



**Université de Rennes 2 – Haute-Bretagne**

UFR Sciences Sociales

Département de Géographie et Aménagement de l'Espace

UMR CNRS 6590, *Espaces Géographiques et Sociétés*

**LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT :  
ANALYSE THÉORIQUE ET PRATIQUE À PARTIR  
DU CAS BRETON**

THÈSE

Pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de Rennes 2

Discipline : Géographie, Aménagement de l'Espace - Urbanisme

Sous la direction de Guy BAUELLE

Présentée et soutenue publiquement le 4 décembre 2003 à Rennes

par Arnaud LECOURT

Composition du Jury :

- M. Guy BAUELLE, Professeur à l'Université de Rennes 2.
- M. Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.
- M<sup>me</sup> Maria GRAVARI-BARBAS, Professeure à l'Université d'Angers, Rapporteur.
- M. Jean OLLIVRO, Maître de Conférences à l'Université de Rennes 2.
- M. Olivier SOUBEYRAN, Professeur à l'Université de Grenoble I, Rapporteur.

## REMERCIEMENTS

---

Mes premiers remerciements vont tout naturellement aux membres actifs et adhérents des associations qui ont accepté de répondre à mes questions et questionnaires, et en particulier à ceux opposés à la réalisation du TGV Ouest qui ont été les premiers à m'accueillir et à me soutenir dans ma démarche.

Je tiens également à remercier particulièrement Jean Ollivro qui accompagne cette recherche depuis six ans. Il a assuré mon initiation à la recherche et m'a permis de prendre pleinement conscience du pouvoir explicatif d'une approche géographique des faits sociaux.

Ma considération va également vers Guy Baudelle qui a accepté de diriger cette thèse et dont les conseils méthodologiques et la rigueur scientifique ont véritablement permis à cette recherche de prendre corps.

Ce travail n'aurait pas abouti sans la confiance que m'ont accordée successivement le Conseil Régional de Bretagne, qui a financé les deux premières années de cette recherche, et les enseignants-chercheurs du département de géographie de Rennes 2 qui m'ont recruté comme Attaché Temporaire d'Enseignement et de Recherche.

Différents services ou institutions m'ont également facilité la tâche notamment à l'occasion de la constitution de la base de données : le centre de documentation du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, la bibliothèque municipale centrale de Rennes, et les services communs de documentation des Universités de Rennes 1 et Rennes 2. La recherche bibliographique a également pu être réalisée dans de bonnes conditions grâce au personnel du service du prêt entre bibliothèques et de la bibliothèque de l'UFR Sciences Sociales.

Je tiens également à remercier les étudiants que j'ai eu l'occasion de rencontrer au cours des enseignements assurés à l'Université, mais aussi à l'Institut Promotion, établissement

supérieur privé de préparation aux Instituts d'Études Politiques. J'ai trouvé chez eux une source d'encouragement et de motivation.

Enfin, mon attention se porte sur tous ceux qui ont accompagné cette thèse de près ou de loin : la famille Lecourt, en particulier mon père et mes sœurs, Anne et Françoise, ma « belle-famille » pour son accueil dans la quiétude du monde rural et ses bienfaits gastronomiques, les doctorants, docteurs et futurs docteurs du RESO, notamment ma « copine de thèse », Juliette Cristescu, et les joueurs et le coach de l'équipe de Régionale de la JA Bruz Volley-Ball.

Je dédie cet ouvrage à Céline pour ses encouragements et sa patience au quotidien.

## SOMMAIRE

---

Introduction générale.....	p 5
<b>PREMIÈRE PARTIE. UN CADRE THÉORIQUE ET EXPLORATOIRE FONDÉ SUR UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>p 12</b>
Chapitre 1. Les conflits d'aménagement : vers une nouvelle problématique géographique .....	p 14
Chapitre 2. Une approche géographique des conflits d'aménagement .....	p 70
<b>DEUXIÈME PARTIE. LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>p 107</b>
Chapitre 3. La répartition géographique des conflits d'aménagement.....	p 109
Chapitre 4. Intégrer le temps à l'espace pour une meilleure compréhension de la géographie des conflits d'aménagement .....	p 150
Chapitre 5. Géographie des conflits d'aménagement et facteurs socio- environnementaux .....	p 194
<b>TROISIÈME PARTIE. FONCTIONNEMENT ET RÉGULATION DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>p 242</b>
Chapitre 6. Organisation et stratégies des mobilisations associatives .....	p 244
Chapitre 7. Réguler les conflits d'aménagement par une meilleure prise en considération des configurations socio-spatiales et des caractéristiques de l'aménagement .....	p 291
Conclusion générale .....	p 315
Bibliographie et sources .....	p 323
Annexes .....	p 339
Table des cartes .....	p 344
Table des matières .....	p 353

## INTRODUCTION GÉNÉRALE

---

De nombreux auteurs, géographes ou non, ont annoncé « la fin des territoires »<sup>1</sup>, « la fin de la géographie »<sup>2</sup> ou encore « le temps de la déterritorialisation généralisée »<sup>3</sup> depuis le début des années 1990. L'analyse de la mobilisation face à des projets d'aménagement tendrait au contraire plutôt à renforcer l'idée d'un ancrage territorial et à conforter les promoteurs de nouvelles formes d'organisation basées sur des « territorialités multiples »<sup>4</sup> ou des multiterritorialités.

Les conflits d'aménagement se sont en effet multipliés depuis le début des années 1960. Mais plutôt que leur nombre, ce sont les compétences des associations agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie qui ont marqué ces dernières années posant ainsi la question de l'insertion spatiale et territoriale des politiques publiques.

### **Une nouvelle thématique de recherche en géographie**

Les interactions entre territoire et conflits d'aménagement interrogent les liens entre espace et société. Pourtant jusqu'à une date récente les géographes se sont montrés relativement discrets, laissant les sciences politiques, la sociologie, voire l'économie s'emparer du questionnement scientifique sur les modes de régulation des conflits d'aménagement. Aujourd'hui, un immense chantier de réflexion se profile sur ces questions qui mobilise les géographes aux côtés d'autres chercheurs de disciplines connexes.

---

<sup>1</sup> BADIE Bertrand, 1995, *La fin des territoires*, Paris, Fayard, 276 p.

<sup>2</sup> VIRILIO Paul, 1997, « Fin de l'histoire ou fin de la géographie ? Un monde surexposé », *Le Monde Diplomatique*, août, p. 17.

<sup>3</sup> ROUX Michel, 1999, *Géographie et complexité. Les espaces de la nostalgie*, Paris, L'Harmattan, p. 185.

<sup>4</sup> HAESBAERT Rogerio, 2001, « Le mythe de la déterritorialisation », *Géographie et cultures*, n°40, pp. 53-75.

Déjà une série de questionnements a été soulevée par certains géographes<sup>5</sup> qui méritent sans aucun doute une réflexion scientifique adaptée. Elle se trouve soutenue par des appels à propositions récents lancés notamment par le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable<sup>6</sup>. De là émerge une série de questions sur les implications humaines et sociales des conflits d'aménagement, sur les conditions de l'acceptabilité sociale des aménagements, et les interactions entre territoire et conflits d'aménagement.

Un certain consensus semble réunir les géographes autour de l'apport des différents courants de pensée qui ont traversé la discipline<sup>7</sup>. On peut en relever trois aspects majeurs : la *dimension multiscalaire* des processus d'observation et d'analyse, la prise en compte de la *diversité des acteurs* sociaux et politiques et de leurs interactions avec les espaces qui les abritent, le recours à *la cartographie* comme mode d'analyse, de représentation, et d'aide à la décision. Ainsi, la question des rapports espace-territoire-conflits d'aménagement doit être appréhendée selon ces préoccupations communes d'autant que l'insertion spatiale et territoriale des aménagements apparaît comme une nouvelle composante de la gestion territoriale. Un des traits de l'évolution des savoirs géographiques contemporains est en effet

---

<sup>5</sup> Voir notamment :

- CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 753 p.
- FABUREL Guillaume, 2003, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction des territoires », *l'Espace Géographique*, à paraître, n°3, 21 p.
- LECOURT Arnaud, 1999, « La cartographie de la contestation au projet d'une grande infrastructure : une source complémentaire pour restreindre les conflits ? », *Noréis*, n° 182, pp. 359-364.
- LE FLOCH Yann, 2000, *Approche spatiale et quantitative des risques de conflits entre riverains et maîtres d'ouvrages autoroutiers. Détermination d'une mesure de la gêne induite en fonction de la distance à l'ouvrage ; modèle association de localisation de tracé*, thèse de doctorat en Aménagement, Université de Tours, 241 p.
- OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, thèse de doctorat, Université de Haute-Bretagne, 870 p.

<sup>6</sup> Il s'agit principalement de deux appels à proposition lancés au printemps 2003 :

- programme « Bruit et nuisances sonores » qui donne une large place à l'analyse de la représentation et de la perception du bruit et des nuisances sonores en fonction du contexte socio-spatial ;
- programme « politiques territoriales et développement durable » qui incite à des recherches sur les articulations spatiales et territoriales des politiques publiques.

<sup>7</sup> MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette, 4 mars 2002, « La géographie et les territoires. Quelles spécificités au sein des sciences sociales ? », communication au séminaire de l'équipe RESO en tant que Professeur invité.

CLAVAL Paul, 2001, *Épistémologie de la géographie*, Paris, Nathan, p. 240.

leur souci croissant de l'aménagement de l'espace.

Afin de participer à la construction d'un corpus scientifique susceptible de répondre aux questions précédentes, notre recherche s'appuie sur une géographie régionale des conflits d'aménagement articulant recherche quantitative et qualitative.

## **Méthodologie, sources et cadre spatial**

### Un croisement méthodologique articulant recherche quantitative et qualitative

Alors que les géographes reconnaissent les apports des différents courants qui ont traversé la discipline, nous avons souhaité éclairer la thématique qui nous préoccupe en articulant deux méthodes, encore considérées trop souvent comme exclusives l'une de l'autre, à savoir recherches quantitative et qualitative.

L'approche quantitative et les modes de traitements qui lui sont associés ont permis de dresser, à partir d'une base de données recensant les conflits d'aménagement en Bretagne depuis la fin de la 2<sup>nd</sup>e Guerre Mondiale, une géographie régionale des conflits d'aménagement mettant en évidence les facteurs socio-spatiaux intervenant dans le fonctionnement des conflits.

Couplées avec cette approche quantitative, les données plus qualitatives obtenues principalement à partir d'entretiens semi-directifs ont permis d'améliorer notre compréhension du fonctionnement des conflits d'aménagement en se focalisant sur des cas concrets.

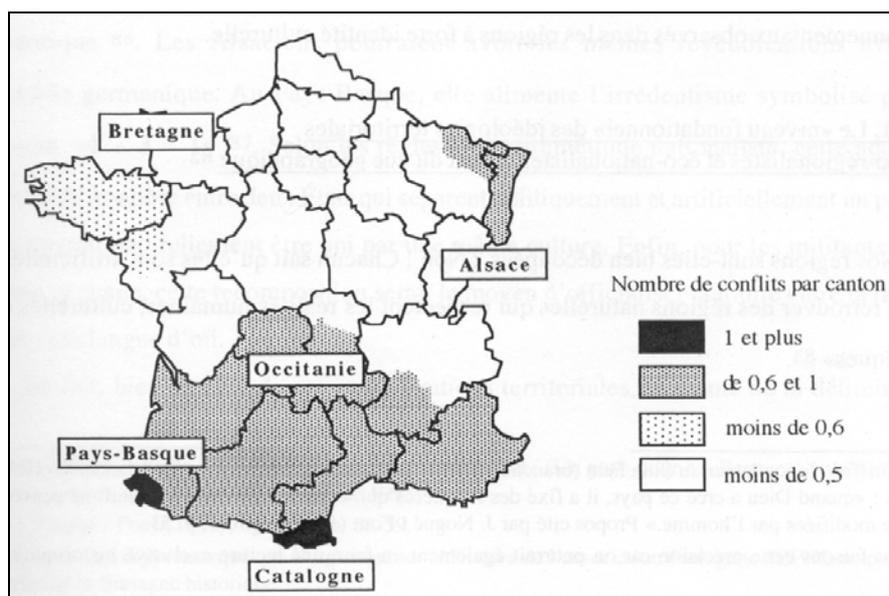
### Cadre spatial et géographie régionale

Le choix de la Bretagne historique, autrement dit d'une Bretagne élargie à cinq départements incluant la Loire-Atlantique, ne constitue en rien une prise de position dans les débats qui agitent régulièrement l'opinion mais aussi les assemblées législatives des Régions Bretagne et Pays de la Loire. Deux raisons expliquent ce choix.

La première relève de la cohérence culturelle de la Bretagne historique. Dans le domaine des conflits environnementaux, cette cohérence trouve son écho dans les travaux de Bruno Charlier pour qui, à partir de l'exemple du Sud-Ouest, les revendications écologistes sont intrinsèquement liées au discours identitaire des mouvements régionalistes et nationalistes. Leur réciprocity favoriserait même l'émergence d'une conflictualité environnementale

remarquable à son importance et à son intensité<sup>8</sup>. À partir de sa géographie des conflits environnementaux, l'auteur montre également comment, à l'échelle nationale, les régions à forte identité culturelle sont aussi les plus conflictuelles. La Catalogne, le Pays Basque, l'Occitanie, l'Alsace et la Bretagne (à cinq départements) se distinguent ainsi du reste de la France (carte 1)<sup>9</sup>.

**Carte 1. La conflictualité environnementale des régions à forte identité culturelle**



Source : Bruno Charlier, 1999.

La deuxième raison de ce choix est scientifique. La prise en compte d'un cinquième département, en l'occurrence la Loire-Atlantique, espace peuplé, urbanisé et industrialisé, a permis de diversifier et d'étoffer considérablement la base de données et de donner ainsi plus de légitimité à nos résultats.

C'est donc à travers une approche de géographie régionale que nous aborderons notre objet de recherche. Mais, cette géographie régionale ne sera en aucun cas envisagée comme « le niveau de base spatial fondamental de la démarche géographique qui consiste à partir du particulier pour aller au général », mais comme « un modèle pour la géographie générale »<sup>10</sup>,

<sup>8</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire, op.cit.* ; cf. en particulier le chapitre 8 « Éco-territoire, éco-régionalisme et éco-nationalisme : trois formes d'interrelations entre des dynamiques territoriales et les actions de défense de l'environnement », pp. 610-697.

<sup>9</sup> *Ibid.*, pp. 683-684.

<sup>10</sup> LOZATO-GIOTARD Jean-Pierre, 1988, « La géographie régionale : un modèle pour la géographie générale », *Géopoint 1988*, pp. 87-89.

contribuant ainsi au dépassement de l'opposition entre approche idiographique et approche nomothétique<sup>11</sup>.

De plus, le souci d'une analyse multiscalaire a constamment guidé cette étude. C'est pourquoi nous avons replacé, quand cela était nécessaire, l'étude régionale dans son contexte national. De même, des informations plus qualitatives obtenues lors de différents entretiens apportent un complément à l'échelle régionale en insistant sur les modalités en œuvre à l'échelle locale.

### **Objectifs et structure de la thèse**

**En choisissant une analyse sous l'angle des populations mobilisées à l'encontre des projets d'aménagement, notre objectif de recherche est de mieux comprendre comment les interactions entre l'espace, le territoire et les caractéristiques du projet interviennent dans la géographie des conflits d'aménagement, mais également comment elles interagissent avec le conflit lui-même.**

Cet objectif principal de recherche se décline en cinq objectifs spécifiques :

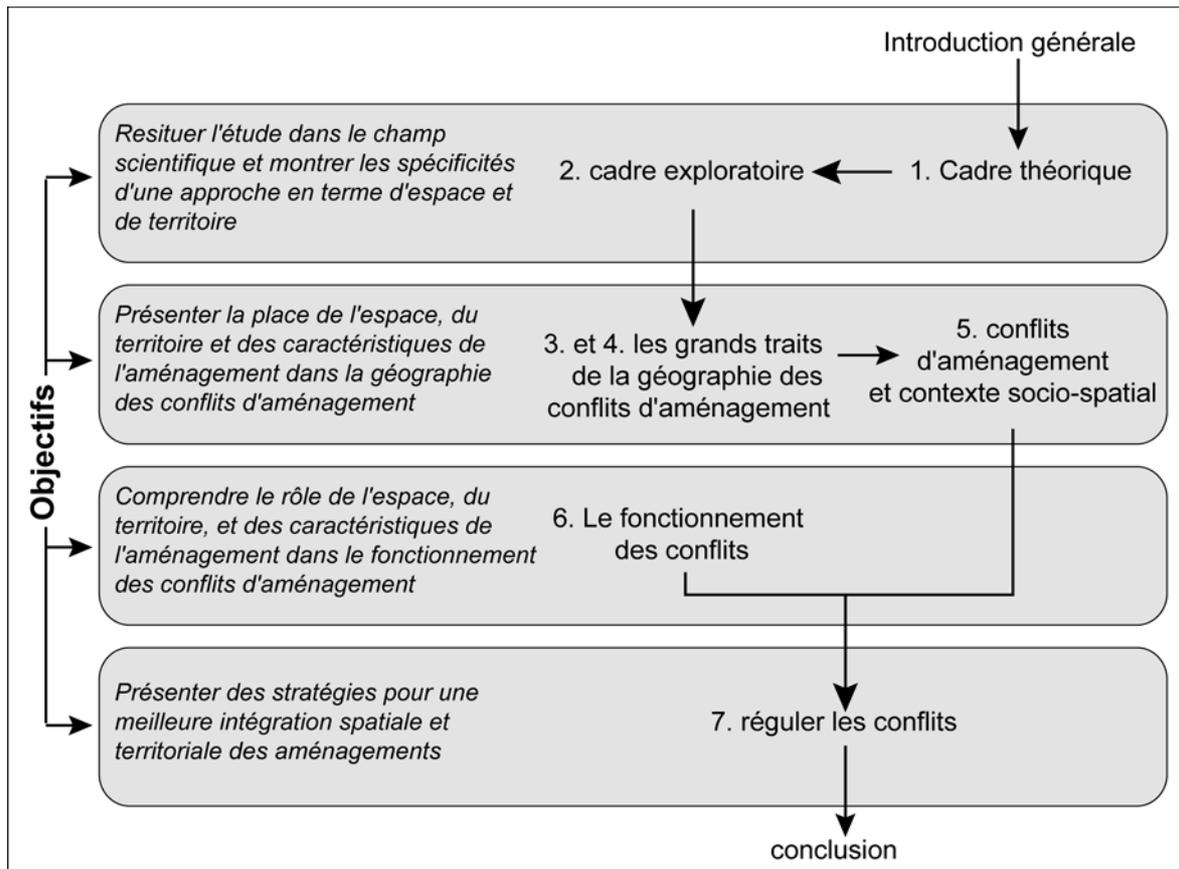
- 1) expliciter les liens entre le conflit d'aménagement et l'espace géographique. Quel est le rôle de l'espace dans l'émergence et le fonctionnement des conflits d'aménagement ?
- 2) éclairer les relations entre conflit d'aménagement et territoire. Dans quelles conditions le territoire intervient-il dans l'émergence et le déroulement des conflits ? Comment le conflit peut-il renforcer la territorialité ?
- 3) comprendre les interactions entre le conflit d'aménagement et les caractéristiques de l'aménagement. Pourquoi certains types d'aménagement suscitent-ils davantage de conflits que d'autres ? Comment ces caractéristiques interviennent-elles dans l'émergence et le déroulement du conflit ?
- 4) interroger l'articulation entre ces différentes composantes que sont l'espace géographique, le territoire, et les caractéristiques de l'aménagement dans un contexte de conflit.
- 5) suggérer des pistes pour une meilleure intégration spatiale et territoriale des aménagements.

---

<sup>11</sup> MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette, 4 mars 2002, « La géographie et les territoires. Quelles spécificités au sein des sciences sociales ? », *op.cit.*

Nous avons choisi de structurer cette thèse de façon à ce qu'elle soit le reflet de la démarche adoptée. Chacune des trois parties et à l'intérieur de ces parties, les chapitres eux-mêmes répondent à un objectif qui concourt à l'articulation générale de notre réflexion. La figure suivante présente le modèle conceptuel de recherche qui décrit la trame de cette thèse ainsi que les liens logiques associant les différents chapitres (figure 1).

**Figure 1. Modèle conceptuel de recherche**



Source : A. Lecourt, 2003.

Ainsi, la première partie présente le cadre théorique et exploratoire de la recherche : sont, en particulier, déclinées nos hypothèses de travail et explicitée la démarche méthodologique engagée (chapitres 1 et 2).

