre le site endommagé et celui reconstitué (cohérence territoriale). La compensation peut ainsi être réalisée sur le site du dommage (plantation d'arbres par exemple), à proximité (si le site est imperméabilisé), dans la région ou être l'objet d'une capitalisation à travers un système de banque de remédiation (États-Unis) ou de réserve d'actifs naturels (Calvet, 2015).

De toute évidence leur implémentation induit une dimension foncière non négligeable ; il est nécessaire de trouver les terrains pour les réaliser et les entretenir sur le long terme. En effet, un constat assez négatif sur l'application des compensations écologiques a commencé à émerger dans les années 2000 (Lucas, 2009). Les agriculteurs considéraient être soumis à une double peine : d'une part parce que les espaces agricoles sont sous la pression de l'extension urbaine et donc de projets créant des obligations de compensation ; d'autre part parce que les surfaces de compensation se situaient souvent sur leur

⁴ Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau; Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau transposée en droit français par la loi 2004-338 du 21 avril 2004 ; Loi n° 2006-1772 sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006; Directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages dite Directives oiseaux ; Directive 92/43/CEE DU CONSEIL du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages; Loi d'orientation sur la Forêt n°2001-602 du 9 juillet 2001 ; Ordonnance n° 2012-92 du 26 janvier 2012 relative à la partie législative du code forestier ; Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature; Loi Grenelle I ou loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre des 268 engagements du Grenelle Environnement ; Loi Grenelle II ou loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ; Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, etc.

exploitation agricole⁵. Elles ne remplissaient pas leurs fonctions premières d'une part parce qu'elles n'étaient pas pensées comme solution de dernier recours selon la séquence ERC ; d'autre part parce que leur mise en place effective se confrontait à une série de difficultés qui les rendaient strictement inefficaces ou irréalisables (UICN, 2011).

Le « comment » compenser posait un certain nombre de problèmes de méthodes et de savoir-faire non détenus par les aménageurs. Le « où » induisait une question de disponibilité foncière et de vision à long terme pour assurer la pérennité et la protection des zones vouées à être utilisées comme espaces de compensation (Lucas, 2012). L'aménageur disposait principalement de deux instruments juridiques : « *l'acquisition des parcelles à destination agricole ou environnementale et/ou le conventionnement avec des propriétaires possédant de telles parcelles de manière à ce qu'elles soient gérées avec les garanties de pérennité indispensables à la préservation et à la restauration de la biodiversité* » (Etrillard, Pech, 2015) et pouvait conclure un bail rural ou un bail environnemental pour assurer leur maintenance.

Toutefois aux seules échelle, temporalité et missions des aménageurs, ces enjeux ne peuvent être traités, puisque cela demande d'anticiper à la fois les développements urbains ou ruraux, leurs incidences écologiques (et pas seulement au prisme du défrichement ou de l'imperméabilisation des sols), mais aussi les besoins en zone de compensations.

La loi de 2016 sur la biodiversité suscitée et l'intérêt relativement nouveau porté aux systèmes de compensation par l'offre⁶ plutôt que par la demande (banque de compensations, « *réserves d'actifs naturels* », « *acquisition d'unités de compensation* ») tels qu'ils sont mis en place depuis longtemps dans d'autres pays comme les Etats-Unis (Géniaux, 2002) ont fait bouger les lignes.

Il n'en demeure pas moins que la compensation écologique (par la demande ou l'offre) continue de poser avec force la question de la non-substituabilité des services écosystémiques aussi facilement qu'elle est parfois envisagée (Mounier, 2010 ; Gobert, 2010b).

La non-substituabilité de la jouissance des services écosystémiques

Les compensations écologiques peuvent être source d'inégalités environnementales lorsqu'elles ne permettent pas de restaurer un lien spatial avec le territoire du projet et donc rendent plus difficile l'accessibilité aux espaces naturels à certains habitants. En effet, un écosystème fournit à la fois des services environnementaux et des bénéfices sociaux et économiques (MEA, 2005; Sukhdev et al., 2010; Haines-Young et al., 2012). Ainsi prête-t-on à la fréquentation d'espaces verts un ensemble de bienfaits sanitaires (Kremer et al., 2016; Bertram et al., 2015; Elmqvist et al., 2015), dans le même temps que ces espaces offrent des opportunités récréatives et contribuent à diminuer les effets d'îlots de chaleur.

La rupture introduite avec une compensation hors site a nécessairement des conséquences sociales puisque le territoire "perdant" s'expose à une perte de certains services (par exemple une baisse de protection contre les inondations) et ne peut plus bénéficier ni des avantages esthétiques, ni des opportunités récréatives offerts par ces espaces ouverts (BenDor et al, 2007). Des études tendent ainsi à démontrer que les populations qui bénéficient de la revalorisation de certains milieux (quand la compensation ne peut se faire sur ou à proximité du site du projet – ce qui est assez souvent le cas) ne sont pas les mêmes que celles qui les perdent : ce qui *a priori* renforcerait les inégalités dans l'accès aux

⁵ D'où la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt qui a inscrit dans le code rural et de la pêche maritime un nouvel article L. 112-1-3, prévoyant que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant notamment les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. (Bertrand, Duvillard, 2016)

⁶ La compensation par l'offre « repose sur la conduite et le suivi à long terme d'opérations de génie écologique, de réhabilitation ou de création de biodiversité par des acteurs spécialisés. Ces actions génèrent des crédits de compensation. Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une compensation écologique, l'aménageur peut parfois acheter des crédits correspondant aux impacts à compenser, selon les mécanismes en vigueur d'estimation de l'équivalence écologique » (Mission économie de la biodiversité, 2014).

