



**HAL**  
open science

# Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton

Arnaud Lecourt

► **To cite this version:**

Arnaud Lecourt. Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton. Géographie. Université Rennes 2, 2003. Français. NNT : . tel-00003924v2

**HAL Id: tel-00003924**

**<https://theses.hal.science/tel-00003924v2>**

Submitted on 17 Dec 2003

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**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 ? », *Norois*, 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

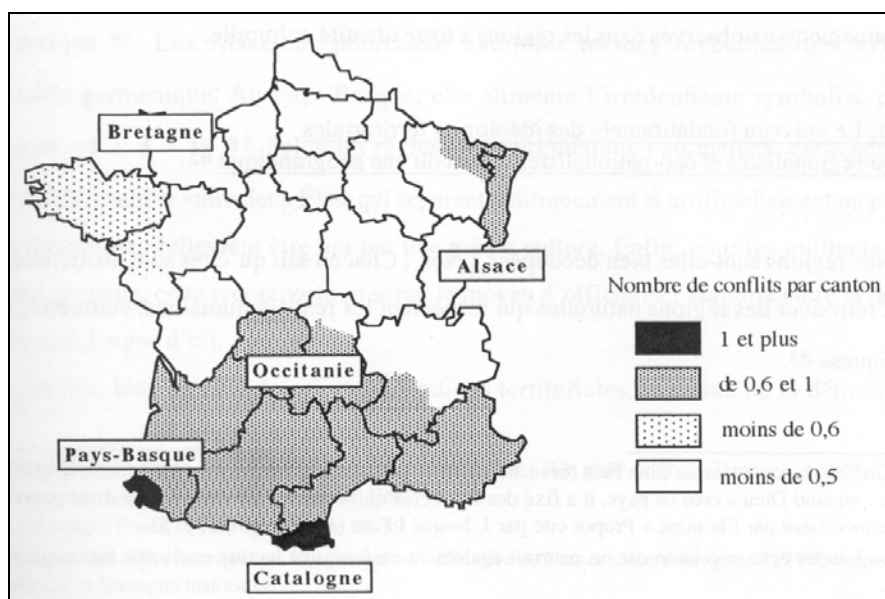
Le choix de la Bretagne historique, autrement dit d'une Bretagne élargie à cinq départements incluant la Loire-Atlantique, ne constitue en rien une prise de position dans les débats qui agitent régulièrement l'opinion mais aussi les assemblées législatives des Régions Bretagne et Pays de la Loire. Deux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

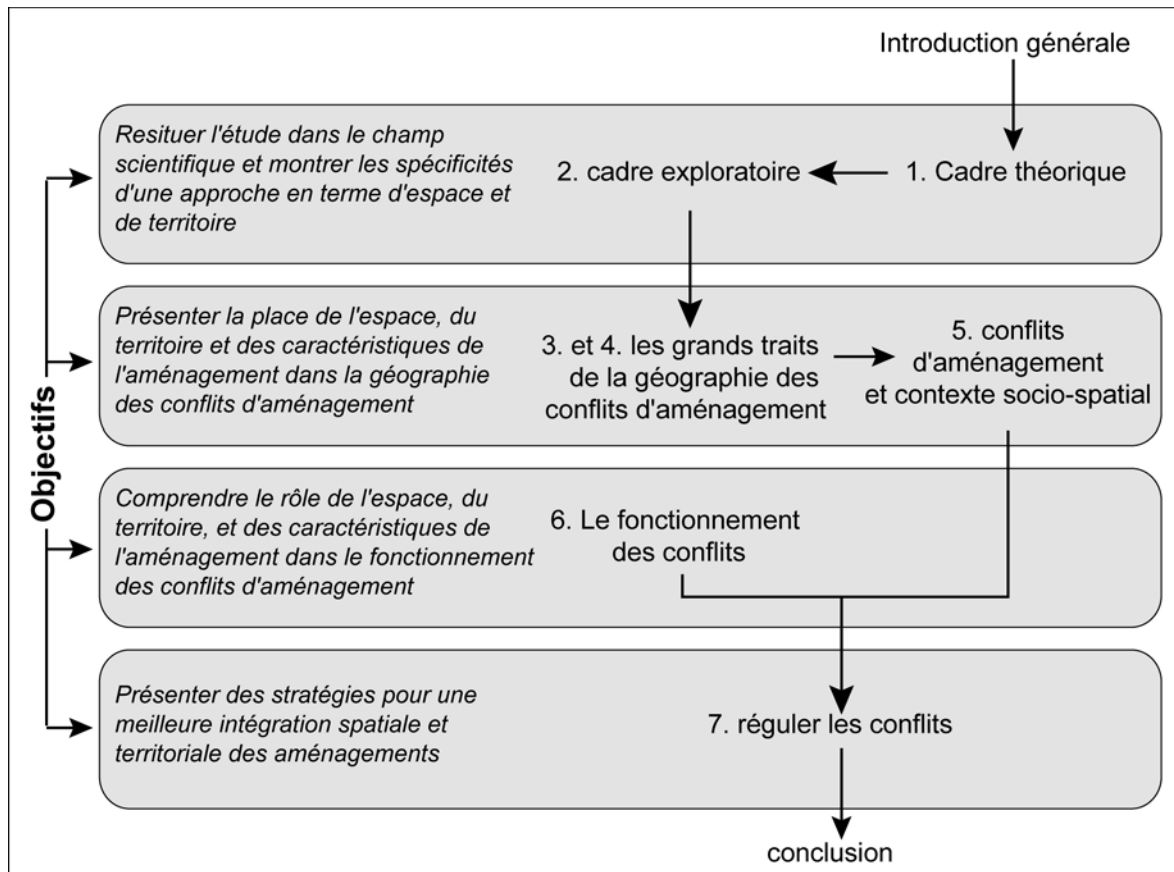
- 1) expliciter les liens entre le conflit d'aménagement et l'espace géographique. Quel est le rôle de l'espace dans l'émergence et le fonctionnement des conflits d'aménagement ?
- 2) éclairer les relations entre conflit d'aménagement et territoire. Dans quelles conditions le territoire intervient-il 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.