L'objet de la seconde et de la troisième parties est de confronter de façon systématique les hypothèses à la réalité de la base de données et des études de cas.

La deuxième propose d'aborder un premier thème de réflexion sur lequel est construit un premier groupe d'hypothèses de travail sur la place des interactions entre espace géographique, territoire et caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits d'aménagement. Les chapitres 3 et 4 s'attachent ainsi à présenter les grands traits de la

géographie des conflits d'aménagement à différentes échelles selon une double lecture spatiale et spatio-temporelle, tandis que le chapitre 5 met en évidence les facteurs territoriaux expliquant la géographie des conflits d'aménagement.

Enfin, la troisième partie pose la question des interactions entre espace géographique, territoire, caractéristiques de l'aménagement et le conflit lui-même à travers les stratégies discursives des populations mobilisées (chapitre 6), avant de proposer des stratégies aux politiques publiques en vue d'améliorer l'insertion spatiale et territoriale des aménagements (chapitre 7).

La conclusion de cette thèse tirera le bilan de cette recherche doctorale et présentera nos projets et pistes de recherche futurs.

**PREMIÈRE PARTIE**

*UN CADRE THÉORIQUE ET EXPLORATOIRE FONDÉ SUR  
UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS  
D'AMÉNAGEMENT*

## INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE

---

L'objectif de cette première partie est de dresser le cadre théorique et exploratoire de la recherche sur lequel se fonde notre thèse. Un retour sur notre parcours de recherche sera très utile afin de comprendre comment s'est construit notre questionnement scientifique. Il permettra de mettre en évidence les spécificités des conflits d'aménagement par rapport aux autres formes de conflits, notamment environnementaux. Ces spécificités sont d'ordre géographique. Les dimensions spatiales et territoriales que les conflits d'aménagement véhiculent en font une forme de conflit qui se distingue des autres conflits sociaux<sup>12</sup>. C'est donc à partir d'une lecture géographique basée sur les interactions entre espace, territoire, et caractéristiques de l'aménagement que nous articulerons notre recherche. A partir de là, nous pourrons énoncer notre problématique et nos hypothèses de recherche.

Le second chapitre présentera la méthodologie retenue. Notre démarche, hypothético-déductive, s'appuie sur une phase de recherche exploratoire qui a permis de poser les hypothèses de ce travail. C'est à partir d'outils méthodologiques complémentaires articulant recherches qualitative et quantitative que nous avons développé une lecture géographique des conflits d'aménagement.

---

<sup>12</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, 753 p.

## **CHAPITRE 1. LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : VERS UNE NOUVELLE PROBLÉMATIQUE GÉOGRAPHIQUE**

---

Ce premier chapitre a pour objet la présentation de la problématique générale de la recherche ainsi que celle des hypothèses qui ont guidé ce travail.

Dans un premier temps, nous montrerons comment le questionnement de cette recherche a évolué. Le projet initial prévoyait d'analyser conjointement les conflits d'aménagement et les conflits d'environnement, mais les modes de fonctionnement de ces deux types de conflits étant trop éloignés, nous avons ensuite concentré notre analyse sur les conflits d'aménagement.

Nous centrerons donc ensuite notre propos sur les conflits d'aménagement afin de présenter l'hypothèse générale de cette thèse. Suivant une approche géographique, nous poserons comme hypothèse qu'un mode de régulation de ces conflits se situe dans la compréhension des relations systémiques entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement.

Cette démarche nous conduira à présenter nos questions et hypothèses de recherche.

### **I. UN QUESTIONNEMENT QUI A ÉVOLUÉ : DES CONFLITS ENVIRONNEMENTAUX AUX CONFLITS D'AMÉNAGEMENT**

---

Le déroulement de cette recherche doctorale s'est heurté à un problème de distinction entre les conflits d'aménagement et les conflits d'environnement, déjà présent dans la littérature sur le sujet, qui nous a conduit à nous concentrer sur les conflits d'aménagement. Les travaux récents sur les conflits d'aménagement, nous ont permis de préciser les traits structurels de ces conflits et de poser la problématique et l'hypothèse générale de la recherche.

## **1. Conflits d'environnement, conflits d'aménagement : définitions et éléments de distinction**

Notre projet initial consistait à étudier les conflits d'aménagement et d'environnement, notamment à travers une base de données recensant ces deux formes de conflits depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle en Bretagne. Ces conflits, tels que nous les avons définis, possèdent un point commun : la présence d'associations agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie. Cependant, une analyse plus avancée, nous a conduit à distinguer ces deux formes de conflits et à préciser la notion de *conflit d'aménagement*.

### 1.1. Un indicateur commun aux deux formes de conflit : l'implication d'une association agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie

Le point de départ de cette recherche doctorale était d'analyser les conflits d'environnement et d'aménagement en choisissant comme indicateur la création d'une association de loi 1901<sup>13</sup>. Nous avons en effet considéré que la création d'une association agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie était synonyme de conflit. Aussi, le champ d'investigation de la recherche est limité à des groupes reconnus institutionnellement.

Ainsi, parce que nous l'avons défini ainsi, un premier point commun entre ces deux formes de conflit est la présence d'associations agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie.

### 1.2. Conflits d'aménagement et conflits d'environnement : éléments de distinction

Les difficultés que nous avons rencontrées dans notre démarche initiale nous ont conduit à distinguer les conflits d'aménagement des conflits d'environnement. Ces questions de définition ont souvent posé problème aux différents chercheurs traitant ou ayant traité des sujets s'y rapportant<sup>14</sup>. Deux éléments nous ont poussé à établir cette distinction : l'analyse de

---

<sup>13</sup> Les associations que nous prenons en considération ne sont pas des groupes informels, mais bien des groupements reconnus après une déclaration en préfecture conforme à la loi de 1901.

<sup>14</sup> Dans ses travaux Bruno Charlier ne fait pas de différence entre ces deux formes de conflits ; il considère les conflits d'aménagement comme des conflits environnementaux, sans faire de distinction entre les réactions face à des projets d'aménagement, des cas de pollution (qui relèvent davantage du risque technologique), ou encore les conflits liés aux pratiques cynégétiques. Cependant, au fil de la lecture, les conflits liés à un nouveau projet d'aménagement prennent le pas sur les autres formes de conflits. Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, 753 p.

Par ailleurs, un des points les plus discutés lors de la soutenance de Jean-Marc Dziedzicki a été la distinction proposée par l'auteur entre conflits d'aménagement, d'environnement et

la bibliographie dans ce domaine, et l'analyse du tissu associatif.

*a. Eléments de distinction issus de la bibliographie*

À partir d'une analyse de la littérature, nous avons identifié quatre appellations de conflits qui sont utilisées sans véritablement être distinguées : le conflit environnemental, le conflit d'environnement, le conflit d'aménagement et le conflit d'usage. Le premier terme revêt des préoccupations assez larges. Les trois suivants, bien qu'ils soient généralement assez bien définis par les différents auteurs qui les emploient, sont fréquemment confondus car ils peuvent être présents lors d'un même conflit.

➤ L'espace, dimension centrale des conflits environnementaux

Cette première acception de *conflit environnemental* est celle retenue par Bruno Charlier<sup>15</sup>. Elle recouvre des préoccupations assez larges allant des réactions face à un projet d'aménagement à la dénonciation des pollutions industrielles en passant par les conflits liés aux pratiques cynégétiques. Mais les conflits qui sont liés à ces différentes formes de préoccupations possèdent, selon Bruno Charlier, un point commun : leur rapport à l'espace, dimension centrale de l'étude des conflits environnementaux. Ces conflits se développent toujours en fonction d'une distance physique (proximité par rapport à un projet, par rapport à une source de nuisance) ou des « menaces » réelles ou supposées qui pèsent sur le devenir d'un espace donné.

Si l'on retient cette définition proposée par Bruno Charlier, le conflit environnemental recouvre alors tous les conflits déclenchés par un projet d'aménagement, par des nuisances, risques ou pollutions. Il inclut donc les risques et pollutions issus d'accidents industriels ou technologiques comme l'explosion d'un réacteur nucléaire (Tchernobyl, 1986) ou d'une usine (AZF, Toulouse, septembre 2001), ou encore les marées noires (naufrage de l'Erika, 2000).

Ainsi défini, le conflit environnemental recouvre l'ensemble des formes de conflits que nous allons évoquer maintenant.

---

d'implantation. Cf. DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université de Tours / CESA, 443 p.

<sup>15</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, 753 p.

➤ Le conflit d'environnement *stricto sensu* résulte du fonctionnement d'un équipement ou d'une activité existante

Certains auteurs, comme Jean-Marc Dziedzicki, réservent la notion de *conflit d'environnement* à des conflits issus « du fonctionnement d'un équipement ou d'une activité existante qui induit des pollutions, des nuisances et/ou des risques »<sup>16</sup>. Le conflit d'environnement recouvre alors tous les types d'aménagement, mais une fois que ceux-ci ont été réalisés.

➤ Le conflit d'aménagement est lié à un projet d'aménagement

Le *conflit d'aménagement* est nécessairement lié à un processus de décision<sup>17</sup> qui accompagne l'élaboration et la réalisation du projet. Il recouvre les équipements et infrastructures (infrastructures de transport linéaires ou ponctuelles, infrastructures industrielles, infrastructures de production ou de transport d'énergie – barrages, lignes à haute et très haute-tension, éoliennes, centrales électro-nucléaires, etc.), mais également les projets d'urbanisme, les projets d'aménagement touristique, les projets de remembrement agricole, etc. Le conflit d'aménagement exclut donc les conflits liés aux nuisances, risques et pollutions une fois l'aménagement réalisé.

Le conflit d'aménagement comprend ainsi une forme de conflits très présente dans la littérature anglo-saxonne, le conflit d'implantation (*siting conflict*). Il regroupe les équipements et infrastructures tels que les routes et autoroutes, des aéroports, des centres de traitement des déchets, des usines de production chimique, etc.

➤ Le conflit d'usage, fruit d'une concurrence autour d'un espace ou d'une ressource

Le *conflit d'usage* est le fruit d'une concurrence autour d'un espace ou d'une ressource. Cette forme de conflit est ainsi très présente dans les problèmes liés à la gestion des ressources en eau ou de certains espaces<sup>18</sup>. Elle est également très présente lors de l'élaboration ou lors de la modification de documents de planification liés à l'utilisation du sol (Plans Locaux d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territorial). Si cette forme de conflit est distincte des

---

<sup>16</sup> DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, p. 19.

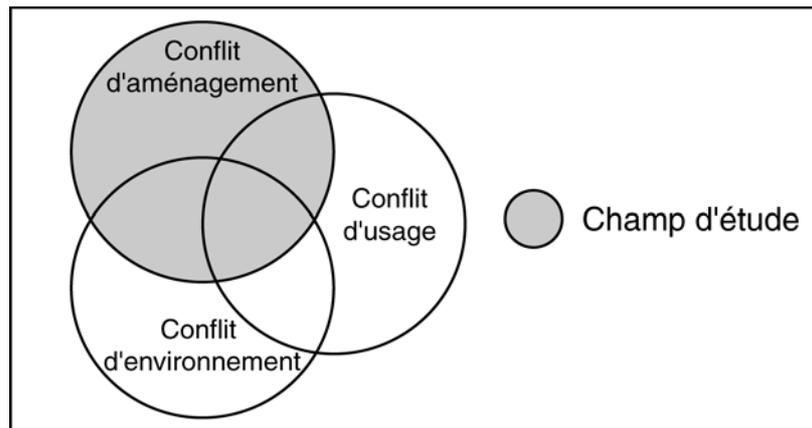
<sup>17</sup> Par processus de décision, nous comprenons le recours minimum à une demande de permis de construire.

<sup>18</sup> Un excellent exemple de conflits d'usage au sein des espaces ruraux nous est proposé par Yvon Le Caro, cf. LE CARO Yvon, 2002, *Usages récréatifs de l'espace agricole*, thèse de géographie, Université de Rennes 2 – Haute-Bretagne, 779 p. + un volume d'annexes.

conflits d'aménagement, elle est souvent le préalable à des conflits d'aménagement.

La distinction entre ces différentes formes de conflit n'est pas toujours aisée, notamment parce qu'elles peuvent être présentes lors d'un même conflit (figure 2).

**Figure 2. Relations entre les différentes formes de conflits et champ d'investigation de cette recherche**



Source : A. Lecourt, 2003.

Concentrons-nous sur les relations entre les conflits d'aménagement et les autres formes de conflit.

Le conflit d'aménagement peut être associé à un conflit d'usage. Ainsi, si l'on considère un projet de barrage hydroélectrique, il y a conflit d'aménagement si un groupe social s'oppose à sa réalisation. Mais, il peut également y avoir conflit d'usage quant à l'utilisation de la ressource en eau, notamment en période estivale, entre le producteur d'énergie électrique qui utilise la ressource en eau, et les professionnels du tourisme qui voient dans le plan d'eau une ressource pour le développement de leur activité.

Le conflit d'aménagement peut également être associé à un conflit d'environnement. Une association de riverains voisins d'une décharge illégale réclame, au nom des nuisances (olfactives, visuelles) qu'elle suscite, la construction d'une déchetterie. Mais la construction de cette déchetterie provoque chez les habitants proches du site retenu de vives réactions qui créent alors une association pour s'opposer au projet.

Dans la dernière situation, un conflit d'usage relatif à l'utilisation de l'espace peut constituer le préalable à un conflit d'aménagement (une association se mobilise contre l'aménagement), qui se poursuit d'un conflit d'environnement, résultat des nuisances suscitées par la mise en service de l'aménagement.

Ainsi, si l'objet de notre recherche est le conflit d'aménagement, il est nécessaire d'avoir à l'esprit sa relation possible avec d'autres formes de conflits. Mais, ces différentes formes de conflits se distinguent également par le profil des associations présentes.

*b. Eléments de distinction issus de l'analyse du tissu associatif*

Le second élément nous ayant conduit à distinguer les conflits d'aménagement des conflits environnementaux, est la diversité des associations de défense de l'environnement et du cadre de vie. À partir de la base de données que nous présenterons plus précisément dans le chapitre suivant, nous avons ainsi distingué cinq types d'associations, quatre relevant strictement du domaine environnemental, un de l'aménagement. Chacune défend un intérêt, *nimby*<sup>19</sup> pour les associations opposées à un aménagement, *ponctuel*, *focalisé*, *diversifié* ou *pluridimensionnel* pour les associations environnementales<sup>20</sup>. Avec 800 associations, l'intérêt *nimby* représente une part importante des mobilisations (tableau 1). Des évolutions existent entre ces différents types d'associations qui soulignent la proximité existant entre aménagement et environnement. Cependant, au-delà de la distinction environnement/aménagement, quatre autres critères repérés dans les travaux de Pierre Lascoumes<sup>21</sup> et de son équipe<sup>22</sup>, ainsi que dans ceux de Jacques Ion<sup>23</sup>, permettent de préciser cette distinction : l'inscription dans les réseaux associatifs, l'échelle de l'aire d'action, la durée de vie et le niveau d'engagement.

---

<sup>19</sup> *Nimby*, pour *Not In My Backyard*, littéralement « pas dans mon jardin ». Claude Lacour propose une version française du *nimby* sous l'acronyme *OMA*, « Oui, Mais Ailleurs », cf. LACOUR Claude, 1995, « Les fondements théoriques de l'intégration de l'aménagement et de l'environnement », in *L'aménagement face au défi de l'environnement*, Paris, édition Adicueer, pp 21-39.

<sup>20</sup> Les libellés des associations sont empruntés à Pierre Lascoumes. Précisons cependant qu'il n'établit pas de distinction entre associations *nimby* et ponctuelle. Cf. LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, Editions La Découverte, Paris, pp. 226-264.

<sup>21</sup> LASCOUMES Pierre, 1994, *ibid*, 320 p.

<sup>22</sup> LASCOUMES Pierre., JOLY-SIBUET Elisabeth, GUHAN Annie, LEOST Raymond, 1988, « Conflits d'environnement et intérêts protégés par des associations de défense », rapport de recherche, Ministère de l'Environnement / SRETIE, 264 p.

<sup>23</sup> ION Jacques, 1997, *La fin des militants ?*, Paris, Les Editions de l'Atelier / Editions Ouvrières, 124 p.

**Tableau 1. Associations *nimby* et autres associations environnementales en Bretagne**

<b>Intérêt défendu</b>	<i>nimby</i>	punctuel	focalisé	diversifié	Pluri-dimensionnel	total
<b>Bretagne</b>	803 (43,3 %)	595 (32 %)	169 (9,1 %)	284 (15,3 %)	5 (0,3 %)	1856

Source : A. Lecourt, 2003, d'après le Journal Officiel, 1947-2002.

Le premier critère de distinction, très usité dans l'analyse du monde associatif s'appuie sur l'analyse des réseaux associatifs qui, dans le domaine de l'environnement, sont globalement denses mais peu structurés<sup>24</sup>. Ce type d'analyse permet de dépasser une approche individualisante des actions associatives, et de mieux comprendre les actions entreprises en prenant en compte les réseaux sociaux dans lesquels elles s'inscrivent.

Le second critère est l'échelle de l'aire d'action. Ce critère apparaît souvent en filigrane chez les auteurs que nous avons cités, notamment chez Pierre Lacoumes qui associe à chaque type d'association une échelle d'action<sup>25</sup> (tableau 2). Il souligne d'emblée le caractère très localisé des associations puisque les deux-tiers d'entre elles ont un espace de référence inférieur ou égal à l'échelon communal confirmant ainsi l'analyse de Bruno Maresca<sup>26</sup>.

La durée de vie est sans doute le critère le plus difficile à évaluer, alors qu'il constitue un élément déterminant dans la compréhension du monde associatif. Les analyses sur ce sujet sont peu nombreuses. La durée de vie de ces associations est souvent faible : elles sont actives les quelques années pendant lesquelles dure la mobilisation contre les nuisances ou contre les projets contestés. Beaucoup entrent ensuite en sommeil ou en état de veille sur tout ce qui intéresse l'environnement. Seules les associations renouvelant ou élargissant leurs centres d'intérêt perdurent<sup>27</sup>.

Le dernier critère, le niveau d'engagement, est directement inspiré de l'ouvrage de Jacques Ion, *La fin des militants*, dans lequel l'auteur s'interroge sur l'évolution des formes de groupement intervenant dans l'espace public<sup>28</sup>. Selon l'auteur, l'intervention dans l'espace

---

<sup>24</sup> pour une analyse des réseaux associatifs dans le domaine de l'environnement, cf. MARESCA Bruno, septembre 1996, « Approche de la structure du paysage associatif dans le domaine de l'environnement », *Cahier de la Recherche*, n°97, Paris, CREDOC, 97 p.

<sup>25</sup> LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, op.cit., pp. 226-264.

<sup>26</sup> MARESCA Bruno, février 1996, « L'environnement, une grande cause... locale », in *Consommation et Modes de Vie*, CREDOC, 4 p.

<sup>27</sup> *ibid.*, p. 3.

<sup>28</sup> ION Jacques, 1997, *La fin des militants ?*, op.cit., 124 p.

public oscille entre deux modèles, l'un dit de « l'engagement militant », l'autre dit de « l'engagement distancié ». Le premier modèle est lié à l'existence de groupements généralement organisés sur le mode fédéral, articulant des appartenances et sociabilités primaires avec une insertion sociétaire dans l'espace idéo-politique national, inscrit dans la longue durée de l'Histoire, fonctionnant massivement à la délégation et dont la force et la légitimité sont fondées principalement sur une logique du nombre faisant masse. Le modèle distancié suppose quant à lui des individus déliés de leurs appartenances, valorisant des ressources personnelles sur des objectifs limités pour une durée déterminée, privilégiant l'action directe et l'efficacité immédiate même restreinte.

**Tableau 2. Les espaces de référence des associations d'après l'analyse de leur libellé**

Intérêt défendu	Association <i>nimby</i>	Autres associations environnementales				total
	nimby	ponctuel	focalisé	diversifié	Pluri-dimensionnel	
Une rue	28 (3,5 %)	27 (4,5 %)				55 (3 %)
Un quartier / hameau	195 (24,3 %)	219 (36,8 %)		2 (0,7 %)		416 (22,5 %)
Une commune	354 (44,3 %)	222 (37,3 %)	22 (13 %)	168 (59,2 %)		764 (41,2 %)
Un ensemble de communes / canton / pays	34 (4,3 %)	19 (3,2 %)	6 (3,6 %)	55 (19,4 %)		114 (6,2 %)
Un site, une vallée	76 (9,5 %)	66 (11,1 %)	127 (75,1 %)	19 (6,7 %)		288 (15,5 %)
Un département	3 (0,4 %)			2 (0,7 %)	2 (40 %)	7 (0,4 %)
Une région				1 (0,4 %)	3 (60 %)	4 (0,2 %)
Absence de référence	116 (14,5 %)	42 (7,1 %)	14 (8,3 %)	37 (13 %)	0	208 (11,2 %)
<b>total</b>	<b>800 (100 %)</b>	<b>595</b>	<b>169 (100 %)</b>	<b>284 (100 %)</b>	<b>5 (100 %)</b>	<b>1853 (100 %)</b>

Source : A. Lecourt, 2003, d'après le Journal Officiel, 1947-2002.