espaces naturels et se solderait par une perte définitive pour certains territoires, bien qu'aucune baisse du bien-être social global ne puisse être démontrée (Ruhl, Salzmann, 2006). Le milieu recréé touche en outre un nombre moins important d'individus, car le milieu détruit qui était souvent en milieu urbain ou urbanisable est fréquemment reconstitué dans un milieu rural, moins dense. Il existe donc une rupture du lien spatial entre milieu impacté et milieu de reconstitution (Gobert, 2016b) mais aussi un risque que « *Without due attention to social compensation, biodiversity offsetting could transform sites of previous common heritage into gated ecological offset sites.* » (Taherzadeh et al., 2017)

Ainsi la distribution des services éco-systémiques dans les espaces urbains reste un impensé (Bull, 2017), alors que certains espaces en France (notamment métropolitains) subissent l'injonction de la densification urbaine (construire la ville sur la ville) qui, même si elle tend de plus en plus à penser l'espace public et les espaces semi-privés comme modalité de respiration, soutire de plus en plus aux habitants de l'urbain dense l'accès visuel et quotidien aux espaces verts. Aujourd'hui les outils pour comprendre comment sont redistribués les services éco-systémiques au gré des opérations d'aménagement et de l'évolution des affectations du sol au fil du temps n'existent pas.

Humains et non humains sont ainsi séparés (Sullivan, 2012) dans les actions compensatoires de restauration et ne permettent pas toujours de retisser des logiques environnementales et territoriales mises à mal par un projet d'infrastructures. Nous étudierons dans la partie suivante si les compensations socio-environnementales peuvent jouer ce rôle.

Les compensations socio-environnementales : nouvelles modalités d'aménagement ?

On assiste aujourd'hui à une multiplication des exemples mettant en œuvre des *host* ou *community benefits* et à leur analyse scientifique, notamment dans le cadre de l'installation de parcs d'éoliennes (Cowell et al., 2011 ; Glason, 2017 ; Armeni, 2016) ou d'ouvrages hydroélectriques (Gobert, 2010b). Si elles étaient avant tout utilisées dans un but de favoriser l'acceptabilité sociale des projets et de diminuer les zones d'incertitude pour les aménageurs, il semble aujourd'hui qu'elles réinterrogent les modalités d'aménagement.

Présentation et définition des compensations socio-environnementales

Les compensations socio-environnementales peuvent être définies comme un ensemble de mesures négociées et appliquées sur un territoire dans l'objectif d'améliorer l'acceptabilité des infrastructures et de réallouer les effets positifs et négatifs plus équitablement.

Les arrangements contenant des mesures compensatoires socio-environnementales comprennent plusieurs dimensions (favoriser la création d'emploi local, financement d'études complémentaires des impacts environnementaux, redistribution des revenus créés, engagement du maître d'ouvrage sur la réhabilitation d'un quartier...). Ces dimensions sont soit la résultante d'une négociation sur la base des caractéristiques locales et potentiellement des effets réels et ressentis, soit la déclinaison de procédures plus unilatérales (loi, choix de l'aménageur...).

Les compensations socio-environnementales revêtent à la fois une dimension substantielle (actions concrètes pour favoriser l'employabilité des riverains, leur accès aux emplois créés par le projet, pour diminuer les impacts environnementaux, etc.) et procédurale (participation plus ou moins forte des acteurs concernés à la définition de ces actions). Le tableau suivant présente une typologie des compensations socio-environnementales qui complète celles qui peuvent exister (comme celle de Kerr et al., 2017 distinguant ce qui appartient à la responsabilité sociale et environnementale des entreprises, ce qui ressort d'arrangements compensatoires standardisés ou ceux qui sont le résultat d'un accord direct entre l'aménageur et la communauté.).

Figure 1 - Tableau présentant les différents types de compensations socio-environnementales

Types de compensations	Définition	Exemples
Les mesures unilatérales	Mesures dites de compensation entièrement définies en amont ou en aval de la réalisation du projet par l'aménageur	Fos-sur-Mer (Osadtchy, 2014) (voir le chapitre de l'ouvrage)
Les législations sur les « compensations territoriales »	Lois qui obligent à élaborer des accords au niveau des territoires d'impact d'infrastructure pour redistribuer les revenus et opportunités générées, ainsi que pour mieux protéger les populations.	loi n°2004-172 du 23 février 2004 portant sur la création des communautés aéroportuaires (Blazy, 2005)
Les protocoles d'accord entre les entreprises et les gouvernements nationaux ou locaux	Accords ou protocoles qui existent indépendamment des projets obligeant les entreprises à utiliser une partie du budget affecté à la construction/rénovation d'une infrastructure à l'insertion territoriale et sociale de cette dernière. Cela peut prendre la forme de fonds gérés directement par la collectivité ou communauté touchée par les effets de l'infrastructure ou bien par le financement direct d'équipements ou d'amélioration du cadre de vie.	<ul style="list-style-type: none"> - programme de mise en valeur environnementale (PMVE) devenus par la suite Programme de mise en valeur intégrée (PMVI) pour les projets de lignes électriques (Simard, 2007) en France - <i>Impact and Benefits Agreements</i> liant les industries extractives aux territoires ressources (Canada) (Bone, 2017, O'Reilly, 1999)
Les accords locaux entre les collectivités d'accueil et les aménageurs/ exploitants d'infrastructure	Ces accords sont passés entre les collectivités d'accueil et les aménageurs afin de permettre une meilleure intégration du projet et redistribution des revenus ou de la production générés. Ils sont donc plus flexibles que le type précédent car dépendant du projet.	<ul style="list-style-type: none"> - à Berlin où une intercommunalité de projet sur le territoire aéroportuaire de Schönefeld a émergé afin de structurer un développement urbain planifié. - à Long Island, où Brookhaven, collectivité devant accueillir une nouvelle centrale électrique, est montée au créneau auprès de la Long Island Power Authority pour une meilleure redistribution des effets positifs de l'infrastructure (13 millions de dollars dédiés à soutenir des projets de la collectivité, à proposer des aides dans le secteur de l'éducation, ainsi qu'à des associations du secteur). Ce projet a fait l'objet de nombreux recours (Fazio, Wallace, 2010).
Les accords locaux multipartites et multi-enjeux	Accords entre les riverains, les collectivités d'accueil et les promoteurs du projet/équipement sur plusieurs dimensions (lutte contre les nuisances, emploi, restructuration des espaces publics, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Community benefits (Cowell et al., 2011) lesquels prévoient souvent une redistribution des revenus - Community Benefits Agreement (Gobert, 2015 ; Glason, 2017) tel que celui signé pour l'aéroport de Los Angeles.