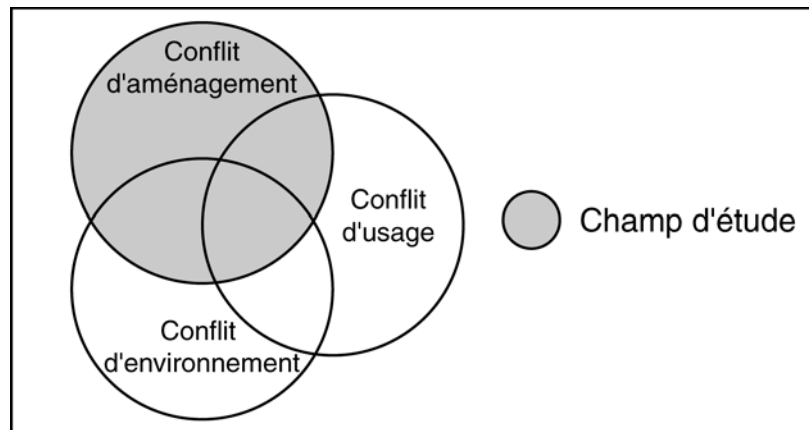
<sup>17</sup> Par processus de décision, nous comprenons le recours minimum à une demande de permis de construire.

<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**

Intérêt défendu	<i>nimby</i>	ponctuel	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
	<i>nimby</i>	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.

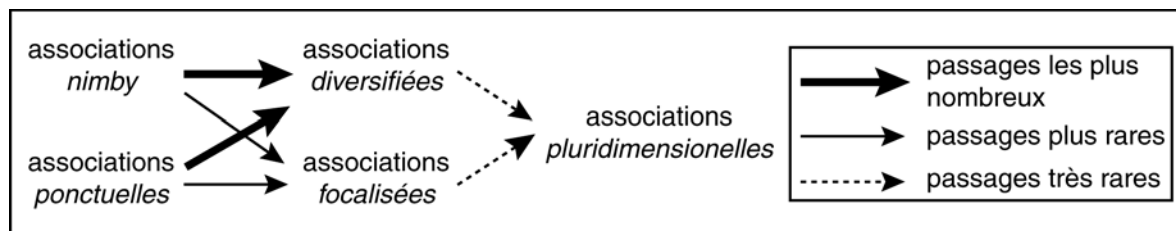
<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 242.

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.