➤ Les associations *nimby*

Pratiquement absent du réseau associatif et caractéristique de l'engagement distancié, ce type de mobilisation se consacre à la protection d'un espace menacé par un projet d'aménagement : opposition à l'implantation d'une décharge (« Comité de Romagné pour la défense de l'environnement et la qualité de vie contre l'implantation d'une décharge »), ou protection d'un site contre l'implantation d'une infrastructure de transport (« association de défense des riverains contre le projet de route départementale 135 bis à Saint-Avé »). Comme l'indique le tableau 2, près de 72 % des associations *nimby* agissent pour la défense d'un espace inférieur ou égal au cadre communal. La création de ce type d'association souligne la volonté d'un groupe social de défendre ses intérêts en entrant dans une dynamique

conflictuelle.

➤ Les autres associations environnementales

Les associations défendant un *intérêt ponctuel*, proches des associations *nimby* par les intérêts qu'elles défendent, dénoncent les problèmes de qualité de vie de leurs membres, principalement des nuisances (« association de défense contre les nuisances dans le centre-ville de Quimper »). Elles soulèvent donc des problèmes environnementaux de proximité et n'hésitent pas à entrer dans un conflit pour défendre leurs intérêts.

Avec un nombre d'adhérents et un degré de fédération supérieur au type précédent, *les veilleuses*<sup>29</sup>, associations de défense d'un *intérêt diversifié* ont également une durée de vie plus longue. Les 284 associations de ce type se définissent par rapport à la protection d'un secteur géographique précis comme la commune (59 % des cas) ou un ensemble de communes (19 % des cas), et se mobilisent pour la défense de l'ensemble des problèmes d'environnement qui concernent le secteur à l'image du « comité pour la protection de l'environnement de la région d'Irvillac ».

*Les spécialistes*<sup>30</sup>, associations de défense d'un *intérêt focalisé* ont une durée de vie plus longue et un nombre d'adhérents plus important que les deux types précédents, leur structuration est aussi plus solide. Focalisées, elles poursuivent la défense d'un but présenté comme général et non d'un intérêt particulier, d'une « cause », comme la défense de la faune, de la flore ou d'un milieu physique particulier (un lac, une rivière, un parc, une vallée, ...). Certaines peuvent également présenter des finalités plus larges en assurant des fonctions de contrôle ou d'expertise. Ainsi, en Bretagne, de nombreuses associations sont orientées vers la protection de la qualité de l'eau, des zones humides (« Comité pour la protection des marais du pays de Redon »), ou encore des bassins-versants (« Association de défense et de protection du bassin de Campbon »). Leur échelle d'action est aussi plus vaste, la défense d'un site dans plus de la moitié des cas, la défense d'une vallée, pour plus du quart.

Associations les plus anciennes, *les généralistes*<sup>31</sup>, défendant un *intérêt pluridimensionnel* constituent de grandes associations départementales ou régionales. Elles représentent l'archétype de l'engagement militant. On peut parler ici d'associations généralistes tant leurs causes et leurs échelles de mobilisation sont larges. Elles relaient généralement les actions des groupes locaux évoqués précédemment en raison de leur poids local et de leur compétence

---

<sup>29</sup> LASCOURMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, op.cit., p. 240.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 235.

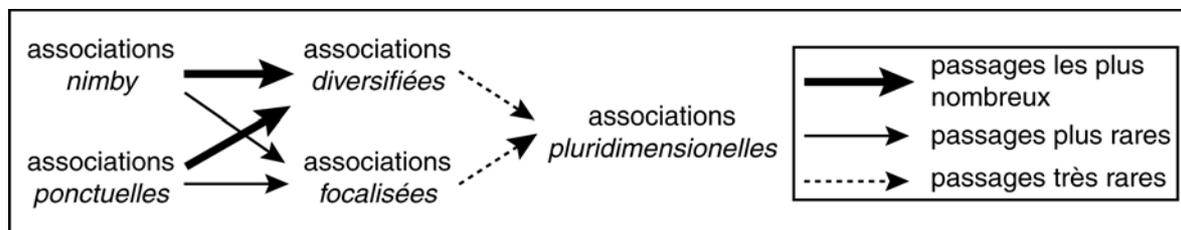
<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 242.

dans la menée des actions contentieuses surtout lorsqu'elles sont agréées<sup>32</sup>. Ce sont donc des associations leaders au sein des réseaux régionaux, elles fédèrent un grand nombre d'associations et peuvent compter plusieurs milliers de membres.

➤ Les « passages possibles »

La typologie que nous proposons repose sur une lecture statique du phénomène associatif. Des passages d'un type à l'autre sont possibles, mais sont variables suivant le type de départ (figure 3). Ainsi, si les associations *nimby* et ponctuelles sont créées pour résoudre un problème spécifique, certaines d'entre elles évolueront vers la défense d'intérêt diversifié et, plus rarement, vers la défense d'un intérêt focalisé. Pour les autres formes de groupement, diversifié, focalisé, et a fortiori pluridimensionnel, les « passages possibles » sont beaucoup plus rares. Cependant, l'engagement initial des associations pluridimensionnelles était généralement plus modeste. Ainsi, l'*Association Pour la Protection des Salmonidés de Bretagne* (APPSB), créée en 1969, devenue *Eaux et Rivières de Bretagne*, défendait initialement un intérêt focalisé sur la protection des cours d'eau bretons (principalement morbihannais).

**Figure 3. Les « passages possibles » entre les différents types d'associations**



Source : A. Lecourt, 2003.

L'analyse de ces « passages possibles » souligne la proximité existant entre aménagement et environnement. En effet, certaines associations *nimby* passent d'une opposition à un projet d'aménagement à des revendications d'ordre environnemental.

<sup>32</sup> Après trois ans d'existence, les associations peuvent prétendre à un agrément au titre de la protection de l'environnement. Cet agrément permet aux associations : 1) de participer à l'action des organismes publics concernant l'environnement, 2) d'être consultées, à leur demande, pour l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des plans locaux d'urbanisme de la commune où l'association a son siège social et des communes limitrophes, 3) d'exercer des droits reconnus à la partie civile en cas d'infraction aux dispositions législatives ou aux textes réglementaires concernant la protection de la nature, du cadre de vie et du patrimoine historique, 4) de déposer un recours devant le tribunal administratif, 5) de mener une action en représentation conjointe. Ces informations ont été obtenues sur le site internet du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable.

Afin de délimiter clairement notre objet de recherche, nous considérons qu'il y a conflit d'aménagement lorsque celui-ci met en scène un mouvement d'opposition *nimby* organisé en associations de riverains, de protection de l'environnement ou du cadre de vie, face à un projet d'aménagement.

### 1.3. Une définition systémique du conflit d'aménagement

Une lecture systémique mettant en évidence les interactions entre un groupe social et son territoire permet également de rendre compte du processus auquel doit faire face le groupe concerné (figure 4). Le projet de nouvel aménagement a deux origines possibles : il est suscité par un acteur extérieur ou bien par un acteur déjà présent sur le territoire d'implantation. Dans les deux cas, le comportement du groupe social est fondamental : soit il accepte l'aménagement et il n'y a pas de conflit, soit il se mobilise à son encontre, générant alors une situation conflictuelle. Dans ce cas, c'est donc la stabilité du système spatial qui est menacée de bifurcation ou d'altération<sup>33</sup> par un « événement spatial »<sup>34</sup>.

Le groupe social ainsi constitué sous la forme d'une association tire sa légitimité de son appartenance territoriale. Il s'oppose à un projet d'aménagement venant perturber voire bouleverser son « espace vécu »<sup>35</sup>, son « espace perçu »<sup>36</sup> ou plus simplement son territoire<sup>37</sup>. Le groupe se reconnaît ainsi dans la défense d'un intérêt commun à savoir la défense de son environnement de proximité.

De l'issue du conflit (acceptation ou abandon du projet) dépendra également, en retour, les

---

<sup>33</sup> Pour Philippe et Geneviève Pinchemel, l'altération d'un système spatial résulte de la modification d'un seul composant du système, alors que la bifurcation correspond à un changement de structure du système spatial. Voir PINCHEMEL Philippe et Geneviève, 1988, *La Face de la Terre*, p. 206.

<sup>34</sup> Un événement spatial peut se définir comme une perturbation de l'organisation du système spatial. Il se manifeste dans un espace délimité et concerne ce qui apparaît dans l'organisation spatiale et qui n'y était pas précédemment. Il est également intéressant de noter que certains espaces sont plus propices à déclencher des événements spatiaux que d'autres. Voir EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Evénement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 193-199.

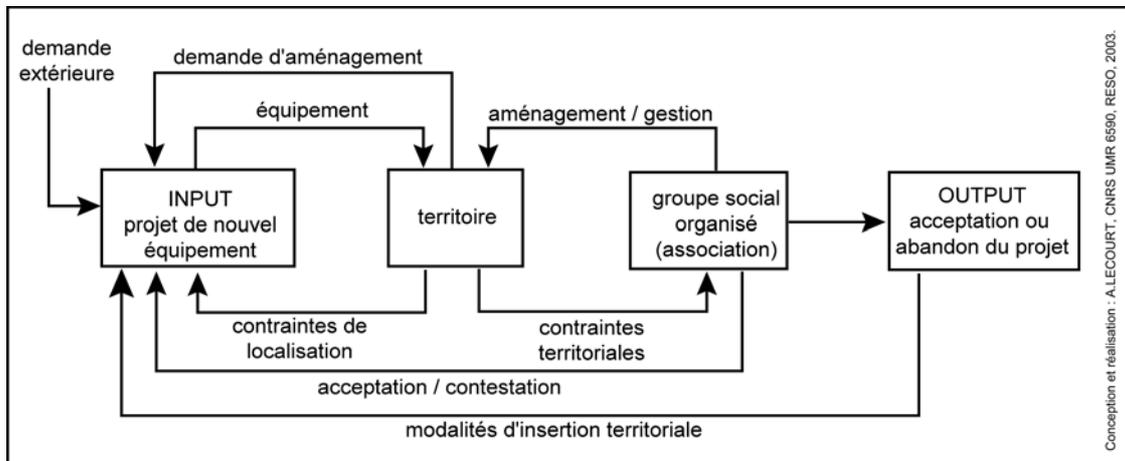
<sup>35</sup> FRÉMONT Armand, 1974, « Recherches sur l'espace vécu », *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 231-238.

<sup>36</sup> BAILLY Antoine, 1986, « Espace et représentations mentales », in Auriac Franck, Brunet Roger (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fondation Diderot / Fayard, pp. 161-170.

<sup>37</sup> Maryvonne Le Berre définit ainsi le territoire « comme la portion de la surface terrestre, appropriée par un groupe social pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux ». Voir LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie*, p. 622.

modalités de l’insertion territoriale d’un nouvel aménagement sur le territoire considéré.

**Figure 4. Conflit d’aménagement et territoire : une lecture systémique**



Source : D’après Maryvonne Le Berre, 1987<sup>38</sup>.

Le conflit d’aménagement résulte de la mobilisation d’un groupe social constitué sous forme d’association face à un projet d’aménagement. Ce projet peut être initié par un acteur extérieur ou par un membre du système territorial.

## **2. Traits structurels des conflits d’aménagement, limites des approches classiques et nouvelle approche géographique**

Loin des luttes de classes ou des mouvements du « hors-travail » relatés notamment par Manuel Castells<sup>39</sup> ou Henri Lefebvre<sup>40</sup>, les conflits d’aménagement en tant que composante d’un mouvement plus général de protection de l’environnement appartiennent aux nouveaux mouvements sociaux apparus à la fin des années 1960. Ils renvoient ainsi à des valeurs et à des revendications beaucoup plus qualitatives comme le cadre ou la qualité de vie et à des principes identitaires nouveaux, différents de l’identité de classe. Mais les conflits environnementaux se singularisent des autres conflits sociaux par leur assise spatiale et territoriale<sup>41</sup>.

<sup>38</sup> LE BERRE Maryvonne, 1987, « La montagne française, espace et activités », *La Documentation Photographique*, n°6090.

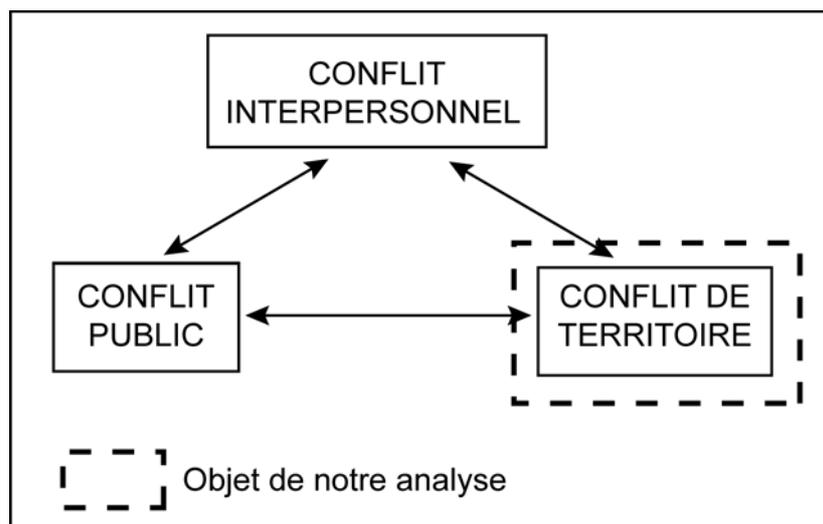
<sup>39</sup> CASTELLS Manuel, 1975, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Maspéro, Paris, 86 p.

<sup>40</sup> LEFEBVRE Henri, 1968, *Espace et politique : le droit à la ville*, éditions Anthropos, Paris, 370 p.

<sup>41</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l’environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, 753 p.

Pour Jean-Marc Dziedzicki, le conflit d'aménagement résulte de l'interaction de trois dimensions : le conflit interpersonnel, le conflit public, et le conflit de territoire (figure 5)<sup>42</sup>. Les deux premières sont communes à l'ensemble des conflits sociaux, la troisième est spécifique au conflit d'aménagement. Nous concentrerons donc notre attention sur cette dernière dimension. Mais auparavant, il est utile de revenir sur les autres dimensions et sur les analyses dont elles ont fait l'objet.

**Figure 5. Les trois dimensions du conflit d'aménagement**



Source : A. Lecourt, d'après Jean-Marc Dziedzicki, 2001, *op.cit.*, pp. 128-173.

## 2.1. Conflit interpersonnel et conflit public

Nous revenons d'abord sur les caractéristiques du conflit interpersonnel et du conflit public, avant de présenter les modes de résolution proposés dans le cadre des conflits publics.

### *1.1. Le conflit interpersonnel*

En premier lieu, le conflit d'aménagement constitue une forme de conflit interpersonnel défini par Hubert Touzard comme une « relation antagoniste par rapport à un même but ou par la poursuite indépendante de buts contradictoires ainsi que par la nature et la quantité de pouvoir possédés par les acteurs, (qui) entraîne certaines attitudes, stéréotypes et représentations de la part de ces acteurs les uns à l'égard des autres. Mais à leur tour, ces attitudes peuvent, peut-on supposer, influencer sur les aspects structurels du conflit soit en les perpétuant soit en les

<sup>42</sup> DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, pp. 128-173.

modifiant »<sup>43</sup>.

Le conflit d'aménagement se caractérise par des mécanismes conflictuels relevant des relations interpersonnelles propres à tout conflit. Il constitue, dès lors, une forme de relation sociale qui remet en cause l'ordre en place, c'est à dire les règles qui maintiennent tout système en tension. Le considérer comme une forme de relation sociale implique de ne pas l'appréhender comme une relation antagoniste liée uniquement à des intérêts divergents, mais également comme le résultat de représentations que chaque individu a d'une situation et des autres protagonistes.

Tout conflit interpersonnel se caractérise également par un comportement opportuniste des personnes selon une rationalité limitée<sup>44</sup> qui les conduit à s'adapter à une situation. Un dernier mécanisme important à considérer réside dans le caractère volontaire de l'engagement d'un individu dans un conflit. Nous aurons l'occasion de revenir sur ces logiques individuelles qui concourent au conflit.

### *1.2. Le conflit public et les limites des approches classiques de résolution*

Le conflit d'aménagement doit aussi être considéré comme une forme de conflit public. Le caractère public d'un conflit traduit une situation complexe provoquée par l'intervention d'un nombre important d'acteurs et l'existence d'enjeux difficiles à cerner. Les modes de régulation associés à cet angle du conflit d'aménagement, notamment par les sciences politiques, portent sur les modes de participation du public au processus décisionnel par recours à une procédure de médiation, qui prévoit l'intervention d'une tierce personne (un médiateur) en vue d'apaiser les tensions entre les protagonistes<sup>45</sup>. Cependant, les effets des nombreuses innovations procédurales semblent limités.

---

<sup>43</sup> TOUZARD Hubert, 1975, *La médiation et la résolution des conflits. Étude psychosociologique*, Thèse d'État, Université de Paris X, p. 69, cité par DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, p. 128.

<sup>44</sup> L'acteur fait preuve d'une certaine rationalité vis-à-vis des opportunités qui se présentent et du comportement des autres acteurs. Mais cette rationalité est limitée en raison de l'absence de formulation de sa part de préférences établies et objectives clairement identifiées au début du processus de décision.

<sup>45</sup> Pour plus d'information sur les procédures de médiation appliquée aux conflits d'aménagement se reporter à DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, 443 p. Précisons que pour ce dernier, la médiation environnementale est un processus transversal aux trois dimensions du conflit d'aménagement.

➤ Des enquêtes publiques sans public

Soulevé par les sociologues urbains, le problème de la participation des citoyens évolue doucement à partir du milieu des années 1970 avec la loi de 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement puis la loi « Bouchardeau » du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement. Cette loi s'applique à la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux susceptibles d'affecter l'environnement. Placées sous la responsabilité de commissaires-enquêteurs, 50 % de ces enquêtes concernent des documents d'urbanisme, notamment des Plans d'Occupation des Sols, 25 % des installations classées, le quart restant comporte des projets divers, en particulier les grands travaux de l'Etat, tels la construction de routes, autoroutes, voies de chemins de fer<sup>46</sup>.

Le manque de participation constitue de toute évidence le grand travers des enquêtes publiques. Selon Huguette Bouchardeau, la réalité de l'enquête publique recouvre deux aspects : une série d'enquêtes semble passer inaperçue (85 % des 10 000 enquêtes ayant lieu chaque année font l'objet d'une « carence totale ou partielle de public »<sup>47</sup>), une minorité d'enquêtes a acquis une célébrité médiatique comme celles sur le TGV Méditerranée ou le tunnel du Somport<sup>48</sup>. Dès lors, comme le propose Cécile Blatrix, « on peut se demander si ce n'est pas la présence du public, plutôt que son absence, qui constituerait un dysfonctionnement de la procédure »<sup>49</sup>.

➤ Le débat public non spatialisé

La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures précise les conditions dans lesquelles devront être prises en compte les incidences économiques, environnementales ou territoriales, de certains grands projets

---

<sup>46</sup> BOUCHARDEAU Huguette, 1993, *L'enquête publique, rapport au ministre de l'environnement*, Paris, 30 p.

<sup>47</sup> CHAUMET Michel, 1993, *Conduire l'enquête publique. Une démarche de commissaire enquêteur*, Paris, les éditions Juris Service, p. 70, cité par BLATRIX Cécile, 1997, « Faut-il un public à l'enquête publique ? Les paradoxes d'une procédure de démocratie participative », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°34, p. 101.

<sup>48</sup> BOUCHARDEAU Huguette, 1993, *L'enquête publique, rapport au ministre de l'environnement, op.cit.*, 30 p.

<sup>49</sup> BLATRIX Cécile, automne-hiver 1997, « La loi Barnier et débat public : quelle place pour les associations ? », *Ecologie et Politique*, n°21, p. 79.