Les compensations prennent des formes diverses et peuvent être différenciées selon plusieurs critères : le degré de participation des acteurs du territoire (sont-elles imposées ? sont-elles négociées ? et le cas échéant, qui fait partie du tour de table pour les définir ?), le degré de territorialisation des mesures (sont-elles élaborées en fonction des caractéristiques du territoire d'accueil et de la population présente ou sont-elles la déclinaison d'un catalogue de bonnes pratiques ?), l'amplitude des mesures (les compensations couvrent-elles seulement les questions de nuisance ou vont-elles plus loin dans leur démarche d'intégration du projet ?) (Gobert, 2016b). En fonction du degré d'endogénéité et de participation, elles peuvent être vectrices de redistribution et d'internalisation des externalités permettant l'application du principe pollueur-payeur et la responsabilisation de l'ensemble des acteurs pour définir les mesures. Leur émergence dépend de la capacité des acteurs en présence (riveraineté et *in fine* aménageur) à structurer une communauté d'action et de pratique. Mais la riveraineté doit avoir une capacité à créer et à maintenir un « pouvoir de négociation » (*bargaining power*) pour influencer sur le type de compensation, sa forme et son étendue.

De nouveaux principes d'aménagement ?

Simultanément à la construction d'infrastructures, les compensations peuvent induire de nouvelles modalités de penser l'aménagement:

- Par un travail sur le droit d'usage et d'usufruit (*Land entitlement*), particulièrement sur les territoires dont les usages et les appropriations historiques et contemporaines ont créé de nombreux conflits. Cela s'exprime notamment au travers par exemple *d'Impact Benefits Agreements* négociés avec les Autochtones au Canada.
- Par une réflexion collective des projets entre collectivités publiques (celles qui sont maîtres d'ouvrage, celles qui subissent les externalités) afin d'élaborer des solutions originales permettant d'alléger la charge des impacts subis par certains territoires et populations.
- Par une action globale pour mieux redistribuer les effets positifs d'un équipement et diminuer son empreinte environnementale au travers d'accords collectivement élaborés.

Pour le premier aspect, nous nous intéresserons au Canada. Les communautés autochtones, les aménageurs (souvent de grandes entreprises d'extraction ou d'exploitation des ressources) et la collectivité publique (Etat fédéral et/ou province) parviennent dans certains cas à conclure des accords au gré des projets, singulièrement pour les barrages hydro-électriques. Ces derniers passent par la reconnaissance des droits des Autochtones sur leur territoire ancestral, différentes jurisprudences ayant obligé l'Etat fédéral à prendre en compte les Premières Nations⁷ dans l'octroi de ces autorisations. Les accords prévoient ainsi des mesures d'accompagnement visant à leur permettre de participer au développement créé. Les Premières Nations veulent conserver les écosystèmes avec lesquels elles faisaient corps avant et avec lesquels elles entretiennent encore des liens étroits, même s'ils sont souvent plus distendus aujourd'hui (le degré de proximité à la nature dépend des Premières Nations, certaines étant plus « citadines » que d'autres). La compensation joue donc simultanément sur les aspects sociaux et écologiques par la création de frayères ou passes pour les saumons visant à protéger les populations de salmonidés mais aussi à ne pas entraver la pêche artisanale ou de loisir des Autochtones comme des Allochtones. C'est pourquoi les accords associent compensations écologiques et compensations locales,

⁷ Les jugements Maalouf et Calder de 1973 sont à cet égard déterminants, puisque jusque-là les Autochtones ne bénéficiaient que de « *droits d'usufruit temporaires (...) tant que la Couronne ne cédait la propriété ou l'usage [des terres et ressources] pour la colonisation agricole, l'exploitation forestière, la construction de barrages hydroélectriques.* » (Charest, 2003). Or par l'arrêt Calder, la Cour suprême confirme la persistance des droits ancestraux là où ils n'ont pas été éteints légalement (par des traités entre Premières Nations et les forces colonisatrices, Français ou Anglais). Ces deux jugements ont ainsi contraint les autorités à renouer le dialogue. La jurisprudence *Delgamuukw c. Colombie-Britannique* [Cour suprême du Canada, 11 déc. 1997, 7] a de plus obligé les provinces et les promoteurs à négocier les projets de développement « en faisant participer les peuples autochtones à la prise de décision concernant leurs terres. » (Gobert, 2010a).

en essayant d'intégrer les spécificités d'appréhension et d'appropriation de l'espace propres aux Autochtones (Bone et al., 2017).