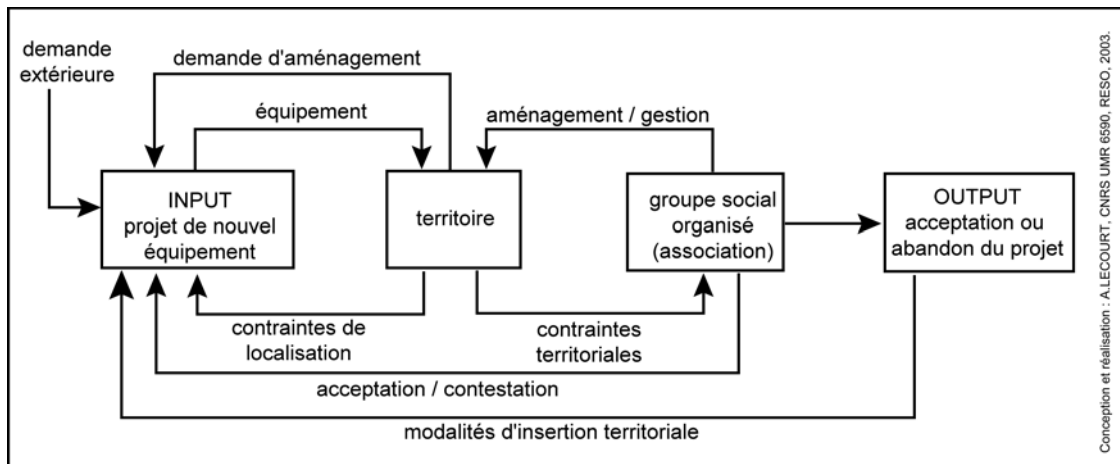
<sup>35</sup> FRÉMONT Armand, 1974, « Recherches sur l'espace vécu », *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 231-238.

<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.

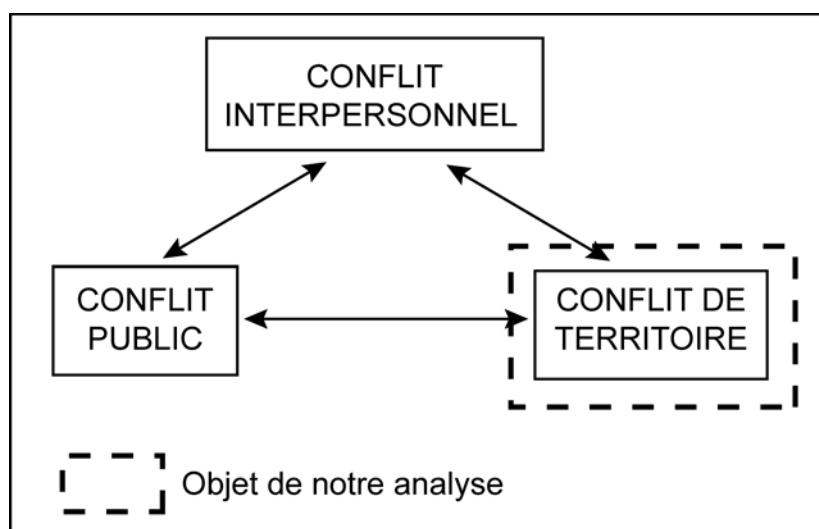
<sup>39</sup> CASTELLS Manuel, 1975, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Maspéro, Paris, 86 p.

<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 Bergougnoux, 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.

---

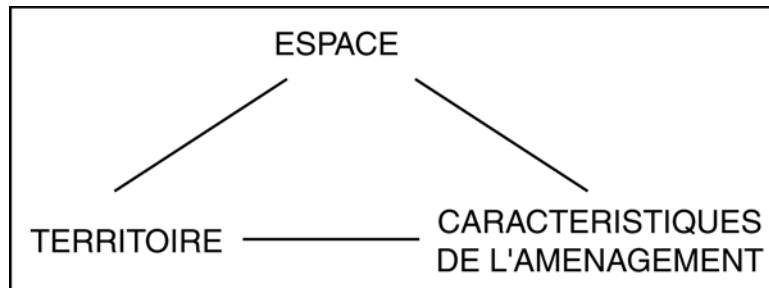
<sup>60</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 703

<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.

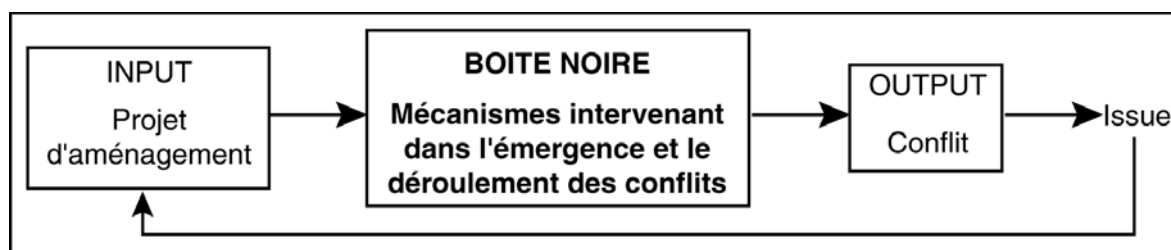
Certaines relations entre les composants de ce système-hypothèse sont déjà connues. L'objet de la section suivante est donc de préciser la nature de ces relations. Elle permettra ainsi d'articuler notre problématique autour de questions spécifiques de recherche et d'énoncer des hypothèses de travail.