Voir également BLATRIX Cécile, 1997, « Faut-il un public à l'enquête publique ? Les paradoxes d'une procédure de démocratie participative », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°34, pp. 101-110.

d'infrastructures. Elle instaure tout d'abord une étape nouvelle dans le processus décisionnel, à savoir un débat préalable permettant « aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet. Elle doit préciser les interrogations et les divergences (...) sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée »<sup>50</sup>. Ainsi, le débat préalable aux études des projets T.G.V. Bretagne-Pays de la Loire qui s'est déroulé d'octobre 1994 à février 1995 « a permis à près de 2300 responsables politiques, socio-économiques, associatifs et particuliers de s'exprimer sur l'opportunité et les grandes fonctions du projet »<sup>51</sup>.

Indiscutablement, le débat préalable établit un réel forum au cours duquel les différents intervenants peuvent exposer librement leur position et leur point de vue. Ainsi, dans le cadre du TGV Bretagne-Pays de la Loire, « le débat a permis de dégager, sans parler de tracé, une sorte de consensus général d'acceptation en faveur du projet »<sup>52</sup>. Mais, comme le souligne également Sandrine Rui à propos du TGV Aquitaine, « le citoyen apparaît à la fois comme une figure de référence centrale du débat Bianco et comme un acteur relativement absent de la concertation »<sup>53</sup>, et Jean-Michel Fourniau de constater « l'inachèvement des processus »<sup>54</sup>. En effet, l'absence de spatialisation du projet et le raisonnement sur des aires d'études très larges ne mobilisent pas les citoyens susceptibles d'être concernés par le projet.

➤ La Commission Nationale du Débat Public ou l'institutionnalisation d'un face-à-face

Le débat public a été renforcé par la loi « Barnier » du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement en créant la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cette commission est devenue une autorité administrative indépendante au champ de compétences plus large par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. La CNDP a pour mission de « veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagements ou d'équipements d'intérêt national (...) dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts

---

<sup>50</sup> Circulaire Bianco du 15 décembre 1992, *Journal Officiel*, 26 février 1993, p. 3039.

<sup>51</sup> S.N.C.F., avril 1997, « Présentation du projet TGV Bretagne-Pays de la Loire », *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, p. 2.

<sup>52</sup> OLLIVRO Jean, mai 1996, « Essai de méthodologie de résolution des conflits liés à la réalisation d'une grande implantation infrastructurelle », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, p. 183.

<sup>53</sup> RUI Sandrine, 1997, « L'entrée en concertation, une expérience démocratique ? », *Ecologie et Politique*, n°21, p. 34.

<sup>54</sup> FOURNIAU Jean-Michel, mai 1996, « Transparence des décisions et participation des citoyens », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, p. 42.

significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire »<sup>55</sup>. À ce jour, six débats publics ont eu lieu et trois sont en cours<sup>56</sup>.

L'observation que nous avons pu réaliser sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes<sup>57</sup> permet de souligner le rôle de médiation assuré par la commission particulière nommée pour ce projet, tant pendant les réunions publiques que durant toute la durée du débat. Elle s'est ainsi assurée de l'expression de l'ensemble des protagonistes lors des réunions publiques (sur les quatre réunions, deux ont eu lieu dans le gymnase de la commune de Notre-Dame-des-Landes), et de la diffusion des points de vue de l'ensemble des protagonistes via, notamment la large diffusion du dossier du maître d'ouvrage auprès de la population, et une mise en ligne sur internet de l'ensemble des éléments relatifs au débat (dossier du maître d'ouvrage, contribution des associations locales, questions posées par lors des réunions publiques). Cependant, le face-à-face est resté des plus tendus (figure 6) entre partisans et opposants au projet, chacun étant resté campé sur ses positions. Au final, c'est à un face-à-face institutionnalisé auquel nous avons eu l'impression d'assister, la commission particulière du débat public jouant très clairement une fonction de médiation en accompagnant le débat.

---

<sup>55</sup> *Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, décembre 2002, n°1, directeur de publication : Jean Bergougnoux, p. 4.

<sup>56</sup> Depuis 1997, six débats publics ont lieu sur six projets : l'extension du port du Havre ; la ligne électrique à très haute tension entre Boutre et Carros (Alpes Maritimes) ; l'autoroute A 32 (Metz-Nancy) ; la branche sud du TGV Rhin-Rhône ; les contournements autoroutiers et ferroviaires de l'agglomération lyonnaise ; le projet d'extension du port de Nice. Une consultation a par ailleurs été organisée, en 2001 par le président de la CNDP, à la demande du gouvernement, sur le projet de nouveau site aéroportuaire international (le « 3<sup>ème</sup> aéroport de la région parisienne »).

En 2002-2003, trois nouveaux débats publics sont en cours : le bassin de soutien d'étiage de Charlas (Haute-Garonne), l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), la ligne à très haute tension entre Lyon et Chambéry (Isère et Savoie).

<sup>57</sup> Dans le cas de l'une de nos études de cas, nous avons suivi le déroulement du débat public.

**Figure 6. Le débat public, un face-à-face institutionnalisé où chacun campe sur ses positions : l'exemple du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**

D'un côté les partisans du « non », de l'autre ceux du « oui ».



Source : *Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, février 2003, n°2, directeur de publication : Jean Bergougoux, p. 1.

## 2.2. Le conflit de territoire

La troisième dimension du conflit d'aménagement est sa nature territoriale qui constitue l'objet de notre analyse. En fait, cette troisième dimension recouvre trois éléments impliqués dans les conflits d'aménagement : l'espace, le territoire, et les caractéristiques de l'aménagement.

Différents auteurs ont déjà abordé cette dimension du conflit d'aménagement, leurs travaux nous ont permis de construire le questionnement central et l'hypothèse générale de ce travail. Ceux de Jean Ollivro constituent une première source, notamment sa thèse de troisième cycle consacrée à la modélisation d'une infrastructure ferroviaire s'appuyant sur le cas du TGV Méditerranée<sup>58</sup>. Celle-ci nous a conduit à nous interroger notamment sur le rôle de l'espace dans les prises de position des acteurs, mais aussi dans la géographie du conflit.

Dans la recherche de Bruno Charlier, ensuite, nous avons principalement retenu la composante territoriale des conflits d'aménagement<sup>59</sup>. Ainsi pour comprendre l'évolution des mouvements d'opposition, intimement liés à la proximité des projets contestés, Bruno Charlier propose de s'intéresser au contexte socio-spatial d'implantation des projets contestés

---

<sup>58</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, op.cit., 870 p.

<sup>59</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., 753 p.

plutôt qu'à leur nature. Mais sa conclusion selon laquelle « la survenue des conflits est toujours plus influencée par les caractéristiques de l'espace-support que par les caractéristiques du projet contesté »<sup>60</sup> semble discutable, bien que l'auteur se prémunisse de tout déterminisme en ayant recours au verbe « influencer ». En effet, certains secteurs d'aménagement, comme le nucléaire, font l'objet d'oppositions de principe, quelle qu'en soit la localisation.

Cette critique nous amène à évoquer la recherche menée par Yann Le Floch<sup>61</sup>. Selon une démarche quantitative, l'auteur s'est attaché à déterminer une mesure du rapport entre la gêne pressentie par l'arrivée d'une infrastructure linéaire et la distance à l'ouvrage<sup>62</sup>. Ce travail nous a conduit à développer une de nos intuitions et à nous interroger sur le rôle de la forme de l'aménagement (linéaire ou surfacique) sur son acceptabilité sociale.

Ces différentes lectures, complétées par d'autres, nous conduisent à énoncer notre questionnement général et notre hypothèse principale de recherche.

### **3. Vers une approche géographique : problématique générale de la recherche**

La problématique générale de la recherche peut être abordée à travers deux groupes de questions envisagées ici successivement, mais qui ne peuvent être disjointes en vue d'une analyse cohérente. Pour y répondre, nous avons posé une hypothèse générale.

Un premier groupe de questions permet de s'interroger sur la manière dont les facteurs spatiaux et territoriaux influencent la géographie des conflits d'aménagement, mais également comment l'influence de ces facteurs est modifiée par les caractéristiques de l'aménagement.

Un second groupe de questions propose d'analyser comment l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement interagissent avec le conflit lui-même à travers les stratégies des populations mobilisées.

Ces deux questions induisent un nécessaire changement d'échelle dans l'analyse, mais également la prise en compte de la dimension temporelle.

---

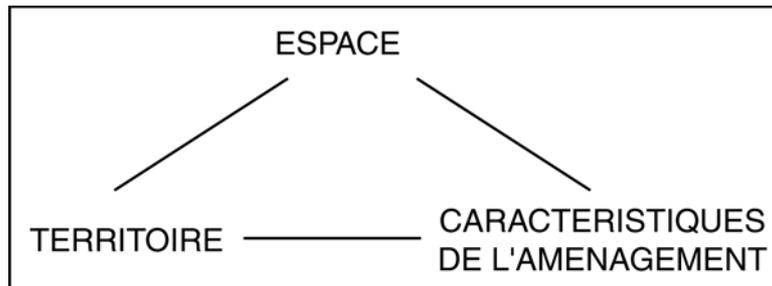
<sup>60</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 703

<sup>61</sup> LE FLOCH Yann, 2000, *Approche spatiale et quantitative des risques de conflits entre riverains et maîtres d'ouvrages autoroutiers. Détermination d'une mesure de la gêne induite en fonction de la distance à l'ouvrage ; modèle association de localisation de tracé*, op.cit., 241 p.

<sup>62</sup> Pour cela, il a réalisé une enquête téléphonique auprès d'un échantillon d'environ mille personnes situé dans huit communes du tracé de l'A85 Tours-Vierzon.

Afin de répondre à ces questions, nous énonçons comme hypothèse générale de la thèse que la géographie des conflits d'aménagement et leur fonctionnement dépendent d'une relation systémique entre l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement (figure 7).

**Figure 7. L'hypothèse générale de la thèse : une relation systémique entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement**



Source : A. Lecourt, 2003.

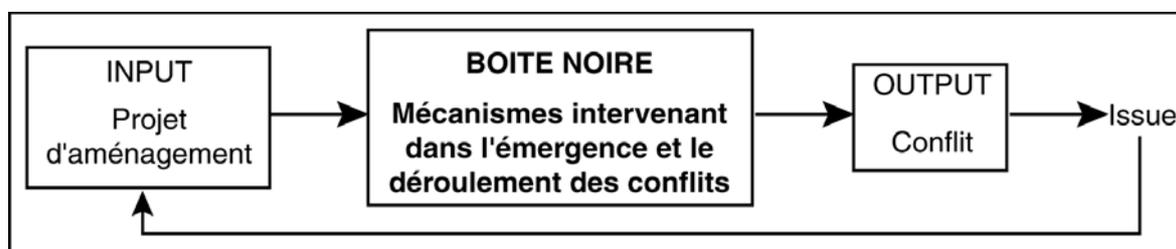
Certaines relations entre les composants de ce système-hypothèse sont déjà connues. L'objet de la section suivante est donc de préciser la nature de ces relations. Elle permettra ainsi d'articuler notre problématique autour de questions spécifiques de recherche et d'énoncer des hypothèses de travail.

## II. UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : UNE TENSION ENTRE ESPACE, TERRITOIRE ET CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

---

L'objet de notre recherche peut être appréhendé comme une *boîte noire*, située entre les entrées (*inputs*) et les sorties (*outputs*). Le projet d'aménagement joue le rôle de l'input, le conflit d'aménagement, l'output (figure 8). Notre objectif est ainsi d'ouvrir cette boîte noire et de découvrir les mécanismes qui conduisent et qui participent au conflit.

Figure 8. Ouvrir la *boîte noire* du conflit d'aménagement



L'angle d'ouverture de cette boîte noire est fréquemment déterminé par la discipline d'appartenance du chercheur. Chaque discipline entretient un rapport particulier avec le conflit en privilégiant un angle d'attaque particulier. Ainsi, tout en nous appuyant sur les apports des disciplines connexes pour analyser un objet aussi complexe que le conflit, nous privilégierons une approche géographique.

Nous ouvrons donc la boîte noire en posant comme hypothèse générale de notre recherche que la géographie des conflits d'aménagement et leur fonctionnement dépendent d'une relation systémique entre l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement. Notre objectif est ainsi d'étudier les relations entre la géographie des conflits et les différents éléments du système d'une part, et le conflit d'autre part.

Cela nous conduit à nous interroger d'une part sur les interactions entre espace et conflits. Comment l'espace intervient-il dans le fonctionnement des conflits d'aménagement ? En retour, comment le conflit modifie-t-il les configurations spatiales ?

D'autre part, nos interrogations portent également sur les interactions entre territoire et conflit. Comment le territoire intervient-il dans le fonctionnement des conflits

d'aménagement ? Quel est l'impact du conflit sur le territoire et les pratiques territoriales ?

Enfin, d'autres questions portent sur les interactions entre caractéristiques de l'aménagement et conflit. Comment les caractéristiques de l'aménagement interviennent-elles dans le fonctionnement des conflits d'aménagement ? Comment le conflit est-il susceptible d'intervenir sur les caractéristiques de l'aménagement ?

Certaines de ces relations ont déjà été analysées, parfois seulement de façon partielle, d'autres restent clairement à éluder.

Mais, tout d'abord, précisons notre hypothèse générale. Les trois éléments qui agissent en interactions sont eux-mêmes composés de sous-systèmes :

- le rôle de l'espace est assez bien connu ; il est à la fois le support de l'aménagement, de la contestation et du conflit, l'enjeu du conflit et un élément déterminant dans les prises de position. Des questions subsistent sur la place de l'articulation espace-temps dans le conflit ;

- le rôle du territoire est moins bien connu ; les conflits armés nous rappellent les interactions existant entre conflit et territoire, mais qu'en est-il pour les conflits d'aménagement ? C'est à travers l'analyse des relations entre le conflit d'aménagement et les différents composants territoriaux que nous souhaitons répondre à cette question ;

- le rôle des caractéristiques de l'aménagement n'est appréhendé que partiellement. Certains travaux mettent clairement en évidence les différences d'acceptation sociale des différents types d'aménagement. Nous poserons comme hypothèse de travail que la forme de l'aménagement (linéaire ou surfacique) est prépondérante pour comprendre le fonctionnement des conflits d'aménagement.

La combinaison de ces trois éléments est spécifique aux conflits d'aménagement. Nous allons les envisager successivement, mais sans perdre de vue leurs interrelations. Si la représentation systémique ne permet pas une visualisation satisfaisante de la dimension temporelle, celle-ci est cependant très présente. L'analyse de ces interactions conduira à préciser les différentes questions et hypothèses de ce travail de recherche.

## **1. Des conflits spatiaux**

Dans une optique plutôt néopositiviste, le conflit est tout d'abord envisagé à travers le prisme de l'espace. Après avoir précisé quelques éléments de définition sur la géographie du conflit, nous verrons que l'espace constitue l'enjeu du conflit d'aménagement et qu'il est déterminant dans les prises de position des différents acteurs vis-à-vis du conflit, puis nous aborderons la question de la place de l'articulation espace-temps dans l'analyse des conflits

d'aménagement.

### 1.1. Éléments de définition

Avant d'aller plus en avant dans l'analyse de la composante spatiale des conflits, précisons quelques notions nécessaires à leur compréhension<sup>63</sup>.

#### *a. Espace-support, espace de la mobilisation, espace du conflit*

Tout d'abord, une première distinction doit être établie entre espace-support, espace de la mobilisation et espace du conflit. L'*espace-support* correspond à l'emprise objective du projet et à celle des nuisances associées, réelles ou supposées<sup>64</sup>, l'*espace de mobilisation* à la répartition spatiale des opposants repérables (adhérents d'une association ou signataires d'une pétition), et enfin l'*espace du conflit* met en scène l'ensemble des acteurs ou agents géographiques ayant une fonction dans le conflit.

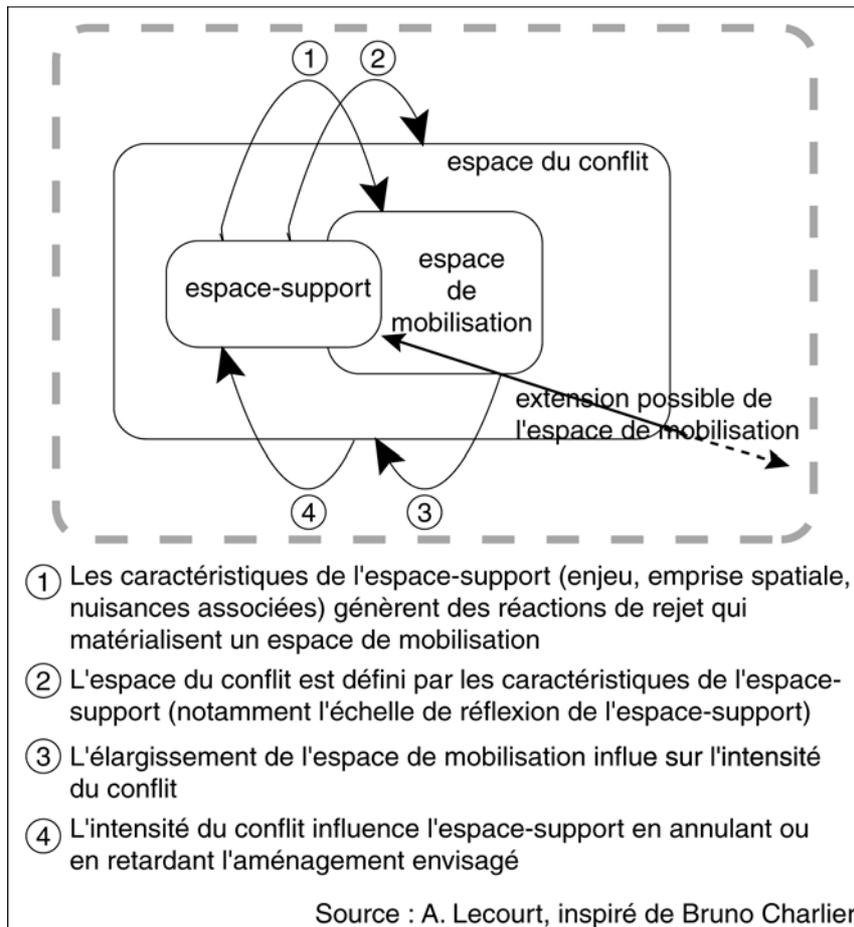
Ces différents types d'espaces fonctionnent en interrelation (figure 9). Tout d'abord, l'espace de mobilisation ne se calque pas sur l'espace-support, il peut être moins important si la mobilisation se focalise en un point de l'espace-support, il peut aussi être plus important si l'enjeu de la mobilisation dépasse le cadre de l'espace support. Quant à l'espace du conflit, nous pouvons considérer qu'il a une étendue au moins égale à celle de l'espace de mobilisation et qu'il est défini par l'existence et les caractéristiques de l'espace-support. En retour, l'élargissement de l'espace du conflit influe sur l'intensité de la mobilisation. Enfin, l'intensité du conflit et de la mobilisation influence l'espace-support en annulant ou en retardant l'opération d'aménagement envisagée.

---

<sup>63</sup> Ces éléments de définition sont très largement inspirés des travaux de Bruno Charlier. Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire, op.cit.*, pp. 199 et suiv.

<sup>64</sup> nous distinguerons donc l'espace-support de l'emprise correspondant à la surface au sol effectivement occupée par l'aménagement.

**Figure 9. Espace(s) et conflit**



Cependant, les interrelations entre ces types d'espaces liés au conflit sont variables suivant l'ampleur prise par le conflit.

#### *b. Micro, méso et macro-conflits*

Les différentes interrelations que nous venons d'évoquer entre espace-support, espace de la mobilisation et espace du conflit, permettent de distinguer trois principaux cas de figures<sup>65</sup> que nous illustrerons avec quelques exemples de conflits pris dans la littérature (figure 10).

<sup>65</sup> Si nous avons repris les appellations proposées par Bruno Charlier, nous n'avons pas retenu exactement les mêmes définitions scalaires. D'après les exemples analysés par Bruno Charlier, le micro-conflit s'étend à l'échelle d'un quartier, le méso-conflit de l'échelle d'un groupe important de communes à une portion de département, et le macro-conflit de plusieurs départements à plusieurs continents.

Ce choix dans les définitions scalaires résultent de la base de données de Bruno Charlier qui privilégie les conflits suscitant une mobilisation importante au détriment des plus petits conflits.