Pour illustrer le second aspect, les péripéties qu'a connues la construction de l'aéroport international de Berlin sur le site aéroportuaire existant de Schönefeld s'avèrent intéressantes. Ce projet, très coûteux et politiquement sensible en raison des nombreux retards et surcoûts engendrés, a suscité une certaine opposition de la riveraineté (collectivités et associations de riverains). Elle a obtenu en 2006 un jugement en sa faveur obligeant la société publique d'aménagement (émanation de la ville Etat de Berlin et du Land de Brandebourg) à négocier. Cette dernière a donc revu son projet en termes de délimitation des zones de bruit et a créé de nouvelles opportunités de dialogue pour réfléchir à l'aménagement urbain de la zone aéroportuaire (en termes de transports, de développement économique...). Le *Dialogforum* (mise autour de la table des partenaires institutionnels et réflexion en termes d'urbanisme stratégique), qui en est issu et qui a été subdivisé en sous-groupes thématiques, a mis sur la table des sujets qui n'avaient pas été abordés directement jusque-là, dont le partage des retombées positives (*Interessenausgleich, Nachbarschaftsfonds*) et une meilleure prise en compte des nuisances. Il n'a pas tout de suite emporté l'adhésion des collectivités ; elles y participaient parfois sans trop croire à son potentiel caractère compensatoire. Toutefois suite au succès de la première étape du *Dialogforum* et sa réorganisation en 2009, trois commissions ont ensuite travaillé sur des sujets plus transversaux : la péréquation des externalités positives tirées de l'activité et de l'attractivité aéroportuaire, le bruit aéroportuaire et le développement communal et intercommunal. Un atlas d'aménagement du territoire aéroportuaire co-produit avec l'ensemble des collectivités en 2008 a constitué une base de travail pour les élus et les aménageurs et permet d'imposer un cadre face aux promoteurs et investisseurs. L'objectif était d'éviter une croissance urbaine anarchique, non contrôlée et non consentie. Le projet, ses impacts non pris en compte dans un premier temps et l'accord compensatoire survenu après un jugement, illustrent l'enjeu de la maîtrise du foncier par les acteurs institutionnels par les acteurs afin que les développements issus de l'installation ou de l'agrandissement d'une infrastructure ne viennent pas entraver fortement le bien-être des riverains et obérer les chances d'un véritable développement économique pour les villes alentour⁸.

De manière plus intégrative et le plus souvent sous l'impulsion de la riveraineté (associations locales de développement, districts scolaires, associations environnementales), des *community benefits ou community benefit agreements* peuvent émerger : ce sont souvent des contrats complexes entre plusieurs parties prenantes qui permettent à l'espace d'accueil d'une infrastructure ou d'un aménagement impactant de participer au processus de décision et d'intégrer le projet sur le site socialement, environnementalement et économiquement. « *CBA's represent an alteration in the traditional real estate development processes through which private sector developers create projects based almost exclusively upon market conditions.* » (Rosado, 2015, p. 18). Dans le contexte américain, ils peuvent compléter la législation sociale (en instituant par exemple des revenus minimum) et remédier à l'implication restreinte de l'Etat dans les politiques urbaines de rénovation :

« CBA's are the latest reaction to the decades long marriage between urban America and the private sector. During the 1970's, the federal government halted many of its urban renewal efforts and decreased aid to cities. In response, mayors in major cities sought local replacements for that aid, and joint ventures with private, for-profit entities became a common choice. » [Sheikh, 2008, p. 227]

D'ailleurs certains chercheurs les critiquent dans la mesure où ils font dépendre certaines évolutions de l'urbanisme d'acteurs privés dont cela n'est pas le rôle (Been, 2010). Pour autant ce type d'accord permet de responsabiliser les aménageurs sur les conséquences territoriales d'un projet sur un temps plus long que celui de l'acceptation des permis et de la réalisation du projet, puisqu'il comprend sa période de fonctionnement. Il n'existe pas de solution miracle, mais un travail de longue haleine pour diminuer les effets disproportionnés subis par certains territoires et certaines populations. Aussi les mesures collectives peuvent-elles s'allier à des actions avant tout dirigées vers les personnes les plus vulnérables. Ainsi pour le cas de l'aéroport de Los Angeles, ont été négociés la mise en circulation sur le tarmac de véhicules n'utilisant pas les énergies fossiles, une meilleure insonorisation des équipements publics à proximité, mais aussi une bourse à l'emploi ou des aides ciblées aux petites entreprises de la zone tenus

⁸ Ce projet s'est avéré un serpent de mer avec des inaugurations retardées en raison de non conformités constructives, de dépassements importants de coûts et a eu des incidences politiques, notamment dans la démission du maire de Berlin, Klaus Wowereit, fin 2014.

par des riverains qui relèvent des communautés de justice environnementale (c'est-à-dire les populations minoritaires subissant les effets négatifs de l'infrastructure en vivant à proximité de celle-ci).

Que reflète l'usage des compensations socio-environnementales ?

Il est important de se demander ce que les compensations socio-environnementales viennent résoudre ou remédier et de poser clairement les questions que leur conception et leur usage soulèvent. Selon les points de vue l'intérêt de la compensation socio-environnementale diffère. En premier lieu, elle apparaît comme un instrument supra-réglementaire qui peut venir compléter ce que les obligations légales ou réglementaires n'intègrent pas. A ce titre, elle permet une meilleure reconnaissance des populations impactées, une connaissance affinée des impacts. En second lieu, elle peut être l'occasion de créer de nouvelles scènes de dialogue avec la riveraineté (cette création résultant souvent de l'instauration d'un rapport de force des « opposants » face à l'aménageur). De manière plus intégrative elles peuvent être conçues comme un instrument de lutte contre les inégalités environnementales. Au demeurant leur usage n'est pas dénué d'interrogations.