## 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.

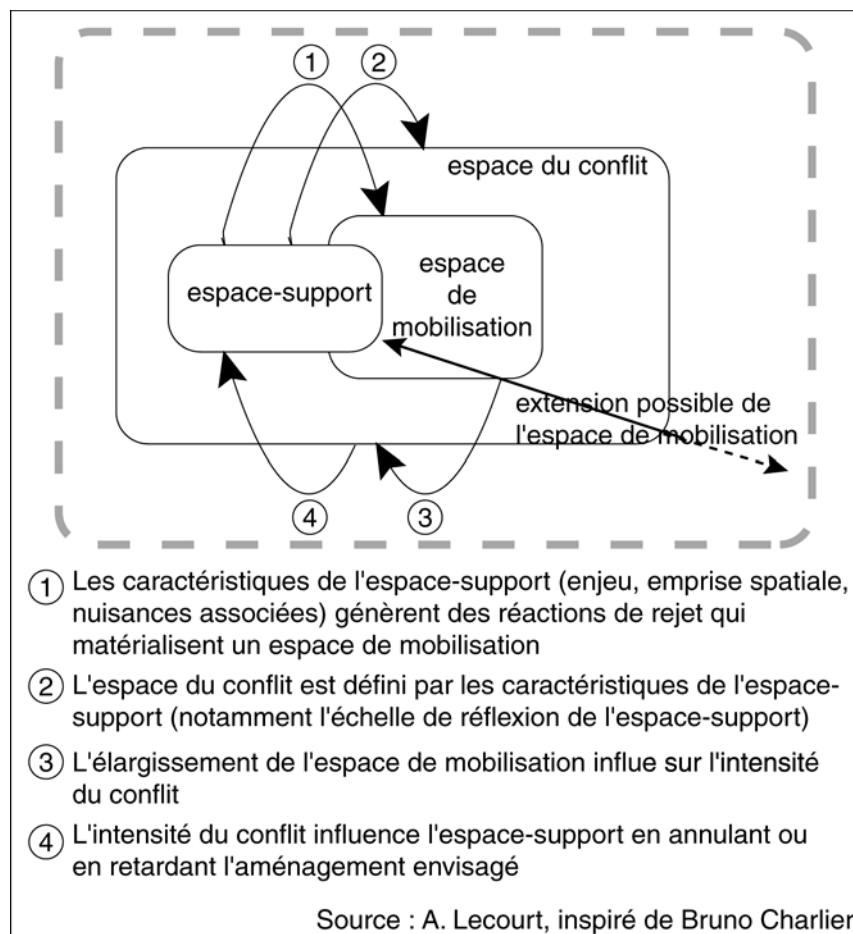
Ces différents types d'espaces fonctionnent en interrelation (figure 9). Tout d'abord, l'espace de mobilisation ne se calque pas sur l'espace-support, il peut être moins important si la mobilisation se focalise en un point de l'espace-support, il peut aussi être plus important si l'enjeu de la mobilisation 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*

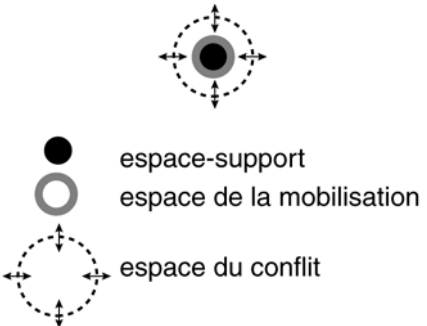
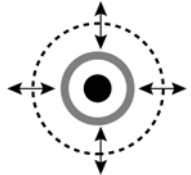
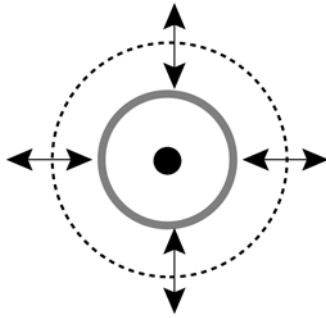
Les différentes interrelations que nous venons d'évoquer entre espace-support, espace de la mobilisation et espace du conflit, permettent de distinguer trois principaux cas de figures<sup>65</sup> que nous illustrerons avec quelques exemples de conflits pris dans la littérature (figure 10).

---

<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)
<b>Micro-conflit</b>	 <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>
<b>Méso-conflit</b>		<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>
<b>Macro-conflit</b>		<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.