Figure 10. Interrelations entre les espaces support, de conflit et de mobilisation

		Type de relations entre les espaces	Exemples dans la bibliographie (en France)
Micro-conflit	<p>● espace-support ○ espace de la mobilisation ⊕ espace du conflit</p>	<p>Les espaces-supports et de mobilisation se développent à un même niveau scalaire. L'espace du conflit est de dimension égale ou supérieure aux espaces-supports et de mobilisation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Paris (Mehl, 1979)</li> <li>- quartier de la Moskowa, dans le XVIIIème arrondissement de Paris (Louis Bastin, 1990)</li> <li>- confluence Rhône-Ain à Lyon (Michelot, 1990)</li> <li>- l'usage des espaces périurbains (Cadène, 1990)</li> <li>- périurbanisation de l'agglomération lyonnaise (Prost, 1991)</li> <li>- ZAC du Bazacle et ZAC des Ponts-Jumeaux à Toulouse (Rey, 1996)</li> </ul>
Méso-conflit		<p>L'espace de mobilisation s'étend d'une commune à un groupe de communes. L'espace du conflit est supérieur à l'échelle de la mobilisation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- implantation d'une usine produisant des oxydes de plomb à Marckolsheim (Genevaux, Salvan, 1979)</li> <li>- A 86, A 87 ouest de Paris (Bertier, De Mongolfier, 1979)</li> <li>- A B 33 Nancy-Épinal (Charon, 1980)</li> <li>- Autoroute des Deux Mers, au nord de Toulouse (Cadène, 1982)</li> <li>- A 8 bis (Tricot, 1996)</li> <li>- A 65 Pau-Langon (Charlier, 1999)</li> <li>- Autoroute Balbigny-Lyon (Catherin-Gamon, 2001)</li> <li>- A 20 entre Brive et Montauban (Cavaillé, 1999)</li> </ul>
Macro-conflit		<p>L'espace de mobilisation se développe de l'échelle départementale à l'échelle européenne.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- centrale nucléaire du Blayais (Nicolon, 1979)</li> <li>- tunnel du Somport (Thévenot, 1996)</li> <li>- TGV Méditerranée (Ollivro, 1994 ; Lolive, 1997)</li> </ul>

Le premier cas de figure est celui des micro-conflits. L'espace-support et l'espace de mobilisation se développent à un même niveau scalaire. Cette situation caractérise tous les mouvements d'opposition déclenchés par des comités de riverains et des associations locales de protection de l'environnement. À une faible étendue de l'espace de mobilisation correspondent des revendications le plus souvent motivées par la défense d'un « intérêt local ponctuel »<sup>66</sup>. L'analyse de la bibliographie laisse apparaître deux situations privilégiées quant à l'émergence de micro-conflits : d'une part, les opérations de rénovation ou de réhabilitation en milieu urbain, comme dans certains quartiers de Paris<sup>67</sup>, les ZAC du Bazacle et des Ponts-Jumeaux à Toulouse<sup>68</sup>, ou encore l'aménagement de la confluence Ain-Rhône à Lyon<sup>69</sup> ; d'autre part, les espaces ruraux soumis à la pression de la périurbanisation comme l'ont montré Philippe Cadène dans son analyse des conflits dans les espaces périurbains de dix métropoles françaises<sup>70</sup> ou Brigitte Prost dans le cas plus particulier de l'extension de l'agglomération lyonnaise<sup>71</sup>.

Le second cas de figure est celui du méso-conflit. L'espace de mobilisation est plus important que précédemment. Les associations s'opposant au projet, plus nombreuses, se fédèrent dans certains cas, et ont parfois recours à des associations généralistes pour soutenir leurs actions. Les projets analysés à cette échelle sont fréquemment des projets d'infrastructures autoroutières<sup>72</sup> ; cependant des analyses existent sur d'autres types de conflits comme le

---

<sup>66</sup> LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques, op.cit.*, Paris, p. 230.

<sup>67</sup> MEHL Dominique, 1979, « L'environnement, nouvel enjeu des luttes urbaines », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 167-184.

BASTIN Louis, 1990, « Un quartier oublié », *Etudes Foncières*, n°49, pp. 17-21.

<sup>68</sup> REY Martine, 1996, « L'aménagement sous le feu des associations », *Etudes Foncières*, n°3, pp. 30-35.

<sup>69</sup> MICHELOT Jean-Louis, septembre-octobre 1990, « Les conflits pour l'aménagement de l'espace au confluent Ain-Rhône », *Annales de Géographie*, n°555, pp. 513-530.

<sup>70</sup> CADENE Philippe, 1990, « L'usage des espaces péri-urbains, une géographie régionale des conflits », *Etudes rurales*, n°118-119, pp. 235-267.

<sup>71</sup> PROST Brigitte, 1991, « Du rural au péri-urbain : conflit de territoire et requalification de l'espace », *Revue de Géographie de Lyon*, n°2, pp. 96-102.

<sup>72</sup> BERTIER Patrice, DE MONGOLFIER Jean, 1979, « Choix du tracé du tronc commun A 86 – A 87 », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 113-125.

CHARON Jean-Marie, 1980, « Le conflit à propos de l'autoroute B 33 Nancy-Epinal comme révélateur des enjeux d'une société locale au travers de sa confrontation à une décision étatique », Paris, Université de Paris VIII, 87 p., recherche commanditée par le Ministère des transports, mission de la recherche.

CADENE Philippe, 1982, « Collectivités rurales et résistances à l'intégration : la construction

mouvement d'opposition à l'implantation d'une usine de plomb à Marckolsheim en Alsace<sup>73</sup>. Fonctionnant à partir de mécanismes en grande partie semblables, le troisième cas de figure correspond au niveau des macro-conflits. Plus rares, ils sont aussi beaucoup plus virulents. Ils associent à des espace-support et de conflit, un espace de mobilisation de dimension régionale, voire nationale. Ce sont aussi des conflits très médiatisés, dans lesquels des associations régionales et nationales sont présentes. Ils ont pour objet la défense d'espaces à forte valeur environnementale comme dans l'affaire du tunnel du Somport et de l'axe E7 Pau-Somport<sup>74</sup>, d'espace à forte identité comme dans le cas du TGV Méditerranée<sup>75</sup>, ou s'inscrivent dans un objectif plus large comme l'opposition à la production d'énergie nucléaire<sup>76</sup>.

Actuellement, nous n'avons pas repéré de « méga-conflit » d'aménagement qui serait caractérisé par un espace de conflit planétaire. Cependant, dans le domaine environnemental, Bruno Charlier nous propose un cas extrême de macro-conflit assimilable selon nous à un méga-conflit : le mouvement de contestation déclenché par la reprise des essais nucléaires dans le Pacifique Sud. L'espace-support du conflit est limité à l'atoll de Mururoa alors que l'espace de mobilisation s'étend à l'échelle de la planète.

Les différentes échelles de conflits que nous présentons ne sont pas statiques ; dans la réalité,

---

de l'autoroute des Deux Mers au nord de Toulouse », *Revue géographique des Pyrénées et du sud-ouest*, tome 53, pp. 105-127.

TRICOT Anne, mai 1996, « La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé : analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis », *Techniques Territoires et Sociétés*, Ministère de l'aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports, pp. 157-178.

CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 753 p.

CAVAILLÉ Fabienne, 1999, *L'expérience de l'expropriation*, ADEF, Paris, 224 p.

CATHERIN-GAMON Véronique, 2001, « Participer à la vie publique, la contestation de l'autoroute Balbigny-Lyon », *Géocarrefour*, n°3, pp. 211-216.

<sup>73</sup> GENEVAUX J.J., SALVAN J., 1979, « L'analyse des tensions et conflits d'environnement », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 19-44.

<sup>74</sup> THEVENOT Laurent, mai 1996, « Stratégies, intérêts et justification à propos d'une comparaison France-Etats-Unis de conflits d'aménagement », *Technique, Territoire, Société*, pp. 127-150.

<sup>75</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, *op.cit.*, 870 p.

LOLIVE Jacques, 1997, *La mise en oeuvre controversée d'une politique de réseau : les contestations du TGV Méditerranée*, thèse de doctorat Université de Montpellier I, 642 p.

<sup>76</sup> NICOLON Alexandre, 1979, « Analyse de l'opposition à un site nucléaire : le cas du Blayais », *Les cahiers du GERMES*, n°2, pp. 59-80.

certains conflits sont susceptibles de passer d'une échelle à une autre, comme nous le verrons dans l'analyse des stratégies développées par les associations<sup>77</sup>.

## 1.2. L'espace, enjeu du conflit d'aménagement et élément déterminant des prises de position

Après avoir posé quelques définitions nécessaires pour comprendre le conflit d'aménagement, nous allons davantage nous concentrer sur l'espace en tant qu'enjeu du conflit et élément déterminant les prises de position des différents acteurs liés au projet d'aménagement.

### *a. La maîtrise de l'espace : enjeu du conflit d'aménagement*

Plusieurs travaux du début des années 1990, avec l'extension de l'urbanisation, soulignent véritablement comment l'espace est l'enjeu de nombreux conflits entre différents acteurs cherchant à se l'approprier. Ainsi, pour Roger Brunet et Ollivier Dollfus, « l'espace est produit par une multiplicité d'acteurs dont les intérêts sont plus ou moins convergents ou contradictoires : sa production est source d'incessants conflits »<sup>78</sup>.

Plusieurs études s'intéressent alors aux espaces ruraux soumis aux pressions de l'urbanisation qui constituent « par excellence, l'enjeu d'un conflit entre divers modes d'utilisation »<sup>79</sup>. Ainsi, Jean-Louis Michelot à propos des conflits pour l'aménagement de l'espace au confluent Ain-Rhône et Philippe Cadène au sujet de l'usage des espaces périurbains posent le postulat d'une différenciation de l'espace en fonction des enjeux dont il est l'objet<sup>80</sup>.

En fait, si l'espace constitue l'enjeu du conflit, c'est parce qu'il est rare et de ce fait parce qu'il a de la valeur. Nous retrouvons ici deux dimensions structurelles des conflits quels qu'ils soient : la *rareté* et la *valeur*<sup>81</sup>.

Tout d'abord, selon une approche quantitative, la rareté peut être mesurée, donc facilement objectivée. En effet, c'est en fonction d'une quantité et de la répartition de cette quantité dans un espace donné qu'un bien ou un certain état de ce bien peut être dit commun ou rare. Dans notre analyse, ce bien, c'est l'espace lui-même. Sa présence à l'état relictuel peut alors

---

<sup>77</sup> Cf *supra*, 3<sup>ème</sup> partie, chapitre 1.

<sup>78</sup> DOLLFUS Olivier, BRUNET Roger, 1990, « Mondes Nouveaux », *Géographie Universelle*, Belin Reclus, p. 46.

<sup>79</sup> CADENE Philippe, 1990, « L'usage des espaces péri-urbains, une géographie régionale des conflits », *op.cit.*, p. 236.

<sup>80</sup> MICHELOT Jean-Louis, septembre-octobre 1990, *op.cit.*, pp. 513-530.

CADENE Philippe, 1990, « Les conflits pour l'aménagement de l'espace au confluent Ain-Rhône », *op.cit.*, pp. 235-267.

<sup>81</sup> ANSART Pierre, 1990, *Les sociologies contemporaines*, Éditions du Seuil, pp. 97-161.

devenir l'enjeu d'un conflit d'aménagement. Ceci nous amène à poser comme hypothèse que plus l'espace est rare et plus les conflits d'aménagement sont nombreux.

De plus, lorsque l'on passe à une lecture qualitative de la rareté, il faut faire intervenir la notion de valeur. Car, cette fois, c'est la valeur attribuée à l'espace qui va définir, parfois en toute subjectivité, sa rareté. Cette valeur peut être matérielle ou idéale, réelle ou imaginée. Ce qui veut dire aussi que son appréciation relève de la prise en compte des représentations sociales élaborées à un moment donné, dans un contexte économique, social et culturel donné. Afin de transférer cette notion de valeur au domaine de l'aménagement, nous proposons, comme Nathalie Hubler dans son analyse des jeux d'acteurs sur le littoral varois<sup>82</sup>, de préciser cette notion en y associant la notion d'usage rejoignant ainsi le vocabulaire de l'économie spatiale. En effet, lorsqu'il y a conflit d'aménagement, l'espace est convoité par des usages antagonistes : maintien d'un cadre de vie traditionnel *versus* développement touristique, préservation des écosystèmes *versus* développement économique, etc. Cette approche nous conduit à poser comme hypothèse que tous les espaces n'ont pas la même valeur d'usage.

#### *b. L'espace, élément déterminant des prises de position*

Si la maîtrise de l'espace constitue incontestablement l'enjeu des conflits d'aménagement, l'espace est également, selon Jean Ollivro, « un élément déterminant des prises de position »<sup>83</sup>. Chacun des groupes d'acteurs en conflit peut se définir en rapport à l'espace.

Schématiquement, trois groupes d'acteurs sont présents lors qu'un projet d'aménagement. Les porteurs du projet constituent un groupe très hétérogène suivant l'aménagement considéré. Ils envisagent avant tout les bénéfices créés par l'équipement. Ils peuvent être rejoints par différents lobbies (groupe du BTP, sociétés d'autoroutes, ...). Les opposants à l'équipement, constitués très majoritairement de riverains composent le second groupe. Celui-ci envisage les nuisances générées par l'aménagement à grande échelle dans une approche très localisée et territorialisée des problèmes. Enfin, dernier groupe, les usagers directs (infrastructures de transports) ou indirects (usine de traitement des déchets ménagers) constituent un groupe pratiquement absent lors du projet d'aménagement. L'ensemble du groupe est donc plutôt neutre face au projet, cependant, si la nuisance se rapprochait de lui, alors il serait prêt à se

---

<sup>82</sup> HUBLER Nathalie, 1998, « Jeux d'acteurs sur le littoral varois. Expertise écologique et pouvoirs », *Les annales de la recherche urbaine*, n°80-81, pp. 145-154.

<sup>83</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, *op.cit.*, p. 544.

mobiliser, et inversement, si l'aménagement envisagé peut lui procurer un avantage, il se prononcera favorablement à sa réalisation.

### c. Riverains et réactions nimby

Le groupe des opposants au projet constitue l'acteur central de notre étude. Les réactions d'opposition des riverains face à un équipement ont suscité la création d'une expression spécifique « nimby » pour *Not In My Backyard*, pas dans mon jardin. Si l'acronyme *nimby* est très usité dans la littérature liée aux conflits d'aménagement<sup>84</sup>, peu d'auteurs s'intéressent au sens que l'on peut donner à de telles réactions, « le phénomène nimby n'est pratiquement jamais expliqué, tout en étant connaissance partagée »<sup>85</sup>.

Pour le moment, concentrons-nous sur la dimension spatiale du *nimby*. Si le concept de proximité est intimement lié aux réactions *nimby* comme le souligne Michaël Dear en 1992<sup>86</sup>, une seule étude à notre connaissance a abouti à une visualisation du rôle de l'espace sous sa forme euclidienne dans les réactions *nimby*. L'étude de Nathalie Gaussier<sup>87</sup> basée sur l'implantation d'une décharge permet d'aboutir à la courbe suivante (figure 11).

---

<sup>84</sup> La plupart des communications recensées étudient le phénomène *nimby* dans le cadre de l'implantation d'équipements :

- d'incinérateurs de déchets ménagers (Furuseth, O'Collaghan, 1991 ; Petts, 1992 ; Barbier, Larédo, 1994 ; Wolsink, 1994, Gaussier, 1995 ; Gaud, 1997)
- des décharges : (Heiman, 1990 ; Vittes, Pollock, Lillie, 1993 ; Rabe, 1994 ; Gaussier, 1995 ; Bertrand, 1997)
- centres de stockage de déchets radioactifs (Kemp, 1990 ; Budd, Fort, Rosenman, 1993)
- centrales nucléaires (Welsh, 1993)
- équipements sanitaires et sociaux (Dear 1993 ; Takahashi, 1997 ; Lake, 1993)

<sup>85</sup> GAUSSIÉ Nathalie, 1995, « Vers une formulation spatiale du *nimby* », Centre d'Economie Régionale, Université de Droit, d'Economie et des sciences d'Aix-Marseille III, p. 2.

<sup>86</sup> "There is one universal factor in all Nimby conflicts : geographical proximity" in DEAR Michaël, été 1992, "Understanding and overcoming the Nimby syndrome", *Journal of the American Planning Association*, volume 58, pp. 288-300.

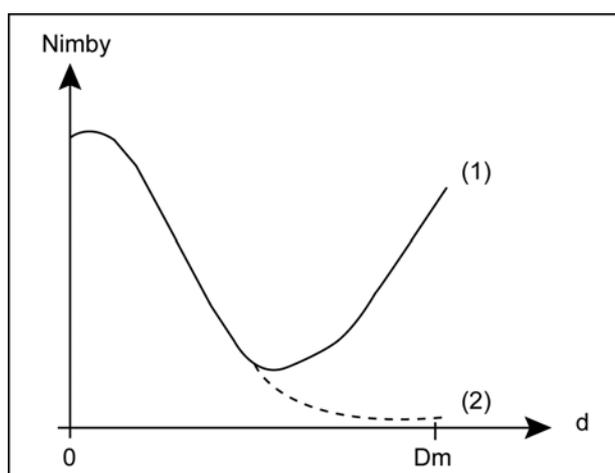
Voir également:

SMITH C.J., 1981, « Residential proximity and community acceptance of the mentally ill », *Journal of Operational Psychiatry*, n°12, pp. 2-12.

DEAR M., TAYLOR S., HALL G.B., 1980, « External effects of mental health facilities », *Annals of the Association of American Geographers*, n°70, pp. 342-352.

<sup>87</sup> GAUSSIÉ Nathalie, 1995, « Vers une formulation spatiale du *nimby* », Centre d'Economie Régionale, Université de Droit, d'Economie et des sciences d'Aix-Marseille III, 23 p.

**Figure 11. L'expression spatiale du *Nimby***



Source : Nathalie Gaussier, 1995.

Le *nimby* y apparaît globalement comme fonction de la distance à l'aménagement. Lorsque la population est sur le lieu de forte probabilité d'existence d'un aménagement ( $d=0$ ), le *nimby* est fort, et plus la distance entre la population et le projet est grande, plus le *nimby* est faible (courbe 1). Il existe ainsi une distance maximale  $D_m$  pour laquelle l'effort d'éloigner ses déchets le plus loin possible est suffisant. Mais, à cette distance, des réactions de mécontentement sont susceptibles de se manifester par la probabilité d'existence d'une décharge sauvage par exemple (courbe 2) pouvant aboutir à un conflit d'environnement.

Les travaux de Yann Le Floch sur l'évaluation de la gêne ressentie *ex-ante* par les riverains de l'autoroute A 85 aboutissent à des conclusions semblables.<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> Précisons que cette étude a été réalisée alors que l'autoroute était en construction. Yann Le Floch a alors constaté que le projet semblait mieux accepté par les habitants vivant dans la bande des 300 mètres dans laquelle se situe l'emprise que par ceux situés entre 0 et 500 de cette même bande. Bruno Charlier a également observé le même phénomène dans son analyse des requêtes déposées lors de l'enquête publique préalable à la révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Pau-Pyrénées montre que les habitants des communes directement situées sous les couloirs de très fortes nuisances sonores ne dénonçaient pas les nuisances dont ils étaient victimes, alors que les habitants des communes voisines moins touchées par les nuisances les dénoncent pourtant davantage. Pour expliquer ce phénomène psychologique, les deux auteurs font appel à la théorie de la dissonance cognitive développée par Léon Festinger en 1957 et déjà utilisée dans des études sur la perception des risques nucléaires, industriels et naturels. Partant du principe que les individus se sentent responsables de leur comportement, et que celui-ci peut avoir des conséquences négatives et prévisibles, cette théorie considère que les populations les plus proches du risque ou de la nuisance possèdent une capacité d'accoutumance ou d'adaptation à ces mêmes risques ou nuisances. Ils modifient leurs perceptions des nuisances pour réduire la dissonance, ce qui expliquerait les résultats obtenus dans ces deux études.

Ce phénomène de dissonance cognitive n'a jamais été observé lors de conflit d'aménagement,

Sans remettre en cause le fait que le *nimby* décroît globalement avec la distance au projet, nous émettons tout de même une réserve liée à l'hypothèse de départ de Nathalie Gaussier qui considère l'espace comme homogène. En effet, l'espace est loin d'être isotrope et le modèle proposé pourrait bien être perturbé par les configurations spatiales et territoriales. La présence d'une infrastructure routière, d'une contrainte topographique à proximité du projet ne vient-elle pas modifier le modèle ? En est-il de même pour un site classé ou inscrit, une zone classée en ZNIEFF ? Dès lors, il est ainsi possible de complexifier le modèle de base reliant le *nimby* à la distance à l'espace-support. Il convient donc de s'interroger sur le rôle des configurations spatiales et territoriales sur la géographie des conflits d'aménagement.