Des objectifs pluriels qui ne se recoupent pas nécessairement

L'usage des compensations socio-environnementales devient de plus en plus fréquent que ce soit par les aménageurs privés ou publics, différentes terminologies illustrant ce recours : *community benefits*, *benefit sharing* (Parks, 2018 ; Korngold, 2018)... De nombreux travaux cherchent à en déterminer à la fois les objectifs en amont mais aussi ce qu'elles créent concrètement.

Instrument souvent situé hors des cadres imposés pour l'obtention des différentes autorisations administratives se soldant souvent par des procédures d'études d'impact et d'évaluation environnementales, les dispositifs compensatoires peuvent en partie pallier les lacunes de ces derniers. Ainsi certains impacts y sont peu ou mal renseignés, notamment ceux qui ne concernent pas directement les composantes naturelles. Or globalement dans les systèmes administratifs et juridiques des pays occidentaux observés il est très rare que des moyens soient octroyés aux opposants pour mener des contre-expertises aux études environnementales. Le CBA de l'aéroport de Los Angeles prévoyait de financer des études complémentaires sur les effets du bruit par exemple. Ce type de dispositif va aussi permettre de territorialiser les procédures d'étude d'impact environnemental et de mieux appréhender la disjonction scalaire des impacts (Gobert, 2010a ; Subra, 2016). De fait, la manière de répertorier les impacts dans ces documents fait souvent fi de la concentration des effets négatifs à proximité des infrastructures alors que les retombées positives bénéficient souvent à des périmètres larges et sont loin de correspondre aux services, usages ou opportunités décrites dans les études (accroissement de l'offre de mobilité pour les aéroports, participation au développement économique...). Les *community benefits* cherchent justement à cibler sur les territoires de proximité un ensemble d'actions concrètes positives pour la riveraineté.

Elles donnent la possibilité d'engager un échange « situé » (plutôt qu'imposé par un texte réglementaire ou par une comptabilité stricte) sur l'équivalence entre risques/pollutions/impacts (réels et ressentis) et compensations. Au demeurant il n'est pas possible de les considérer comme un véritable outil de participation où tout est discutable car elles restent soumises au cadre d'un projet dont il n'est pas possible de remettre en cause l'opportunité et le but. En outre, plus la compensation est introduite tard dans la construction du projet, plus elle risque d'être inopérante à résoudre les questions que le projet pose au territoire, aux populations impactées (Paterson et al., 2017)

« Acceptance-based models prioritise public awareness, education and social persuasion about facts and overarching policy objectives. What distinguishes this approach from models of participation (either liberal or deliberative) is that, although engagement is sought for transparency and accountability reasons, there is restricted space for individual rationalities and motives to count (instrumental rationale). » (Armeni, 2016)

De fait elles sont souvent entendues comme une modalité d'action propre à favoriser l'acceptabilité sociale des projets et singulièrement des infrastructures, dans la mesure où elles permettent la plupart du temps d'un point de vue procédural d'intégrer de nouveaux acteurs, d'un point de vue redistributif de minimiser les impacts négatifs et de « redistribuer » selon différentes formes les impacts positifs (Gobert, 2016b).

Dans leur forme la plus aboutie, elles peuvent devenir des dispositifs de remédiation des inégalités environnementales. En effet certaines mesures compensatoires visent directement des populations particulièrement démunies, qui par le biais de coalitions d'action réussissent parfois à faire reconnaître la spécificité des atteintes qui leur étaient faites et ensuite à les faire traiter au moins partiellement pour tenter de restaurer un environnement impacté négativement par l'infrastructure ou par le cumul des projets sur leur territoire de vie. D'autres s'adressent aux publics les plus vulnérables (femmes seules créant une entreprise, chercheurs d'emploi appartenant à des minorités...) pour favoriser leur montée en compétence, leur employabilité et leur accès aux opportunités économiques créées à l'occasion des travaux ou du fonctionnement de l'infrastructure.

Plus globalement elles interviennent comme un instrument multi-forme de la possible intégration territoriale d'infrastructures qui ne répond à aucune automaticité dans la mesure où elles « troublent » les fonctionnements socio-spatiaux du territoire d'accueil...

La non remise en cause du paradigme de l'utilisation de l'espace urbain et des milieux ruraux comme « growth machine »

Malgré les avantages suscités, ce recours aux compensations qui peut se traduire par la négociation de contrats engageant l'aménageur à la mise en place de mesures concrètes n'efface pas les incertitudes pour l'ensemble des acteurs, même si les aménageurs ont progressé dans leur capacité à les intégrer en amont du lancement d'un projet. Cette évolution est interprétée comme une manière d'une part pour les autorités administratives de laisser les acteurs impliqués dans un projet (qu'ils soient publics ou privés) construire des arrangements *ad hoc* dans un cadre de légalité générale (c'est-à-dire n'intervenant pas spécifiquement pour délimiter les compensations environnementales). Cette « *gouvernance au-delà de l'Etat* » (Swyngedouw, 2005, p. 1992) témoigne du recours plus systématique au contrat dans l'urbanisme et l'aménagement (Janssen-Jansen et al., 2017), permettant ainsi d'intégrer de nouveaux acteurs autour de la table tout en prenant acte du recul de l'acteur public comme l'unique gardien de l'intérêt public et des décisions d'aménagement. “*Across planning systems and legal cultures, contractual mechanisms have emerged aiming to manage urban complexity and to stimulate processes of co-creation in urban development and urban governance.*” (Janssen-Jansen et alii, 2017, 207).