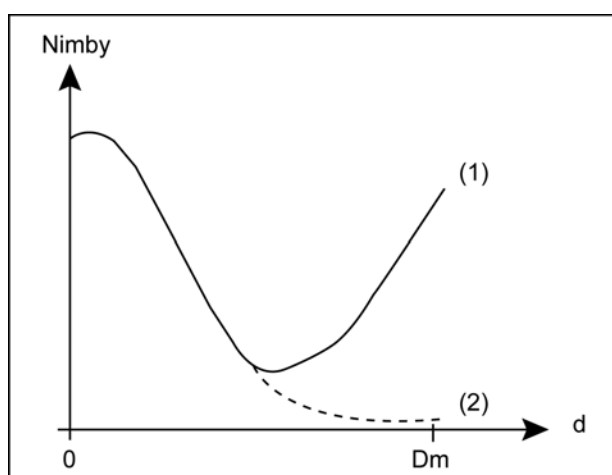
Voir également:

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

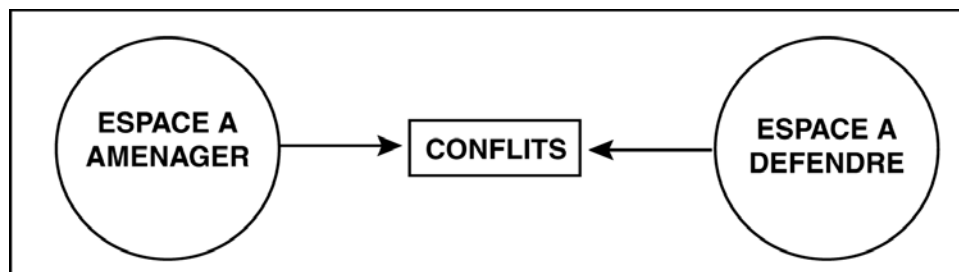
extrême d'une telle opposition est la lutte armée, la territorialité est alors exacerbée<sup>93</sup>. Ainsi comme le suggère Roger Brunet, « un peu de territorialité crée de la sociabilité et de la solidarité, beaucoup de territorialité les assassine »<sup>94</sup>.

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).

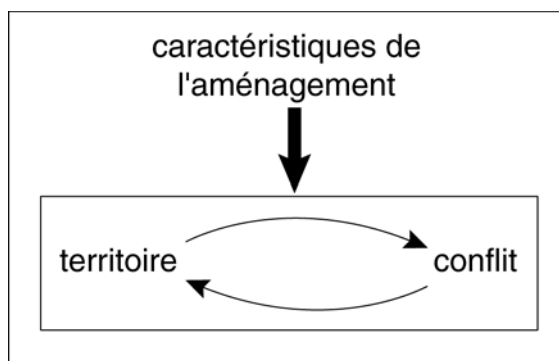
---

*op.cit.*, p. 696.

<sup>103</sup> ROULIER Frédéric, 2000, « Introduction aux territoires du bruit : le cas de trois discothèques angevines », *Norois*, 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>.

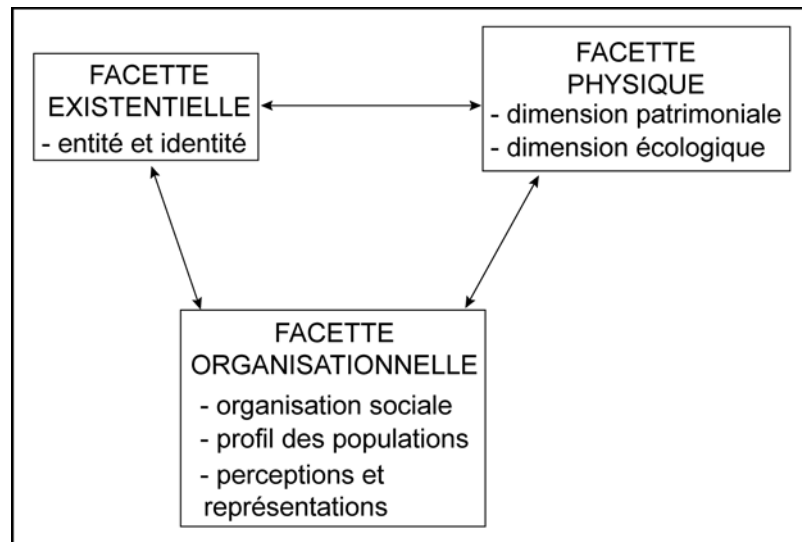
---

<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.