### 1.3. Temps, espace et conflits d'aménagement

En considérant les apports de la *time-geography*, il est nécessaire de corréler le temps à l'espace. Aux deux dimensions représentées traditionnellement par la cartographie, Torsten Hägerstrand ajoute une troisième dimension, selon un axe vertical, le déroulement du temps<sup>89</sup>. En effet, la géographie des conflits d'aménagement ne saurait être statique, elle est nécessairement liée au temps, via un processus de diffusion spatiale défini par André Dauphiné comme « un phénomène de propagation dans le temps et sur l'espace d'un élément simple ou complexe »<sup>90</sup>. Il sera donc utile de voir comment la contestation face à un aménagement, mais aussi les conflits se diffusent.

Les travaux d'Hägerstrand repris par Peter Haggett<sup>91</sup>, associent les processus de diffusion de l'innovation à une double autocorrélation. La première, autocorrélation spatiale, « provient du fait que deux lieux proches l'un de l'autre ont une probabilité plus grande d'avoir des caractéristiques semblables que deux lieux éloignés »<sup>92</sup>. La seconde, autocorrélation temporelle, postule que les observations d'une série chronologique ne sont pas indépendantes les unes des autres mais qu'elles sont plutôt autocorrélées. Ainsi, une variable Y au moment t

---

mais seulement dans le cadre de conflits d'environnement. Voir également SCHOENEICH Philippe, BUSSET-HENCHOZ Mary-Claude, 1998, « La dissonance cognitive : facteur explicatif de l'accoutumance au risque », *Revue de Géographie Alpine*, n°2, pp. 53-62.

<sup>89</sup> HÄGERSTRAND Torsten, 1952, « The propagation of innovation waves », *Lund Studies in Geography*, Série B, n°4, 20 p.

<sup>90</sup> DAUPHINE André, 1987, *Les modèles de simulation en géographie*, Paris, Economica, p. 146.

<sup>91</sup> HAGGETT Peter, 1983 (3<sup>ème</sup> édition), *Geography, a modern synthesis*, New York, Harper and Row, cf chpt 13 « Spatial diffusion: toward regional convergence », pp. 303-325.

<sup>92</sup> PINI Giuseppe, 1992, « L'interaction spatiale », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.

peut être dépendante des valeurs Y du passé.

Ces références théoriques nous invitent à poser l'hypothèse que la géographie des conflits d'aménagement est le fruit d'une double autocorrélation, spatiale et temporelle.

Le rôle de l'espace dans les conflits d'aménagement est donc assez bien connu. Il constitue un facteur de différenciation des conflits d'aménagement, notamment en fonction de leurs échelles, mais également un facteur de compréhension de leur fonctionnement. Cependant, l'espace ne peut pas être considéré isolément, il interagit en effet avec les configurations territoriales de l'espace-support.

## **2. Des conflits territorialisés**

Les conflits armés nous rappellent comment le territoire et le conflit interagissent. Mais qu'en est-il pour les projets d'aménagement ? Pour répondre à cette question, il est nécessaire d'analyser les relations entre le conflit et les différentes facettes du territoire. Enfin, la prise en compte de l'épaisseur temporelle du territoire, permettra de s'interroger sur le rôle des dynamiques territoriales sur le conflit d'aménagement.

### 2.1. Comprendre les interactions entre conflit et territoire

Les relations entre territoire et conflit d'aménagement sont peu connues. Comment le territoire nourrit-il le conflit ? Rétroactivement, comment le conflit crée-t-il du territoire ? Prétendre répondre de façon exhaustive à de telles questions est ambitieux. Notre objectif se limitera à apporter une meilleure compréhension de ces relations. Mais des éléments de réponse sont d'ores et déjà disponibles et permettent de préciser notre questionnement.

#### *a. Le territoire suscite le conflit*

Des éléments de réponse à notre première question nous sont fournis par l'analyse des conflits armés qui résultent avant tout d'une question de légitimité territoriale. L'appropriation d'une portion de la surface terrestre par un groupe social et la relation de proximité qu'ils entretiennent conduisent ce groupe social à se sentir légitime sur cette portion d'espace. Mais, lorsque ce même espace est convoité par un autre groupe qui peut lui aussi légitimer socialement son action (« soutien » du peuple dans les conflits armés, soutien des futurs utilisateurs pour une infrastructure de transport, ...) alors deux légitimités s'opposent. Le cas

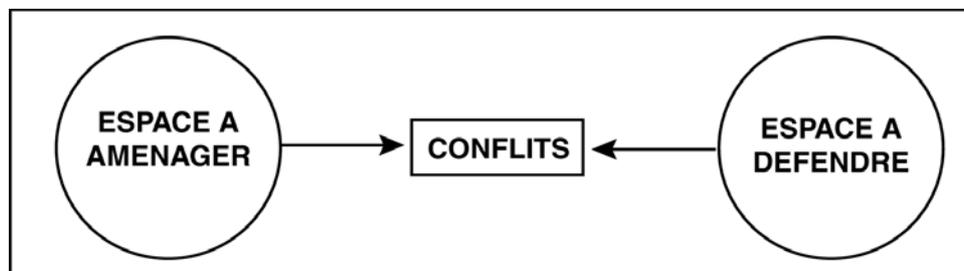
extrême d'une telle opposition est la lutte armée, la territorialité est alors exacerbée<sup>93</sup>. Ainsi comme le suggère Roger Brunet, « un peu de territorialité crée de la sociabilité et de la solidarité, beaucoup de territorialité les assassine »<sup>94</sup>.

Dans le cas d'opérations d'aménagement, ces conflits de légitimité conduisent à des conflits territoriaux ou « conflits de territoire »<sup>95</sup>. Deux groupes s'opposent alors pour l'appropriation du territoire (figure 12):

- le premier cherche à aménager cet espace pour des raisons économiques privées ou d'intérêt général (aménagement du territoire). Il cherche donc à acquérir cet espace (acquérir semble mieux convenir qu'approprier) ;

- le second cherche à défendre cet espace, qui constitue son espace de vie.

**Figure 12. Les territoires du conflit d'aménagement**



Source : A. Lecourt, 2003.

A travers ce conflit de légitimités territoriales, c'est en fait une dimension très usitée dans l'ensemble des conflits qu'ils soient interpersonnels ou sociaux qui apparaît : la relation de pouvoir. Selon Robert A. Dahl, 1957, « le pouvoir représente la capacité d'un acteur A d'amener un acteur B à faire ce qu'il n'aurait certainement pas fait sans l'intervention de A »<sup>96</sup>. Ainsi, il ne peut y avoir manifestation et exercice d'un pouvoir sans action ou volonté d'action sur autrui, c'est à dire en dehors d'une situation mettant aux prises deux ou plusieurs acteurs<sup>97</sup>.

---

<sup>93</sup> Roger Brunet parle alors de territorialisme, dérive par laquelle on survalorise un territoire d'appartenance, au point de prétendre en exclure toute personne considérée comme étrangère, et éventuellement de l'étendre au détriment des voisins ; in BRUNET Roger (dir.), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, p. 481.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 481.

<sup>95</sup> DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, p. 163.

<sup>96</sup> DAHL R. A., 1957, « The concept of power », *Behavioral Sciences*, n°2, pp. 201-215.

<sup>97</sup> CROZIER Michel, FRIEDBERG Erhard, 1977, *L'acteur et le système*, Paris, Éditions du Seuil, p. 65.

C'est notamment à partir de ce concept qu'est fondée la démarche dite « d'analyse stratégique » proposée par Michel Crozier. Différents auteurs comme Laurent Mermet<sup>98</sup>, Henry Ollagnon<sup>99</sup> ou Marie-Hélène Le Goascoz et Bertrand Abraham<sup>100</sup>, proposent d'appliquer cette méthode pour une meilleure gestion de l'environnement et des conflits qui y sont liés. Leur postulat de base est que l'analyse stratégique peut s'appliquer dans ce cas, puisque l'on a affaire à différents groupes d'acteurs, intervenant à un titre ou à un autre dans la « gestion effective » d'un environnement considéré comme un patrimoine. De cette méthode découle la notion d'*audit patrimonial* développée par Henri Ollagnon, consistant à analyser l'état d'un milieu naturel en mettant en évidence les stratégies et les intérêts des différents acteurs à l'égard de ce milieu, et leurs conséquences à court, moyen et long terme. Dans cette optique, il s'agit bien de comprendre comment le territoire et les pratiques territoriales interviennent dans l'émergence et le déroulement des conflits d'aménagement.

#### *b. Le conflit créateur de territorialité*

En retour, il convient également de s'interroger sur la manière dont le conflit est susceptible de nourrir le sentiment d'appartenance à un territoire, mais cette relation est moins connue. Toutefois, dans le domaine environnemental, les travaux de Guillaume Faburel et de Bruno Charlier permettent de soutenir l'hypothèse d'une telle relation.

L'enquête de Guillaume Faburel autour de l'aéroport d'Orly sur le bruit des avions laisse ainsi apparaître que celui-ci « peut être un révélateur (territorial) et alors aider à la mise en visibilité d'une identité territoriale et de ses contours géographiques »<sup>101</sup> et donc alimenter la territorialité. De son côté Bruno Charlier en conclusion de sa thèse considère que l'appropriation collective et multiforme de la cause environnementale (mouvement éco-citoyen, associations écologistes, éco-régionalisme, éco-nationalisme) participe à la construction territoriale<sup>102</sup>.

---

<sup>98</sup> MERMET Laurent, 1992, *Stratégies pour la gestion de l'environnement*, L'Harmattan, Paris, 207 p.

<sup>99</sup> OLLAGNON Henri, 1989, « Une approche patrimoniale de la qualité du milieu naturel », in JOLLIVET Marcel, MATHIEU Nicole, *Du rural à l'environnement. La question de la nature aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, pp. 258-268.

<sup>100</sup> LE GOASCOZ Marie-Hélène, ABRAHAM Bertrand, 2000, « Processus de gestion de l'environnement à l'échelle locale », *Norois*, n°185, pp. 41-52.

<sup>101</sup> FABUREL Guillaume, 2003, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction des territoires », *op.cit.*, p. 15.

<sup>102</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*,

Aussi, nous nous attacherons à mettre à jour la manière dont les conflits d'aménagement sont susceptibles de participer à la construction territoriale.

*c. Une interaction d'intensité variable*

À la lumière des observations réalisées à partir de l'analyse des conflits d'environnement, un transfert vers les conflits d'aménagement de l'hypothèse selon laquelle le conflit et le territoire interagissent semble logique. « L'introduction aux territoires du bruit » proposée par Frédéric Roulier permet de compléter cette hypothèse. Elle décrit comment l'insertion de trois discothèques dans des contextes socio-spatiaux différents conduit à des conflits d'intensités variées<sup>103</sup>. Il paraît dès lors opportun d'ajouter la notion d'*intensité* à cette interaction conflit/territoire en considérant que le niveau de territorialité est variable d'un territoire à l'autre et que nécessairement l'interaction avec le conflit s'en trouve modifiée<sup>104</sup>.

D'autre part, et parce qu'il s'agit spécifiquement d'analyser les conflits d'aménagement, les caractéristiques de l'aménagement sont susceptibles d'intervenir sur cette interaction. Cela nous conduit à poser comme hypothèse que les interactions entre conflit et territoire sont d'intensité variable et qu'elles sont également dépendantes des caractéristiques de l'aménagement (figure 13).

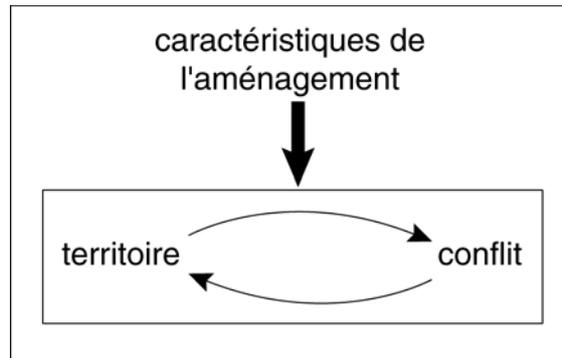
---

*op.cit.*, p. 696.

<sup>103</sup> ROULIER Frédéric, 2000, « Introduction aux territoires du bruit : le cas de trois discothèques angevines », *Noroi*, n°185, pp. 99-110.

<sup>104</sup> Cette notion d'intensité est aussi présente chez Jean-Pierre Marchand lorsqu'il introduit la notion de *contrainte* définie comme « une grandeur mesurant l'intensité d'une interaction ». Le territoire interagit alors avec des contraintes économiques, historiques, naturelles, physiques, mentales, sociales, etc., qui elles-mêmes interagissent entre elles. Cf. MARCHAND Jean-Pierre, 1986, « Contraintes physiques et géographie régionale », *L'espace géographique*, n°4, pp. 278-282 ; MARCHAND Jean-Pierre, 1996, « Les contraintes naturelles et l'organisation de l'espace », *Géopoint 96*, pp. 9-15.

**Figure 13. Des interactions d'intensité variable entre conflit et territoire modulées par les caractéristiques de l'aménagement**



## 2.2. Les éléments constitutifs de la territorialité intervenant dans l'émergence et le déroulement du conflit

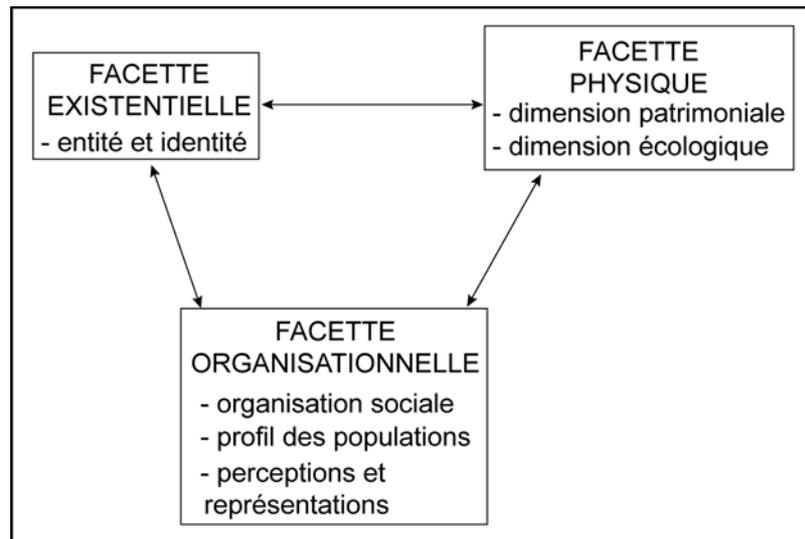
En admettant l'existence d'une interaction entre territoire et conflit d'aménagement, il est dès lors utile de connaître les éléments constitutifs du territoire et de la territorialité. Envisagé sous une forme systémique, le territoire ou « système territorial » peut être conçu comme un « enchevêtrement de sous-systèmes fonctionnels »<sup>105</sup>. Maryvonne Le Berre nous propose ainsi trois niveaux d'analyse (figure 14) qui agissent en interaction rendant ainsi le territoire dynamique<sup>106</sup>. Le premier niveau, *existentiel* : le territoire y est considéré comme une entité dotée d'une identité propre ; le second niveau, *physique* : le territoire relève de propriétés naturelles et de propriétés matérielles ; le dernier niveau : le territoire s'inscrit dans une logique *organisationnelle*, il dépend des comportements des acteurs sociaux. L'ensemble de ces sous-systèmes est composé d'éléments qui nous regroupons sous la notion de configurations territoriales<sup>107</sup>.

<sup>105</sup> CUNHA Antonio, 1988, « Systèmes et territoire : valeurs, concepts et indicateurs pour un autre développement », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 186-189. Antonio Cunha distingue sept sous-systèmes fonctionnels : humain, culturel, technologique, économique, spatial, politique, et écologique.

<sup>106</sup> LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *op.cit.*, pp. 601-622.

<sup>107</sup> Nous utilisons donc la notion de *configurations territoriales* dans une acception différente de celle de Maryvonne Le Berre qui la réserve au niveau d'analyse physique.

**Figure 14. Le système territorial**



Source : D'après Maryvonne Le Berre, 1995.

*a. La facette existentielle : entité et identité territoriales*

Premières composantes de la territorialité, entité et identité territoriales donnent à l'extérieur une vision unitaire, globale qui se manifeste à la fois par des revendications territoriales, par l'affirmation d'un sentiment d'appartenance et par l'unité de fonctionnement qu'elle lui confère. Comment s'articulent facette existentielle et conflit ?

Cette facette identitaire intervient à différentes échelles. Bruno Charlier a bien montré comment, à l'échelle nationale, les régions à forte identité culturelle arrivaient en tête<sup>108</sup> : la Catalogne et le Pays Basque, puis l'Occitanie, l'Alsace et la Bretagne<sup>109</sup> (*supra* carte 1). Cette analyse valide par ailleurs l'hypothèse posée par Alexandre Nicolon dès 1981, qui était que « les mouvements d'opposition, qui se produisent dans des régions qui ont gardé une identité culturelle sont plus combatifs, plus durables, (...) que ceux qui se déroulent dans des régions sans tradition, sans identité culturelle marquée. Les conflits locaux apparaissent en quelque sorte surdéterminés par les conflits régionalistes »<sup>110</sup>.

A l'échelle régionale, et dans le cadre plus spécifique du TGV Méditerranée, différents auteurs ont souligné comment l'identité provençale avait été un déterminant extrêmement fort de la mobilisation associative pour un conflit qui s'est presque entièrement circonscrit dans

<sup>108</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, pp. 683-684.

<sup>109</sup> Bruno Charlier n'a pas intégré la Corse à son analyse.

<sup>110</sup> NICOLON Alexandre, 1981, « Oppositions locales à des projets d'équipement », *Revue Française de Science Politique*, vol 31, p. 428.

les frontières de l'ancienne Provence<sup>111</sup>.

À une échelle plus micro, les territoires les mieux définis dans l'espace, à la frontière bien définie présentant une homogénéité sociale et une unité fonctionnelle, telle la « formation socio-spatiale élémentaire » théorisée par Guy Di Méo<sup>112</sup>, sont le support de revendications territoriales fortes, à l'image de celles qui « enflamment » régulièrement les quartiers urbains dits « sensibles ».

À partir de ces observations, il convient donc de s'interroger sur les relations entre identité et conflit d'aménagement. Un conflit peut-il créer ou recréer un sentiment d'identité, ou à l'inverse, un espace à forte identité est-il davantage le lieu de conflits ?

Cette question nous invite à énoncer l'hypothèse selon laquelle plus le sentiment d'appartenance est fort, plus le risque de conflit est élevé, et cela quelle que soit l'échelle.

#### *b. Les facettes physiques du territoire*

Seconde composante de la territorialité, les facettes physiques sont plus ou moins favorables à la territorialisation. Construites à partir des propriétés naturelles et matérielles du territoire, elles sont donc appropriées, socialisées par un groupe social<sup>113</sup>. Certaines prennent le statut de symbole territorial, selon deux dimensions, l'une patrimoniale, l'autre écologique.

##### ➤ La dimension patrimoniale

Tout territoire est composé par un ensemble de lieux, « produits d'interaction » entre un groupe social et des objets naturels et matériels. Le lieu constitue donc « un espace infra-territorial, d'étendue de forme variable (ponctuelle, linéaire, aréolaire, bâti ou non) dont

---

<sup>111</sup> Voir notamment :

- DONZEL André, mai 1996, « L'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure : l'exemple du TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 61-71.

- OLLIVRO Jean, 1997, « Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranée », *Géographie et cultures*, n°22, pp. 65-92.

<sup>112</sup> DI MEO Guy, 1985, « Les formations socio-spatiales ou la dimension infra-régionale en géographie », *Annales de Géographie*, n°474, pp. 680-681.

<sup>113</sup> Au sujet des éléments naturels intégrés aux pratiques territoriales d'une société, selon Jean-Pierre Marchand, ils exercent une ou des contraintes naturelles, forces dotées d'une certaine intensité et perçues par la société par les effets qu'elles engendrent. Elles sont autant d'atouts (une contrainte peut avoir une valeur positive) ou de servitudes (valeur négative de la contrainte) pour les pratiques territoriales. Cf. MARCHAND Jean-Pierre, 1980, « Les contraintes physiques et la géographie contemporaine », *L'Espace Géographique*, n°4, pp. 231-240.

l'identité se découvre dans la durée »<sup>114</sup>. Tout comme le paysage, cet environnement à la fois naturel et matériel, socialisé par le groupe social, forme du patrimoine<sup>115</sup>.