Cette évolution ressort en grande partie des approches néo-libérales de l'urbanisme, laissant aux acteurs privés une plus grande liberté d'action et d'intervention et ouvrant l'espace urbain au système marchand (Heynen, 2006). A ce titre, l'espace qu'il soit urbain ou rural est considéré comme un écrin de ressources propres à créer des revenus pour un certain nombre d'acteurs, inscrits dans une logique de développement économique et de création de service. Cain (2014, p. 937) l'illustre ainsi « *cities are conceptualized as growth machines, which consist of unified and powerful growth coalitions. These coalitions pursue a pro-growth agenda, seeking to enhance the exchange value of local land and property.*”

Au demeurant la logique contractuelle et singulièrement la possibilité de négocier des *community benefits* ou compensations ont été (ré)appropriées par des conceptions plus communautariennes de l'aménagement, puisque la société civile par de nouvelles modalités d'organisation et de mobilisation (structuration de coalitions d'action par exemple) a fait valoir sa force d'interposition (Sites et al., 2007, 525 p.).

Perdurent cependant deux écueils largement documentés de l'utilisation de ces outils compensatoires. D'une part, les compensations socio-environnementales peuvent potentiellement modifier l'étendue et la forme des projets d'infrastructure (en ajoutant des perspectives de rénovation urbaine ou bien en obligeant à revoir l'ambition du projet), mais ne remettent pas en cause le principe de développement,

de *growth machine*, et donc l'opportunité de certains choix infrastructurels (stades installés dans les centres villes, financés par de grands groupes comme le décrit Cain, 2014).

D'autre part, ces outils ressortent de la capacité d'action de la société civile à s'organiser et à construire des compétences en termes de négociation, d'aménagement, etc. Les accords qui en résultent sont idiosyncrasiques et peuvent donc induire certaines inégalités entre territoires pour des infrastructures similaires. Jun (2012) s'inquiète ainsi du danger d'une justice de clocher (*parochialism*). Cette « justice située » ou l'équivalence entre impacts négatifs d'un projet et compensations n'obère pas le besoin de régulation à l'échelle nationale et supranationale du modèle de développement et des systèmes de création de valeur qui souvent ignorent leurs effets globaux et locaux et n'ont pas de logique de redistribution.

Conclusion

Il a souvent été reproché aux compensations qu'elles soient écologiques – et donc obligatoires – ou socio-environnementales d'octroyer un droit à détruire, dans la mesure où elles ne remettent en cause ni la « *growth machine* », c'est-à-dire le principe même de croissance et la logique de consommation qui aboutit à une intense perte de biodiversité, à la perte d'écosystèmes, ni l'opportunité de la planification et de la réalisation d'infrastructure, c'est-à-dire le besoin réel que les territoires et les populations en ont. Elles sont avant tout des mesures d'accompagnement, complétant les différentes démarches administratives et techniques que les aménageurs doivent réaliser. Si certaines visent *a minima* une meilleure acceptabilité socio-politique et peuvent donc créer le sentiment pour les riverains ou opposants d'être « achetés », d'autres sont plus élaborées et participent de nouvelles pratiques d'aménagement et d'urbanisme. Elles ambitionnent alors une meilleure intégration territoriale des infrastructures et obligent à penser de manière plus systémique un projet dans ses impacts écologiques, sociaux, économiques.

Toutefois la compensation socio-environnementale pose un certain nombre de questions puisqu'il faut noter un manque de capitalisation de la connaissance et de retour d'expérience sur l'application de ces dispositifs et plus encore sur la manière dont ils fonctionnent sur le moyen et long terme. Or ce manque de visibilité et de suivi sur le long terme et à des échelles plus larges que le territoire d'impact pose les mêmes problèmes que ceux mis en avant au départ. La problématique de l'équivalence entre dommages subis par les humains et non humains et les mesures de compensation reste entière, dès lors que ne sont pas globalement pensées les conséquences du cumul dans le temps et dans l'espace des actions d'aménagement.

Bibliographie

- ARMENI, Chiara, 2016. "Participation in Environmental Decision-making: Reflecting on Planning and Community Benefits for Major Wind Farms", *Journal of Environmental Law*, n°28, p. 415–441.
- BEEN, Vicky, 2010. *Community Benefits Agreements: A New Local Government Tool or Another Variation on the Exactions Theme?*, Working Paper, Furman Center for Real Estate and urban policy, 20 p.
- BENDOR, Todd, BROZOVIC, Nicholas, 2007. "Assessing the Socio-economic Impacts of Wetland Mitigation in the Chicago Region", *Journal of the American Planning Association*, vol.73, n° 3, p. 263-282.
- BERTRAM, Christine, REHDANZ, Katrin, 2015. "The role of urban green space for human well-being", *Ecological Economics*, n°120, p. 139–152.
- BERTRAND, Nathalie, DUVILLARD, Sylvie, 2016. "Introduction. Intégration des enjeux environnementaux dans la gestion du foncier Agricole", *Sciences Eaux et Territoires*, n°19, p. 2-5.
- BLAZY, Jean-Pierre, 2005. *La faisabilité des communautés aéroportuaires dans la Région Ile-de-France*, pour le Conseil Régional d'Ile-de-France, (non publié).