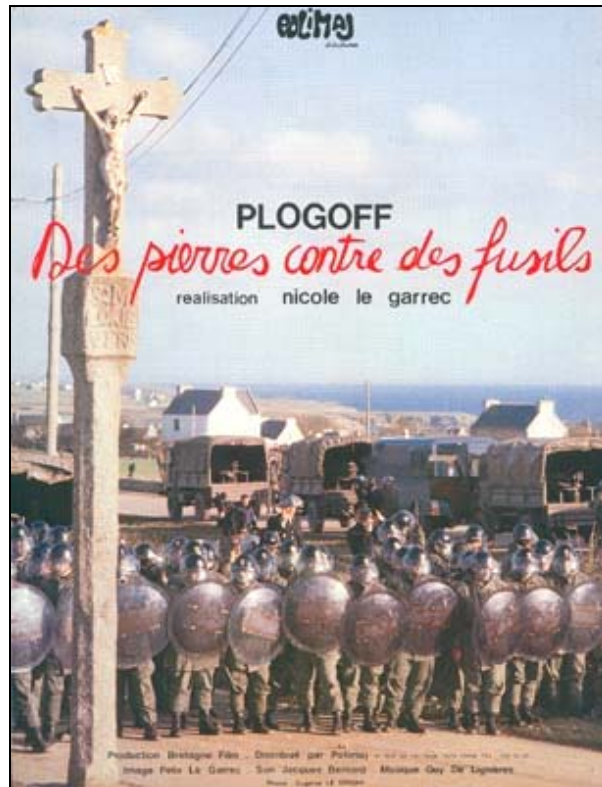
<sup>136</sup> GOUHIER Jean, 1995, « La psychologie du nimby », *L'environnement magazine*, n°1531, p. 37.

<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

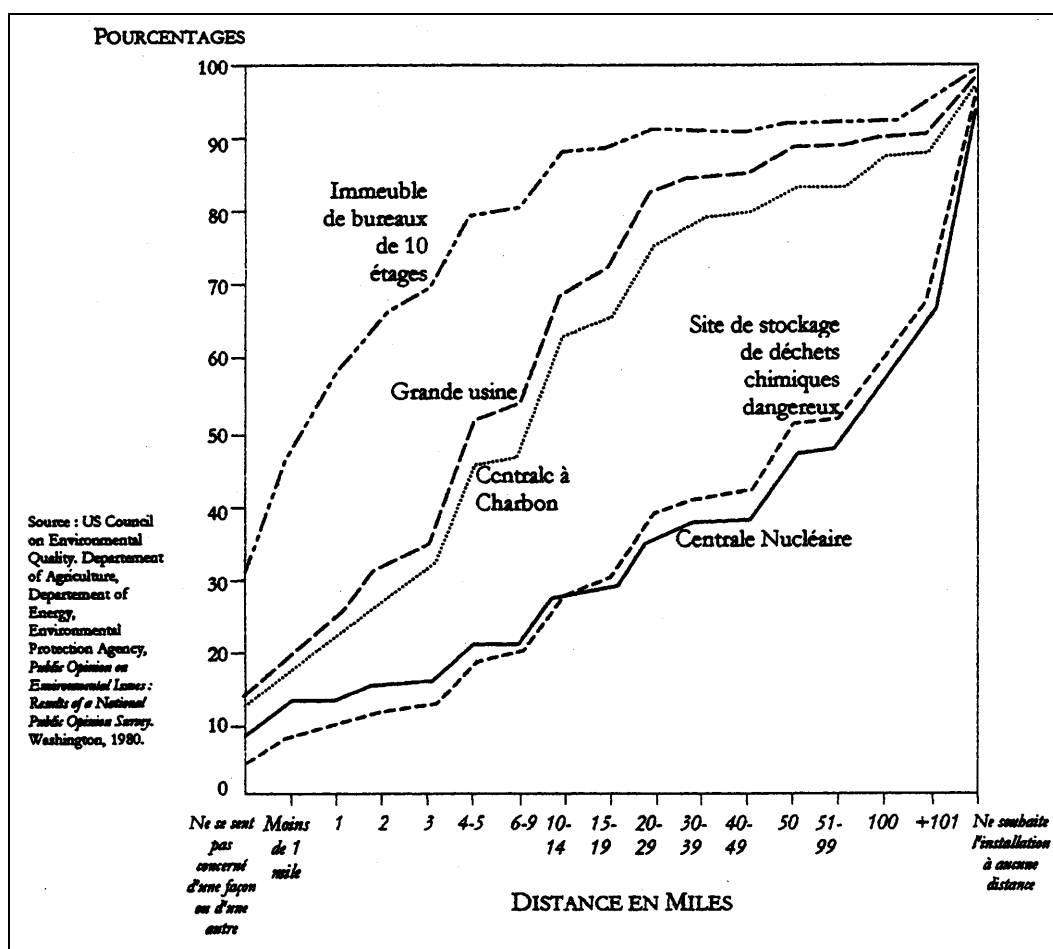
<sup>153</sup> Enquête citée in CREDOC, 1993, *Consommation et Modes de vie*, n°76, 4 p.