Mais tous les espaces ne présentent pas les mêmes configurations physiques, certains sont donc plus propices à la patrimonialisation que d'autres, ce qui pose la question de la sémantique de l'espace. Tous les espaces n'ont donc pas la même capacité à donner du sens à l'action. La défense d'un territoire identifié par un « haut-lieu »<sup>116</sup>, un « lieu de mémoire »<sup>117</sup> ou un paysage ayant inspiré des artistes, semble plus aisée qu'un espace sans patrimoine apparent.

Cette analyse nous invite à nous interroger sur la relation entre présence de patrimoine et de conflits d'aménagement, mais également sur la manière dont le patrimoine est utilisé pour défendre un territoire.

#### ➤ La dimension écologique

De même, une question à éluder est celle des relations entre la qualité écologique de l'espace-support et la localisation des conflits d'aménagement d'une part, et l'intensité du conflit, d'autre part.

Nous posons l'hypothèse que plus la qualité écologique d'un espace est forte, plus le risque de conflit est élevé.

#### *c. La facette organisationnelle : le rôle des agents sociaux*

Troisième niveau d'analyse de la territorialité, la facette organisationnelle est définie par le rôle des agents sociaux présents sur le territoire. Leurs comportements dans le conflit dépendent ainsi de leurs ressources, de leur organisation et des stratégies qu'ils élaborent.

#### ➤ L'organisation sociale

Comme pour l'ensemble des mouvements sociaux, l'organisation est un élément clé de

---

<sup>114</sup> ALLAIN Rémy, 2001, « Le désir de lieu », *ESO, travaux et documents*, n°16, p. 13. À la différence du paysage, cette interaction n'est pas que visuelle, elle peut également être sonore ou olfactive.

<sup>115</sup> DI MEO Guy, 1994, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, pp. 15-34.

<sup>116</sup> DEBARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *l'Espace Géographique*, n°2, pp. 97-112.

<sup>117</sup> NORA Pierre (dir.), 1992, *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, p. 20. Le « lieu de mémoire » est défini comme « toute unité significative, d'ordre matériel ou idéal, dont la volonté des hommes ou le travail du temps a fait un élément symbolique du patrimoine mémoriel d'une quelconque communauté ».

l'action collective. La capacité à se fédérer, « cet agir ensemble intentionnel dans une logique de revendication »<sup>118</sup>, est probablement différent d'un territoire à l'autre. Elle dépend de la « capacité d'auto-organisation des citoyens »<sup>119</sup>, mais aussi de la présence de réseaux préexistants<sup>120</sup>. Pour Marc Mormont, la sociabilité, et notamment les relations combinant rapports de voisinage et rapports de parenté, constitueraient tout à la fois une ressource et un vecteur de mobilisation<sup>121</sup>.

Nous posons alors comme hypothèse que la présence de réseaux de sociabilité antérieurs au conflit favorise l'émergence de conflits d'aménagement.

### ➤ Le profil des populations

Les prédispositions à la mobilisation varient d'un territoire à l'autre en fonction du profil social du groupe qui l'occupe : classe sociale, revenus, niveau d'éducation, type d'habitation.

Dans un contexte nord-américain, Michael Dear a montré comment les zones socialement homogènes étaient beaucoup moins tolérantes face à l'incursion des services sociaux que des espaces marqués par une mixité sociale<sup>122</sup> ; D. Appleyard a souligné que les populations les plus aisées dénonçaient davantage les nuisances dues à l'aéroport du San Francisco que les classes pauvres<sup>123</sup> ; et enfin l'enquête nationale du Daniel Yankelovich Group en 1989 a révélé le profil type du défenseur *nimby* : c'est une personne disposant d'un haut niveau de

---

<sup>118</sup> Selon Érik Neveu, la notion d'action collective renvoie à deux critères. Il s'agit d'un « agir ensemble intentionnel », marqué par le projet explicite des protagonistes de se mobiliser de concert. Cet agir-ensemble se développe dans une logique de « revendication », de défense d'un intérêt matériel ou d'une cause. Voir NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, 1<sup>re</sup> édition en 1996, Paris, La Découverte, pp. 9-10.

<sup>119</sup> MORMONT Marc, 1997, « Vivre avec les conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, p. 29.

<sup>120</sup> Les différentes analyses de la contestation au TGV Méditerranée soulignent le rôle joué par les syndicats et lobbies agricoles dans la mobilisation.

<sup>121</sup> MORMONT Marc, 1996, « L'environnement entre localité et globalité », in HIRSCHHORN Monique et BERTHELOT Jean-Michel (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 57-77.

<sup>122</sup> DEAR Michael, « Comprendre et surmonter le syndrome Nimby », *2001 Plus*, revue du Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST, Ministère de l'Équipement, n°27, juillet 1993, p. 10.

<sup>123</sup> Plus précisément D. Appleyard a remarqué qu'un nombre plus important de plaintes émanaient « des classes aisées vivant sur les collines distantes des pistes que des classes pauvres vivant sous les ailes des avions ». Cf. APPLEYARD D., 1979, « Evaluating the social and environmental impacts of transport investment », in D.A. Hensher, P.R. Stopher, *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom Helm, pp. 797-814, cité par OLLIVRO Jean, « Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranée », *Géographie et cultures*, n°22, 1997, pp. 65-92.

revenu, de sexe masculin, de catégorie socio-professionnelle supérieure, marié, propriétaire dans une grande ville ou dans sa banlieue<sup>124</sup>.

En France, l'étude réalisée par Yann Le Floch sur le sentiment de gêne lié à l'A 85 dessine le profil des populations les plus affectées mais avec des résultats beaucoup moins tranchés que ceux que nous venons d'évoquer :

- l'âge : il existe une véritable différence quant à la perception de l'ouvrage selon les tranches d'âge. Les catégories les plus jeunes sont les plus réactives face à la gêne avec un pic autour de 35-40, alors que l'indifférence augmente à partir de 45 ans pour devenir significative pour les catégories 55-65 ans et plus de 65 ans.

- la profession : plus on tend vers les CSP supérieures, plus le sentiment de gêne *a priori* est fort, même si les écarts entre les différentes catégories ne sont pas très importants<sup>125</sup>. Ainsi, les agriculteurs, les cadres et professions intellectuelles supérieures et des inactifs (retraités non compris) semblent avoir une sensibilité supérieure aux artisans, commerçants et chefs d'entreprise, aux employés, aux professions intermédiaires et aux ouvriers. Enfin, les retraités présentent une sensibilité faible, ce qui est conforme aux résultats obtenus pour l'âge.

- la propriété : sans surprise, les propriétaires sont beaucoup plus sensibles à la gêne que les locataires qui sont par définition plus mobiles.

Bien que cette question ait déjà été étudiée, nous aurons également l'occasion d'évoquer le rôle du profil socio-professionnel des populations dans le fonctionnement des conflits d'aménagement

### ➤ Perception et représentation

L'espace géographique constitue un espace-support pour les aménagements et les conflits d'aménagement, mais il est également un espace de vie, perçu, vécu ou représenté, c'est à dire une construction individuelle ou collective en relation directe avec l'espace de vie. Ainsi, sur un même espace, des représentations qui cohabitent peuvent parfois se trouver en conflit en raison de leurs références à des usages incompatibles<sup>126</sup>.

---

<sup>124</sup> DANIEL YANKOLOVICH GROUP, 1990, *Public attitudes toward people with chronic mental illness : executive summary*, The Robert Wood Johnson Foundation, Princeton, cité par DEAR Mickaël, 1993, *op.cit.*, p. 11.

<sup>125</sup> Yann Le Floch établit cette typologie à partir de la question « avez-vous le sentiment d'être affecté (par l'autoroute) ? ». Il distingue trois catégories, (1) sensibilité élevée, le pourcentage oscille entre 42 et 46,5 %, (2) sensibilité moyenne, le pourcentage navigue entre 30 et 37,5 %, (3) sensibilité faible, le pourcentage avoisine les 25 %.

<sup>126</sup> Cf. GUMUCHIAN Hervé, 1991, *Représentations et Aménagement du Territoire*,

Le conflit d'aménagement est le résultat de représentations antagonistes quant à l'usage de l'espace. Cependant, s'interroger sur le rôle des représentations dans le fonctionnement des conflits nécessiterait une étude spécifique étant donné la méthodologie spécifique qu'elle demande. Nous n'étudierons donc pas cette question directement, même si la recherche est susceptible d'apporter des éclairages sur ce point.

### 2.3. Territoire, temps et conflits

Le territoire, considéré sous l'angle d'un système spatial, est doté d'une épaisseur temporelle, de temporalités multiples et discontinues<sup>127</sup>. Les travaux d'André Dauphiné sur la région-système<sup>128</sup>, ceux de Franck Auriac sur le vignoble languedocien<sup>129</sup>, de Maryvonne Le Berre sur les Alpes du Nord<sup>130</sup>, ou encore de Guy Baudelle sur les bassins miniers<sup>131</sup> mettent à jour le passage d'un système spatial à un autre.

L'événement<sup>132</sup> suscité par un projet d'aménagement menace ainsi l'équilibre du système, la mobilisation des riverains peut alors être interprétée comme le refus de passer à un autre système spatial. Cette menace de bifurcation est parfaitement illustrée par les dessins des enfants résidant au sein des espaces-supports comme dans le cadre du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes<sup>133</sup> (figure 15). Toujours est-il que le conflit constitue bien un temps du territoire, qu'il peut aussi créer ou renforcer un territoire et que son déroulement dépend souvent des événements de son passé.

---

Anthropos, Paris, 143 p.

BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, 1995, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 5<sup>e</sup> édition, 192 p.

<sup>127</sup> De ce point de vue, nous nous distinguons de la conception linéaire et cumulative du temps de la géographie classique. À ce sujet, cf. ELISSALDE Bernard, 2000, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 224-236.

<sup>128</sup> DAUPHINÉ André, 1979, *Espace, région et système*, Paris, Economica, 167 p.

<sup>129</sup> AURIAC Franck, 1983, *Système économique et espace : le vignoble languedocien*, Paris, Economica, 221 p.

<sup>130</sup> LE BERRE Maryvonne, 1987, « La montagne française, espace et activités », *La Documentation Photographique*, n°6090.

<sup>131</sup> BAUELLE Guy, 1994, *Le système spatial de la mine : l'exemple du bassin houiller du Nord-Pas-de-Calais*, thèse d'État, Université de Paris I, 2 volumes, 1228 p.

<sup>132</sup> Au sens d'événement spatial.

<sup>133</sup> Ce projet a fait l'objet d'une étude de cas qui sera présentée dans le chapitre suivant.

Figure 15. La menace de bifurcation vue par les enfants : une illustration à travers l'opposition au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes



Source : A. Lecourt, 2003.

*a. Le conflit, un temps du territoire : du conflit destructeur au conflit constructif*

D'un point de vue sociologique, le conflit apparaît à certains comme le témoignage d'un dysfonctionnement social<sup>134</sup>, pour d'autres, il est un processus normal, inhérent et indispensable au fonctionnement de toute société<sup>135</sup>. Dans le domaine de l'aménagement, l'acronyme *nimby* est fréquemment précédé du mot « syndrome » ou associé à des termes comme pathologie, pandémie, affection, maladie qui stigmatisent les riverains devenus les victimes d'une « allergie psychologique à la proximité d'un équipement dégradant et nuisant »<sup>136</sup> selon Jean Gouhier, psychanalyste. Cette stigmatisation est d'autant plus forte que le sigle *nimby* est connoté de façon péjorative en raison du comportement égoïste qu'il implique à tel point que selon Gilles Meeus « la dénomination proposée envenime le problème ! »<sup>137</sup>.

De ce point de vue, le conflit associé à la réaction *nimby* perturbe l'ordre social. Il est à l'origine de face-à-face parfois violents avec les forces de l'ordre comme l'évoque le titre du film de Nicole Le Garrec, *Des pierres contre des fusils*, qui retranscrit l'histoire de l'opposition à l'implantation d'une centrale nucléaire à Plogoff à la fin des années 1970 (figure 16)<sup>138</sup>. Mais le conflit est aussi source de rupture entre les « pro » et les « anti » comme à Chatain en Charentes en 1994. Le maire du village sélectionné par la commission Bataille pour accueillir l'un des deux laboratoires souterrains de l'Agence Nationale pour la gestion des Déchets Radioactifs (ANDRA), organise alors un référendum pour ramener ses administrés à la raison. 60 % des habitants votent en faveur du laboratoire. Les opposants rejettent violemment le « plébiscite hitlérien » du maire qui, déboussolé par la violence des réactions, finit par se suicider. Comme le souligne l'auteur de ce récit, Valéry Laramée, ce

---

<sup>134</sup> Le courant fonctionnaliste assimile les situations conflictuelles à des désordres, accidents, pathologies individuelles ou sociales.

<sup>135</sup> Le premier chercheur à avoir proposé une autre approche du conflit est le sociologue et psychologue Georg Simmel au début du XX<sup>e</sup> siècle ; cf SIMMEL Georg, 1992, *Le conflit*, Saulxures, éditions Circé, 165 p., extrait de la *Soziologie* et traduit de l'allemand. Cette approche a été reprise par de nombreux sociologues comme Pierre Ansart ou Michel Monroy et Anne Fournier dans leur analyse systémique des situations conflictuelles. Cf ANSART Pierre, 1990, *Les sociologies contemporaines*, Éditions du Seuil, 342 p. ; MONROY Michel, FOURNIER Anne, 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, PUF, Paris, 221 p.

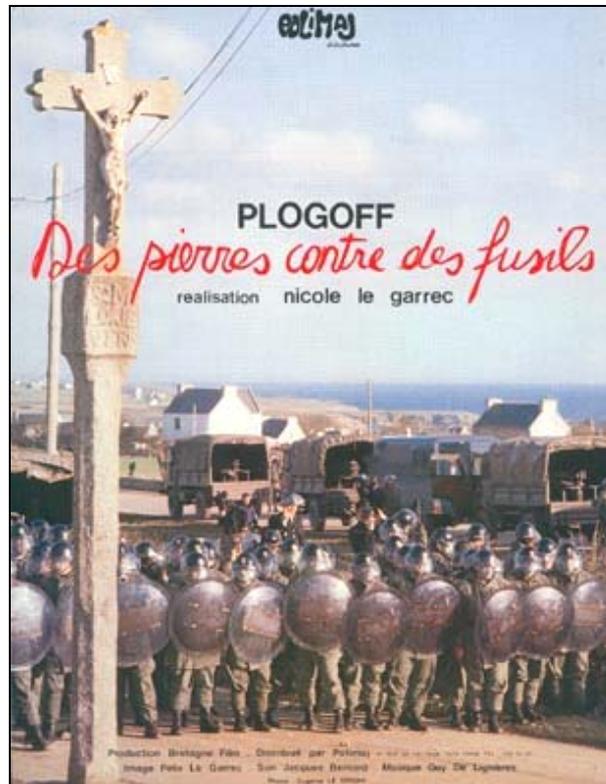
<sup>136</sup> GOUHIER Jean, 1995, « La psychologie du nimby », *L'environnement magazine*, n°1531, p. 37.

<sup>137</sup> MEEUS Gilles, 1997, « La médiation, pour encadrer et résoudre les conflits du cadre de vie », *Environnement et Société*, n°18, p. 48.

<sup>138</sup> Ce documentaire est sorti en 1981.

type de tragédie est heureusement peu fréquent<sup>139</sup>.

**Figure 16. Le face-à-face entre les populations locales et les forces de l'ordre à Plogoff  
vu par Nicole Le Garrec**



Source : [www.bretagne-films.com](http://www.bretagne-films.com).

Mais le conflit d'aménagement peut également être perçu comme « une dimension permanente des pratiques sociales »<sup>140</sup> (et territoriales), comme « une positive forme de socialisation »<sup>141</sup>. Selon Georg Simmel, « en lui-même, le conflit est déjà la résolution des tensions entre les contraires »<sup>142</sup> et agit comme « un traitement de situation »<sup>143</sup>. Le conflit constitue une phase de « transition territoriale »<sup>144</sup> entre deux systèmes spatiaux.

Finalement, le conflit apparaît comme socialement difficile pendant son déroulement, mais est

---

<sup>139</sup> LARAMÉ Valéry, octobre 1994, « Non au Nimby, ou comment s'en débarrasser ? », *L'environnement magazine*, n°1531, pp. 30-37.

<sup>140</sup> ANSART Pierre, 1990, *Les sociologies contemporaines*, *op.cit.*, p. 102.

<sup>141</sup> FREUND Julien, préface à SIMMEL Georg, 1992, *Le conflit*, *op.cit.*, p. 11.

<sup>142</sup> SIMMEL Georg, 1992, *ibid.*, p. 20.

<sup>143</sup> MONROY Michel, FOURNIER Anne, 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, *op.cit.*, p. 22.

<sup>144</sup> ELISSALDE Bernard, 2000, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, p. 235.

également nécessaire à l'évolution d'un système spatial. De ce point de vue, comme le propose Morton Deutsch, le conflit peut être « constructif » autant qu'il peut être « destructeur »<sup>145</sup>.

#### *b. Diffusion et résistance*

Nous avons évoqué précédemment les relations entre espace et temps en posant comme hypothèse que la diffusion des conflits d'aménagement était le fruit d'une double autocorrélation spatiale et temporelle. Mais cette approche de la diffusion des conflits d'aménagement, pour être complète, doit également prendre en compte les configurations territoriales citées précédemment. Ainsi, Hägerstrand identifie différentes *résistances* économiques, sociales, techniques, qui freinent ou ne permettent pas l'adoption de l'innovation, et qui, en sens inverse peuvent la favoriser.

Un de nos objectifs sera donc d'identifier les facteurs jouant le rôle de résistances en posant comme hypothèse que les configurations territoriales accélèrent ou freinent la diffusion des conflits d'aménagement.

#### *c. L'impact du temps sur le conflit*

Très liée aux notions d'identité, d'appartenance, et de représentation, l'histoire du territoire concerné structure la mémoire collective, notamment en ce qui concerne son passé en matière de contestation. Dans le cas du TGV Méditerranée, « les lieux focaux du conflit sont aussi ceux où subsiste un contentieux important à l'égard de la politique d'aménagement du territoire et où les traumatismes sont encore vifs »<sup>146</sup>. Nous pouvons alors poser l'hypothèse que ce passé contestataire accentue la réactivité des populations face à un aménagement et tend à intensifier le conflit.

---

<sup>145</sup> Pour Morton Deutsch, « conflict can be constructive as well as destructive. Conflict has been given a bad reputation by its association with psychopathology, social disorder, and war. However, it is the root of personal and social change ; it is the medium through which problems can be aired and solutions arrived at. There are many positive functions of conflict », in DEUTSCH Morton, 1994, « Constructive conflict resolution : principles, training, and research », *Journal of Social Issues*, vol 50, n°1, p. 13.

<sup>146</sup> André Donzel fait ainsi référence à la Plaine de Marsanne qui se situe à proximité d'une exceptionnelle accumulation d'infrastructures fluviales, ferroviaires, autoroutières, auxquelles il faut ajouter la centrale de Tricastin. De même le secteur de Durance-Alpilles et plus généralement la zone du Grand Avignon est un point majeur de concentration d'infrastructures de transports (autoroutes, lignes à haute-tension, aéroport,...) ; in DONZEL André, mai 1996, « L'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure : l'exemple du TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, p. 65.

Le rôle du territoire dans les conflits d'aménagement est moins bien connu que celui de l'espace. Bien que les analyses issues des conflits armés apportent des éléments de compréhension, les questionnements et hypothèses sont nombreux.

### **3. L'acceptation sociale d'un équipement dépend aussi de ses caractéristiques**

L'hypothèse générale que nous avons posée nous invite également à analyser le rôle des caractéristiques de l'équipement dans la géographie du conflit et les réactions territoriales. La forme de l'aménagement modifie la géographie du conflit ; son type et les nuisances qui y sont associées font varier le taux de rejet ou d'acceptation des aménagements ; quant à la superficie de l'emprise, elle modifie la géographie du conflit.

#### 3.1. Forme de l'équipement, géographie du conflit et conséquences de la multiplication des espaces-supports

Nos premières interrogations sur les caractéristiques de l'aménagement portent sur les effets de la forme de l'aménagement et de la multiplication des espaces-supports sur le conflit.