- BONE, Robert, ANDERSON, Robert, 2017. *Indigenous Peoples and Resource Development in Canada*, Captus Press, 506 p.
- BULL, Joseph W., LLOYD, Samuel P., STRANGE Niels, 2017. « Implementation gap between the theory and practice of biodiversity offset multipliers », *Conservation Letters*, vol. 10, n°6, p. 656-669.
- CAIN, Colleen, 2014. “Negotiating With the Growth Machine: Community Benefits Agreements and Value-Conscious Growth”, *Sociological Forum*, vol. 29, N° 4, p. 937-958.
- CALVET, Coralie, 2015. *Analyse de l'utilisation de la compensation écologique dans les politiques comme outil de conciliation des intérêts économiques et des objectifs de conservation de la biodiversité*. Economies et finances. Université d'Avignon, 267 p. [En ligne] URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01308323/document>
- CHAREST, Paul, 2003. « Qui a peur des Innus? Réflexions sur les débats au sujet du projet d'entente de principe entre les Innus de Mashteuiatsh, Essipit, Betsiamites et Nutashkuan et les gouvernements du Québec et du Canada », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 27, n°2, p. 185-206.
- COWELL, Richard, BRISTOW, Gilles, MUNDAY, Max, 2011. “Acceptance, acceptability and environmental justice: the role of community benefits in wind energy development”, *Journal of Environmental Planning and Management*, vol. 54, n°4, p. 539–557.
- ELMQVIST, Thomas, SETÄLÄ, Heikki, HANDEL, Steven. N., van der PLOEG, Sander., ARONSON, James, BLIGNAUT, James. N., GÓMEZ-BAGGETHUN, Erick, NOWAK, David J., KRONENBERG, Jakub, de GROOT, Rudolf, 2015. « Benefits of restoring ecosystem services in urban areas », *Current Opinion in Environmental Sustainability*, n°14, p. 101–108.
- ETRILLARD, Claire, PECH, Michel, 2015. « Mesures de compensation écologique : risques ou opportunités pour le foncier agricole en France ? », *VertigO – la revue électronique des sciences de l'environnement*, vol. 15, n° 2, 17 p.
- FAZIO, Christine A., WALLACE, Judith, 2010. “Legal and Policy Issues Related to Community Benefits Agreements”, *Fordham Environmental Law Review*, vol. 21, n° 3, p. 543-558
- GALBRAITH, Lindsay., BRADSHAW, Ben, RUTHERFORD, Murray, 2007. “Towards a new supraregulatory approach to environmental assessment in Northern Canada”, *Impact Assessment and Project Appraisal*, vol. 25, n°1, p. 27-41
- GENIAUX, Ghislain, 2002. « Le Mitigation Banking : un mécanisme décentralisé au service des politiques de no net loss », *Actes et communication INRA ESR*, n°19, p. 57-71.
- GLASON, John, 2010. “Large Energy Projects and Community Benefits Agreements. Some experience from the UK”, *Environmental Impact Assessment Review*, vol. 65, p. 12-20.
- GOBERT, Julie, 2010a. « La compensation socio-environnementale comme moyen socio-politique d'améliorer l'acceptabilité des infrastructures polluantes. Approche comparative avec différents dispositifs étrangers (Etats-Unis, Allemagne...) et étude de faisabilité en France », Thèse soutenue à Paris XII – Créteil, 638 p.
- GOBERT, Julie, 2010b. « Éthique environnementale, remédiation écologique et compensations territoriales : entre antinomie et correspondances », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 10, n° 1, [En ligne], URL : <http://vertigo.revues.org/9535>.
- GOBERT, Julie, 2016b. « Les inégalités environnementales : une problématique socio-spatiale multi-dimensionnelle » in Harpet C., Billet P., Pierron J.P., *Justice et injustice environnementales*, éditions L'Harmattan, p. 79 – 103
- GOBERT Julie, 2016a, « D'une acceptabilité « end of pipe » à une réflexion multiscale sur les systèmes socio-techniques : exemple des bioraffineries », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], vol. 16, n°1, URL : <http://vertigo.revues.org/16930> ; DOI : 10.4000/vertigo.16930
- GOBERT, Julie, 2013. « Mobilité et lutte contre la pollution atmosphérique - La difficile conciliation des exigences environnementales et d'équité sociale dans l'instauration d'une zone à basse émission », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 57, n°161, p. 277-298
- GOBERT, Julie, 2015. « Mesures compensatoires socio-environnementales et acceptation sociale » in LEVREL H. et al., *Restaurer la nature pour atténuer les impacts du développement- Analyse des mesures compensatoires pour la biodiversité*, QUAE, p. 34-44
- HAINES-YOUNG, Roy, POTSCHIN, Marion, 2012. “Common International Classification of Ecosystem Services” (CICES, Version 4.1). European Environment Agency, 33 p.