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

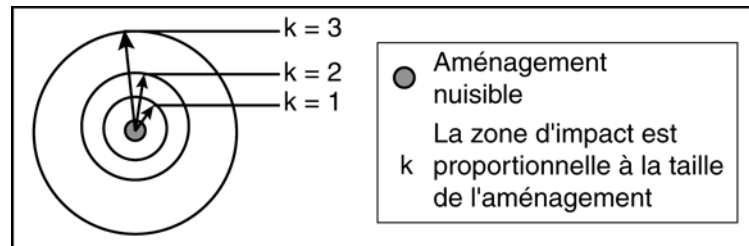
L'acceptabilité d'un aménagement dépend également de sa taille. Parmi les modèles « anti-

---

<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. À 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.

## **CHAPITRE 2. UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT**

---

---

Après avoir posé le cadre théorique de notre recherche, nos questionnements et hypothèses, nous présentons ici la méthodologie de recherche que nous avons développée. Celle-ci a évolué d'une démarche exploratoire, amorcée avant la thèse à une démarche hypothético-déductive. Cette dernière s'appuie sur des outils méthodologiques complémentaires articulant approches quantitative et qualitative selon une lecture géographique. Un dernier point nous conduira à présenter plus précisément nos différents outils de collecte d'informations.

### **I. D'UNE MÉTHODE EXPLORATOIRE À UNE DEMARCHE HYPOTHÉTICO-DÉDUCTIVE**

---

---

La recherche doctorale que nous présentons s'appuie sur une phase exploratoire de deux ans correspondant aux recherches menées en maîtrise et en DEA. Si peu de thèses de jeunes chercheurs font état des travaux antérieurs, dans notre cas leur réalisation a été décisive dans la conduite notre recherche. En effet, la démarche hypothético-déductive développée dans notre recherche doctorale s'appuie sur ces recherches exploratoires.

#### **1. Une méthode exploratoire en deux temps...**

Cette phase exploratoire s'est déroulée en deux temps, un premier consacré à une étude de la contestation riveraine face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire<sup>159</sup>, et un second consacré à la réalisation d'une géographie des « conflits liés à l'aménagement » à partir d'un

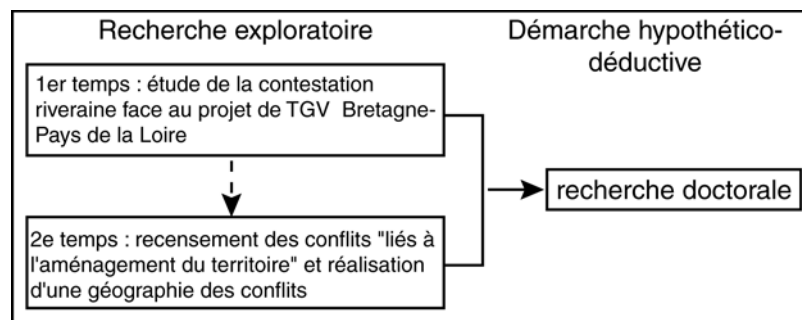
---

<sup>159</sup> LECOURT Arnaud, 1998, *La contestation riveraine face au projet d'une grande infrastructure linéaire : l'exemple du TGV Bretagne-Pays de la Loire en Mayenne*, mémoire de Maîtrise, Université de Haute-Bretagne, 137 p.

recensement de ces mêmes conflits (figure 19)<sup>160</sup>. Ces travaux exploratoires qui consistaient à étudier un sujet peu analysé à ce jour, nous ont permis d'en explorer les contours et de jeter les bases de notre recherche doctorale, autrement dit, en reprenant Roger Brunet, d'établir une « reconnaissance avant la connaissance »<sup>161</sup>.

Cette recherche nous a ainsi permis d'explorer ce qui n'était initialement qu'une piste de recherche en ayant parfois recours à l'idiographique, étape nécessaire à la construction d'un corpus théorique et à la formulation d'hypothèses.

**Figure 19. Une recherche exploratoire préalable à une démarche hypothético-déductive**



Source : A. Lecourt 2003.