##### *a. La forme de l'équipement modifie la géographie du conflit*

De manière plus originale, nous distinguons les aménagements suivant la forme de leur emprise, surfacique ou linéaire<sup>147</sup>. Cette distinction nous invite à nous interroger sur la manière dont la forme de l'aménagement intervient dans le fonctionnement du conflit. Nous poserons dès lors comme hypothèse que la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement sont influencés par la forme de l'aménagement.

##### *b. La multiplication des espaces-supports démultiplie l'opposition*

Au nom de la démocratie et sans donner l'impression d'imposer un site ou un tracé, les porteurs de projet (notamment l'Etat) proposent différentes solutions avant de retenir la localisation définitive. Globalement, ce type de stratégie démultiplie l'opposition au projet. En effet, la part des personnes concernées par les nuisances générées par le projet augmente avec le nombre de sites ou de tracés proposés. C'est ce qu'a bien montré Jean Ollivro dans

---

<sup>147</sup> Dans un premier temps de cette recherche nous avons envisagé les aménagements suivant une distinction entre point, ligne et surface, plus conforme à la grille de lecture de l'organisation de l'espace proposée par la chorématique. Mais, la distinction entre point et surface est trop complexe car dépend naturellement de l'échelle d'observation : une surface à l'échelle locale est perçue comme un point à l'échelle nationale ou européenne, à l'inverse, un point à l'échelle nationale ou européenne, est perçu comme une surface à l'échelle locale.

son analyse de la mise en débat public des différentes variantes du TGV Méditerranée<sup>148</sup>. Pour satisfaire les élus très soucieux de leur pouvoir, la SNCF a proposé très vite différentes variantes pour bien prouver aux acteurs que rien n'était décidé. Or, cette stratégie a eu pour effet de multiplier le nombre des riverains potentiels s'alarmant d'un tracé risquant de passer « dans leur jardin ». En somme, la SNCF a assimilé l'ampleur de la concertation au nombre de variantes qu'elle proposait. Plus elle voulait prouver sa bonne foi, plus elle multipliait les variantes alors que, contrairement à ses attentes, ce sont ces variantes mêmes qui multipliaient la contestation<sup>149</sup>. Ainsi, « la multiplication des variantes amplifie la composante latérale du rail et finalement démultiplie les nuisances pour un lien inchangé »<sup>150</sup>.

Cependant l'impact d'une telle stratégie est très variable selon que l'inscription spatiale de l'aménagement est surfacique ou linéaire. Ainsi, la composante latérale des infrastructures linéaires amplifie la contestation, faisant passer ce type de conflit du micro au méso-conflit, de sorte que les micro-conflits liés à des implantations linéaires sont inexistant<sup>151</sup>.

### 3.2. Le type d'équipement modifie le taux d'acceptabilité sociale

Le type d'équipement et les nuisances qui y sont associées modifient l'acceptabilité sociale des aménagements chez les populations situées à proximité de l'équipement. Cependant, l'acceptabilité évolue avec la distance à l'équipement.

#### *a. Acceptabilité sociale et proximité*

Différentes études se sont intéressées à l'acceptabilité sociale des aménagements et des nuisances qui y sont associées. Les premiers résultats que nous avons repérés sont ceux de O. J. Furuseth et J. O'Collaghan<sup>152</sup> vis à vis de l'implantation d'une usine d'incinération et d'une décharge publique dans un contexte nord-américain (tableau 3). 88 % des personnes

---

<sup>148</sup> OLLIVRO Jean, mai 1996, « Essai de méthodologie de résolution des conflits liés à la réalisation d'une grande implantation infrastructurelle », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 179-200.

<sup>149</sup> En tout plus de 1200 km de variantes sont proposés au public pour 292,8 kilomètres de tracé.

<sup>150</sup> OLLIVRO Jean, mai 1996, « Essai de méthodologie de résolution des conflits liés à la réalisation d'une grande implantation infrastructurelle », *op.cit.*, p. 196.

<sup>151</sup> Cette situation est différente des conflits d'environnement pour lesquels les mobilisations sont susceptibles d'apparaître ponctuellement.

<sup>152</sup> FURUSETH O.J., O'CALAGHAN J., 1991, "Community response to a municipal waste incinerator : nimby or neighbor ?", *Landscape and Urban Planning*, n°21, pp. 163-171.

interrogées refusent de vivre à proximité d'une décharge publique et 68 % à proximité d'une usine d'incinération. Si dans les deux cas l'acceptabilité sociale est faible, il n'en demeure pas moins que l'usine d'incinération est plus facilement acceptée que la décharge publique. Aussi, l'acceptabilité sociale d'un équipement semble dépendre également de sa nature.

**Tableau 3. L'acceptabilité sociale d'une décharge publique et d'une usine d'incinération**

	Tout à fait d'accord	D'accord	Pas d'accord	Pas du tout d'accord	Ne sais pas / pas de réponse
<b>Je ne voudrais pas vivre près d'une décharge publique</b>	34,8 %	53,8 %	7,6 %	2,5 %	1,3 %
<b>Je ne voudrais pas vivre près d'une usine d'incinération</b>	27,8 %	41,1 %	22,8 %	4,4 %	3,8 %

Source : O.J. Furuseth et J. O'Collaghan, 1991.

En France, les enquêtes dans ce domaine sont peu nombreuses. Les résultats de celle effectuée pour EDF en 1993 permettent de distinguer différentes situations suivant le type d'infrastructure envisagée. 26 % des personnes interrogées estiment « tout à fait » et « plutôt » supportable la proximité d'une ligne à haute-tension, contre seulement 3 % pour un site de stockage de déchets.

**Tableau 4. Acceptabilité sociale de certaines infrastructures**

	Part des personnes qui estiment « tout à fait » et « plutôt » supportable la proximité
<b>D'une ligne TGV</b>	19 %
<b>D'une autoroute</b>	17 %
<b>D'un site de stockage de déchets</b>	3 %
<b>D'une centrale nucléaire</b>	16 %
<b>D'un aéroport</b>	6 %
<b>D'une ligne à haute-tension</b>	26 %

Source : Enquête OIP-EDF, réalisée en 1993<sup>153</sup>

*b. Acceptabilité sociale et distance*

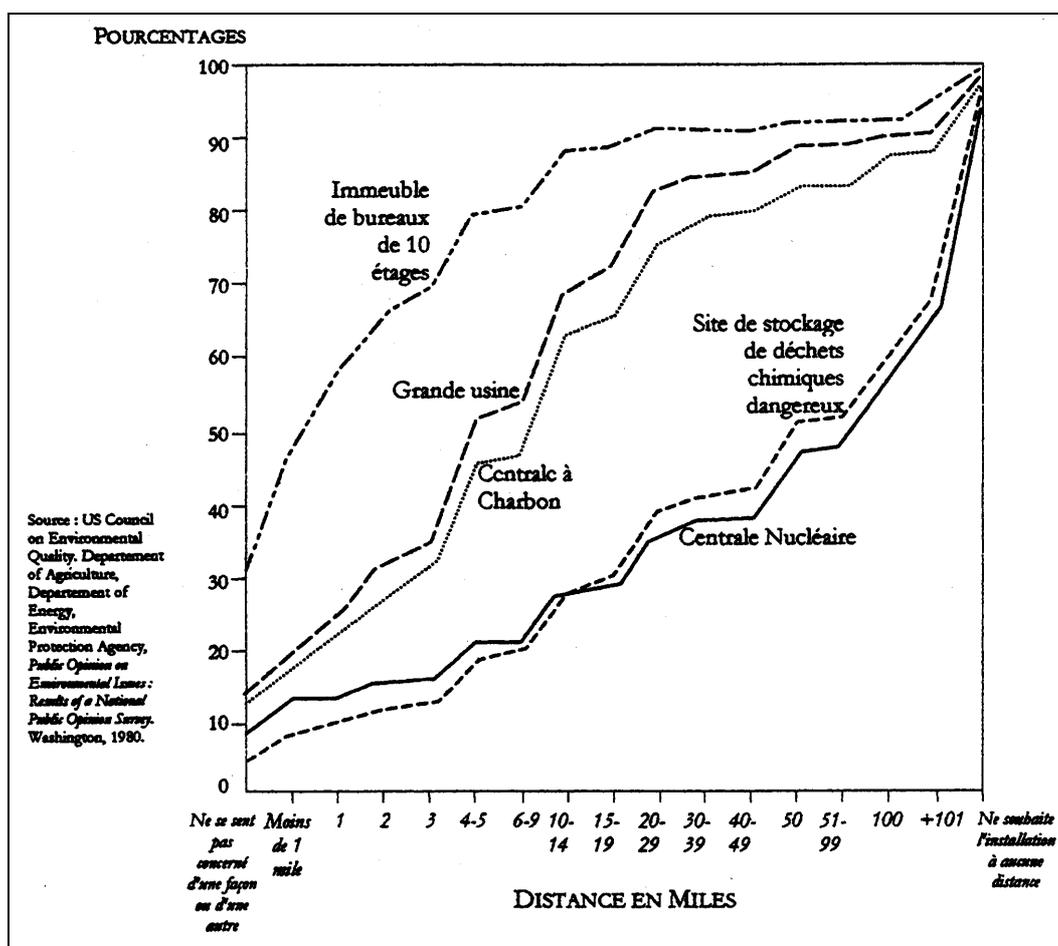
Les travaux que nous venons d'évoquer sont réalisés à partir de la notion de proximité, mais peu de travaux fournissent une mesure effective de la distance. O.J. Furuseth et J. O'Collaghan donnent toutefois une mesure indiquant que l'opposant type à une usine

<sup>153</sup> Enquête citée in CREDOC, 1993, *Consommation et Modes de vie*, n°76, 4 p.

d'incinération se situe à moins de 3,2 km, et l'on trouve également dans cette enquête une mesure de la distance dite « acceptable » exprimée par le public, qui serait de 16,1 km pour un incinérateur et de 25,7 km pour une décharge<sup>154</sup>.

O.J. Furuseth et J. O'Collaghan complètent cette analyse par les résultats d'une enquête nationale réalisée en 1980 par l'*US Council on Environmental Quality* qui associe la distance et le degré d'acceptation pour cinq types d'aménagements différents : une centrale nucléaire, un site de stockage de déchets chimiques dangereux, une centrale à charbon, une grande usine, un immeuble de bureaux de dix étages (figure 17). Globalement, et ce quelle que soit la distance, la centrale nucléaire et le site de stockage de déchets chimiques dangereux sont moins bien acceptés que l'immeuble de bureaux de dix étages.

**Figure 17. Pourcentages cumulés des personnes prêtes à accepter une nouvelle installation industrielle en fonction de la distance au domicile**



Source : *US Council of Environmental Quality*, 1980.

<sup>154</sup> FURUSETH O.J., O'CALAGHAN J., 1991, "Community response to a municipal waste incinerator : nimby or neighbor ?", *op.cit.*, pp. 163-171.

Par ailleurs, le changement d'échelle, du local au régional, apparaît comme un facteur discriminant dans l'acceptation des équipements, même si les résultats varient suivant le type d'aménagement. Ces résultats sont confirmés par une enquête réalisée par le CREDOC en 1992 dans la région Rhône-Alpes où plus d'une personne sur deux est favorable à l'implantation dans leur région d'une zone industrielle, d'une usine d'incinération des déchets, d'une station d'épuration des eaux usées. Mais de façon plus surprenante, le taux de rejet d'une autoroute ou d'une ligne TGV est encore supérieur à 50 % à l'échelle régionale, alors qu'à cette échelle ce type d'équipement est habituellement plutôt perçu comme favorable au développement économique. Enfin, la peur du nucléaire subsiste, puisque même à l'échelle régionale, les oppositions à l'implantation d'une centrale nucléaire restent très fortes.

**Tableau 5. L'acceptabilité sociale des installations et infrastructures sources de nuisances à l'échelle régionale**

	<b>Proportion des personnes non hostiles à l'implantation dans leur région</b>
<b>D'une station d'épuration des eaux usées</b>	87 %
<b>D'une usine d'incinération des déchets</b>	65 %
<b>D'une zone industrielle</b>	59 %
<b>D'une ligne TGV</b>	50 %
<b>D'une autoroute</b>	35 %
<b>D'un site de stockage des déchets</b>	23 %
<b>D'une centrale nucléaire</b>	11 %

Source : CREDOC pré-enquête 1992 sur la qualité de vie dans la région Rhône-Alpes<sup>155</sup>.

Il est toutefois important de signaler que les différentes enquêtes que nous venons d'utiliser n'ont pas été réalisées sur des populations en situation, placées sous la contrainte d'un aménagement futur, mais simplement dans le cadre de sondages d'opinions.

S'il est intéressant de connaître la distance effective entre une source de nuisances et la diminution de sentiment de gêne, cette distance est nécessairement modifiée par la taille de l'équipement.

### 3.3. La taille de l'aménagement

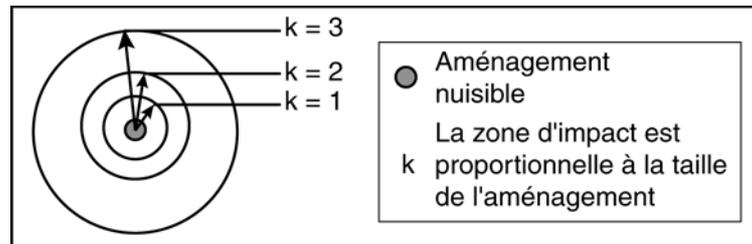
L'acceptabilité d'un aménagement dépend également de sa taille. Parmi les modèles « anti-

---

<sup>155</sup> Chiffres proposés en complément de l'article de Mickaël Dear in DEAR Michaël, 1993, « Comprendre et surmonter le syndrome Nimby », *op.cit.*, p. 20.

cover »<sup>156</sup> qui relie la zone d'impact d'un aménagement et la distance, celui proposé par deux économistes, S. Ratick et A. White<sup>157</sup> stipule que la distance d'impact dépend de la taille de l'ouvrage. Ils proposent ainsi trois tailles différentes et donc trois rayons possibles d'impact (figure 18).

**Figure 18. Taille de l'aménagement et distances d'impact selon Ratick et White**



Source : S. Ratick et A. White, 1988.

Cependant, les deux auteurs ne donnent pas de mesure précise de la distance d'impact qui est par ailleurs envisagée dans un espace isotrope.

Ce modèle rejoint ainsi les propos de Michaël Dear pour qui, toutes choses égales par ailleurs, un équipement de grande taille sera moins accepté qu'un plus petit<sup>158</sup>. Cependant, il ajoute que des exceptions à ce principe sont possibles lorsque l'équipement a un impact positif sur l'évolution de l'emploi local.

Pour cette recherche, nous ne traiterons pas spécifiquement de cette question de la taille de l'aménagement, même si elle est susceptible d'apporter quelques éléments de compréhension à ce sujet.

La déclinaison des trois composantes de notre hypothèse générale a permis d'établir un état des lieux à la fois des connaissances et des questions à explorer concernant les interactions

<sup>156</sup> Les modèles utilisés en économie spatiale ou en géographie économique recherchent la « couverture » optimale de la population. A l'inverse, les modèles « anti-cover » cherchent à maximiser la distance minimale entre chaque individu et l'aménagement envisagé. Pour une revue de la littérature sur ces modèles, cf. ERKUT E., NEUMAN S., 1989, « Analytical models for locating facilities », *European Journal of Operational Research*, n°40, pp. 275-291, cité par LE FLOCH Yann, 2000, *Approche spatiale et quantitative des risques de conflits entre riverains et maîtres d'ouvrages autoroutiers. Détermination d'une mesure de la gêne induite en fonction de la distance à l'ouvrage ; modèle association de localisation de tracé*, *op.cit.*, p. 97.

<sup>157</sup> RATICK S.J., WHITE A.L., 1988, "Risk sharing model for locating noxious facilities", *Environment and Planning*, n° 15, pp. 165-179.

<sup>158</sup> DEAR Michaël, « Comprendre et surmonter le syndrome Nimby », *op.cit.*, juillet 1993, p. 9.

entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement. De là découlent quelques questions spécifiques et hypothèses de recherche autour desquelles s'articule la problématique.

### **III. BILAN DES HYPOTHÈSES ET QUESTIONS DE RECHERCHE**

---

L'analyse des relations systémiques entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement dans le fonctionnement des conflits d'aménagement représente une problématique intéressante et riche pour les géographes. Inversement, la réflexion géographique sur ce thème, en réinsérant l'espace et les groupes sociaux au cœur des questionnements, semble pouvoir apporter des éléments de réponse et de compréhension nouveaux. Nous proposons maintenant de faire la synthèse des différentes questions et hypothèses posées, avant de préciser dans le chapitre suivant, la méthodologie de recherche retenue.

#### **1. Rappel de la problématique de recherche**

En privilégiant une analyse sous l'angle des populations mobilisées à l'encontre des projets d'aménagement, notre objectif de recherche est de mieux comprendre comment les interactions entre l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement interviennent dans la géographie des conflits d'aménagement, mais également comment elles interagissent avec le conflit lui-même.

Cette problématique s'articule autour de questions spécifiques de recherche.

#### **2. L'articulation de la problématique autour de questions spécifiques de recherche**

Afin de répondre à notre questionnement principal de recherche, il est utile de distinguer deux grandes familles de questions qui sont intimement liées. La première a trait à la géographie des conflits et propose de s'interroger sur le rôle de l'espace, du territoire et des caractéristiques de l'aménagement sur la géographie des conflits d'aménagement.

Un second groupe de questions propose d'analyser comment l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement interagissent avec le conflit lui-même, et dans quelle mesure ils interviennent sur l'intensité du conflit.

## 2.1. Questions de recherche ayant trait à la géographie des conflits d'aménagement

Afin d'analyser les interactions entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement dans la répartition des conflits d'aménagement, déclinons les questions de recherche nécessaire à cette analyse.

Il s'agit tout d'abord de s'interroger sur la répartition et les logiques de diffusion des conflits dans l'espace, mais également de celles de la mobilisation face à un aménagement.

Ensuite, d'expliquer le rôle des configurations spatiales et territoriales, et des caractéristiques de l'aménagement sur la géographie des conflits d'aménagement.

## 2.2. Questions de recherche ayant trait aux interactions entre le conflit, d'une part, et l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement d'autre part

Afin d'analyser les interactions entre le conflit, d'une part, et l'espace, les configurations territoriales et les caractéristiques de l'aménagement d'autre part, il conviendra de s'interroger sur la manière dont l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement participent au déroulement du conflit à travers les stratégies mises en place par les associations.

### **3. Les hypothèses de travail**

La mise en place des questions de recherche nous permet à présent de formuler nos hypothèses de travail qui seront traduites sous forme de variables au chapitre suivant. L'hypothèse principale de notre recherche peut ainsi être déclinée en différentes hypothèses de travail regroupées par thème.

#### **Thème 1 : L'espace, dans le temps, et dans l'espace-temps**

##### Hypothèse de travail n°1

Les conflits d'aménagement ne sont pas répartis de façon équilibrée dans l'espace, tous les espaces ne possèdent pas la même valeur d'usage.

##### Hypothèse de travail n°2

La diffusion des conflits d'aménagement le fruit d'une double autocorrélation à la fois temporelle et spatiale.

## **Thème 2 : Les configurations socio-spatiales**

### Hypothèse de travail n°3

La géographie des conflits est influencée par les configurations socio-spatiales

### Hypothèse de travail n°4

L'intensité du conflit est influencée par les configurations socio-spatiales

## **Thème 3 : Les caractéristiques de l'aménagement**

### Hypothèse de travail n°5

La géographie des conflits d'aménagement est influencée par les caractéristiques de l'aménagement.

### Hypothèse de travail n°6

L'intensité du conflit est influencée par les caractéristiques de l'aménagement.

À travers ces trois thèmes, c'est en fait à chaque fois un élément de notre hypothèse générale qui est décliné sous forme d'hypothèses. Il va de soi que chacun des sous-éléments composant un élément de l'hypothèse générale pourrait être également décliné sous forme d'hypothèses.

## **Conclusion**

---

Ce premier chapitre a permis de mettre en perspective les problèmes de définition auxquels nous avons été confrontés au début de notre recherche doctorale autour des notions de conflit, d'aménagement ou d'environnement. Leur résolution a facilité la construction de notre cadre théorique. Ainsi, nous proposons d'ouvrir la boîte noire conduisant au conflit d'aménagement en privilégiant une lecture articulant espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement.

La seconde partie de notre travail est ainsi consacrée à l'analyse de ces relations dans la géographie du conflit, et la troisième partie à l'étude de ces mêmes relations dans le fonctionnement du conflit à travers l'analyse des stratégies des associations mobilisées. Auparavant, nous présentons la démarche méthodologique suivie pour mener nos travaux de recherche.