- HEYNEN, Nik, 2006. "Green urban political ecologies: Toward a better understanding of inner city environmental change". *Environment and Planning A*, vol. 38, n°3, p. 499–516.
- JANSSEN-JANSEN, Leonie .B., van der VEEN, Menno, 2017. "Contracting communities: Conceptualizing Community Benefits Agreements to improve citizen involvement in urban development projects", *Environment and Planning A*, vol. 49, n°1, p. 205–225
- JUN Kyun-N., 2012. "Escaping the local trap? The role of community-representing organizations in urban governance", *Journal of Urban Affairs*, vol. 35, n°3, p. 343–363
- KERR, Sandy, JOHNSON, Kate, WEIR, Stéphanie, 2017. "Understanding community benefit payments from renewable energy development", *Energy Policy*, vol. 105, p. 202-211
- KORNGOLD, Gerald, 2018. "Community Benefits Agreements: Flexibility and Inclusion in U.S. Zoning", in LEHAVI A., *One Hundred Years of Zoning and the Future of Cities*, Springer, p. 95-121
- KREMER, Peleg, HAMSTEAD, Zoé, HAASE, Dagmar, MCPHEARSON, Timon, FRANTZESKAKI, Niki, ANDERSSON, Erik, KABISCH, Nadja, LARONDELLE, Neele, LORANCE, R. Emily, VOIGT Annette, 2016. « Key insights for the future of urban ecosystem services research », *Ecology and Society*, vol. 21, n°2, 29, [En ligne], URL: <https://www.ecologyandsociety.org/vol21/iss2/art29/>
- LUCAS, Marthe, 2009. « La compensation environnementale, un mécanisme inefficace à améliorer », *Revue juridique de l'environnement*, n°1, p. 59-68.
- LUCAS, Marthe, 2012. *Étude juridique de la compensation écologique*, Thèse Université de Strasbourg, 672 p.
- MARTINEZ-ALIER, Joan, 2014. *L'écologisme des pauvres, Une étude des conflits environnementaux dans le monde*, Les Petits Matins, 671 p.
- MEA *Millennium Ecosystem Assessment*, 2005. *Ecosystems and Human Well-being*. Island Press, Washington, DC., 155p. [En ligne], URL: <https://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf>
- MISSION ECONOMIE DE LA BIODIVERSITE (CDC), 2014. *La compensation écologique en France : quelles orientations pour la recherche ?*, Les cahiers de Biodiv'2050 : initiatives, 24 p. [En ligne] URL : <http://www.mission-economie-biodiversite.com/downloads/Les-Cahiers-Plateforme.pdf>
- MOUNIER, Bruno, 2010. « Placer les mesures de compensation sous éthique », *Espaces naturels*, vol. 31, p. 48-50.
- O'REILLY, Kevin, 1999. "Impact Benefit Agreements: Tools for Sustainable Development?" *Canadian Arctic Resources Committee, Northern Perspectives*, vol. 25, n° 4, p. 242-247
- OSADTCHY, Clara., 2014. « Mobilisations et conflits liés à la maîtrise de l'urbanisation autour des industries à risque », *Territoire en mouvement - Revue de géographie et aménagement* [En ligne], n°23-24, p. 129-142
- PARKS, Louisa, 2018. "Challenging power from the bottom up? Community protocols, benefits haring, and the challenge of dominant discourses", *Geoforum*, vol 88, p. 87–95
- PATTERSON, Kelly L., RANAHAAN, Molly, SILVERMAN, Robert M., YIN, Li, 2017. "Community benefits agreements (CBAs): a typology for shrinking cities", *International Journal of Sociology and Social Policy*, vol. 37, n° 3/4, p. 231-247, doi: 10.1108/IJSSP-01-2016-0003
- ROSADO, Ralph, 2015. *What Will the Neighbors Say? How Differences in Planning Culture Yield Distinctive Outcomes in Urban Redevelopment: The Example of the Community Benefits Agreement Trend*, Publicly Accessible Penn Dissertations, [En ligne] URL : <http://repository.upenn.edu/edissertations/1125>
- RUHL, Jean B., SALZMAN, James, 2006. "The effects of wetland mitigation banking on people", *National Wetlands Newsletter*, n°28, vol. 2, p. 9-14
- SHEIKH, Naved, 2008. "Community Benefits Agreements: Can Private Contracts Replace Public Responsibility?", *Cornell Journal of Law & Public Policy*, n°18, p. 223 - 246
- SIMARD, Louis, 2007. « De la conformité à l'acceptabilité ? Le cas des lignes THT au Québec et en France », in Gendron C., Vaillancourt J.G. (dir), *Environnement et sciences sociales – Les défis de l'interdisciplinarité*, Presses de l'Université de Laval, p. 159-184
- SITES, William, CHASKIN, Robert J., PARKS, Virginia, 2007. "Reframing community practices for the 21st century: Multiple traditions, multiple challenges", *Journal of Urban Affairs*, vol. 29, n°5, p. 519–541.
- SUBRA, Patrice, 2016. *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Armand Colin (2ème édition), 350 p.

SUKHDEV, Pavan, WITTMER, Heidi, SCHRÖTER-SCHLAACK, Christoph, NESSHÖVER, Carsten, BISHOP, Joshua, TEN BRINK, Patrick, SIMMONS, Ben, 2010. *The Economics of Ecosystems and Biodiversity: Mainstreaming the Economics of Nature: a Synthesis of the Approach*, Conclusions and Recommendations of TEEB. European Communities, 39 p., [En ligne], URL: http://www.biodiversity.europa.eu/programs/international/teeb/materials_teeb/TEEB_SynthReport_English.pdf

SULLIVAN, Sian, 2012. *Financialisation, biodiversity conservation and equity: Some currents and concerns*. Environment and development series, vol. 16, Penang: Third World Network, 40 p., [En ligne], URL: <https://www.twn.my/title/end/pdf/end16.pdf>

SWYNGEDOUW, Erik, 2005. "Governance Innovation and the Citizen: The Janus Face of Governance-beyond-the-State", *Urban Studies*, vol. 42, n° 11, p. 1991-2006

TAHERZADEH, Oliver, HOWLEY, Peter, 2017. "No net loss of what, for whom?: Stakeholder perspectives to Biodiversity Offsetting in England", *Environment, Development and Sustainability*, vol. 20, n°4, p. 1807-1830

UICN France, 2011. *La compensation écologique : État des lieux et recommandations*, Paris, France, 43 p., [En ligne], URL: http://uicn.fr/wp-content/uploads/2016/09/Etude_Compensation_UICN_France.pdf