### 1.1. Le 1<sup>er</sup> temps de la recherche exploratoire : l'étude de la contestation riveraine face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire

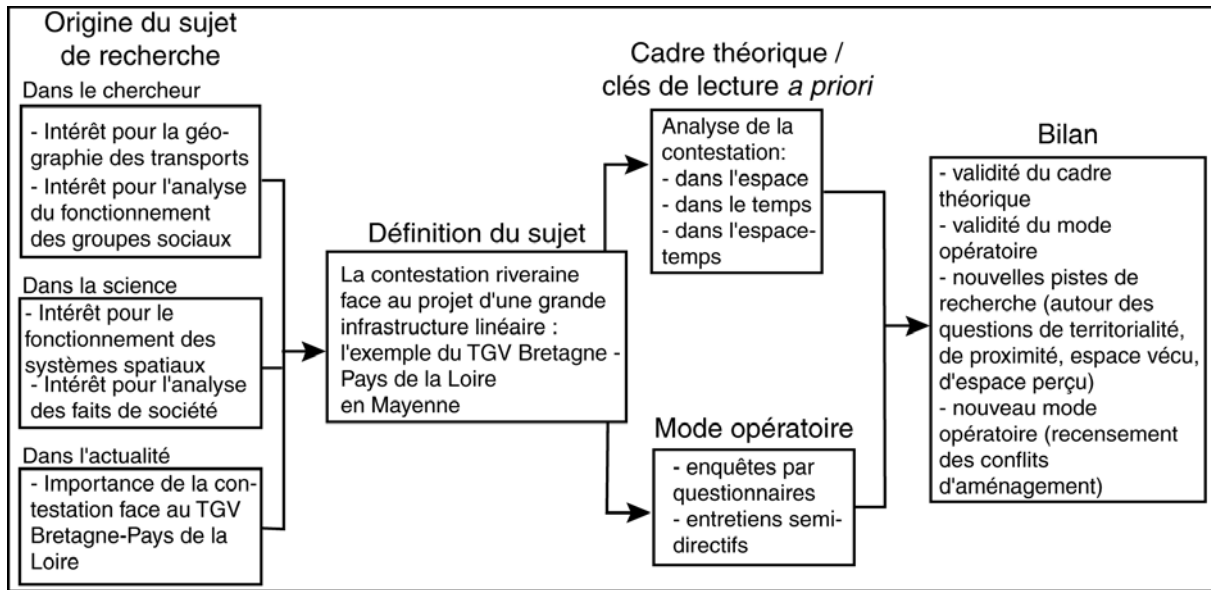
Cette étude de cas, qui deviendra par la suite la première phase de notre recherche exploratoire, est issue de la rencontre de trois éléments présents sur la figure 20 : (1) notre intérêt personnel pour les questions liées à la géographie des transports et le fonctionnement des groupes sociaux ; (2) une connaissance scientifique liée à notre formation en géographie axée sur le fonctionnement des systèmes spatiaux et sur l'analyse géographique des faits sociaux ; (3) une question d'actualité : l'importance de la contestation face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire, notamment dans le département dont nous sommes originaires, la Mayenne.

<sup>160</sup> LECOURT Arnaud, 1999, *Stratégies de résolution des conflits liés à l'aménagement du territoire : une géographie des conflits en Bretagne*, Mémoire de DEA, Université de Haute-Bretagne, 85 p.

<sup>161</sup> BRUNET Roger (dir), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, Reclus – La Documentation Française, p. 205.



**Figure 20. Méthodologie de la 1<sup>ère</sup> phase de la recherche exploratoire**



Source : A. Lecourt, 2003.

Ces éléments ont en quelque sorte fait système et ont abouti à la définition du sujet à savoir « la contestation riveraine face au projet d'une grande infrastructure linéaire : l'exemple du TGV Bretagne-Pays de la Loire en Mayenne ». Le cadre théorique s'apparentait surtout à une clé de lecture de la contestation : il s'agissait d'analyser la contestation dans l'espace, dans le temps, et d'en proposer une synthèse « spatio-temporelle ». Quant au mode opératoire, il reposait sur une enquête par questionnaire auprès des présidents d'associations qui a parfois pris la forme d'entretiens semi-directifs.

Cette première phase de la recherche exploratoire a permis de valider nos clés de lecture, le mode opératoire, mais aussi et surtout de faire émerger de nouvelles pistes de recherche autour des questions de territorialité, de proximité, d'espace vécu et d'espace perçu. Cette première phase a également permis de réfléchir à une nouvelle méthode, à savoir le recensement systématique des conflits d'aménagement qui permettrait de proposer une géographie des conflits d'aménagement comme l'avaient déjà suggéré Philippe Cadène à propos de l'usage des espaces périurbains<sup>162</sup>, et Donald G. Janelle pour les villes nord-américaines<sup>163</sup>. C'est la vérification de la validité de cette démarche qui a occupé le second

<sup>162</sup> CADENE Philippe, 1990, « L'usage des espaces péri-urbains, une géographie régionale des conflits », *Etudes rurales*, n°118-119, pp. 235-267.

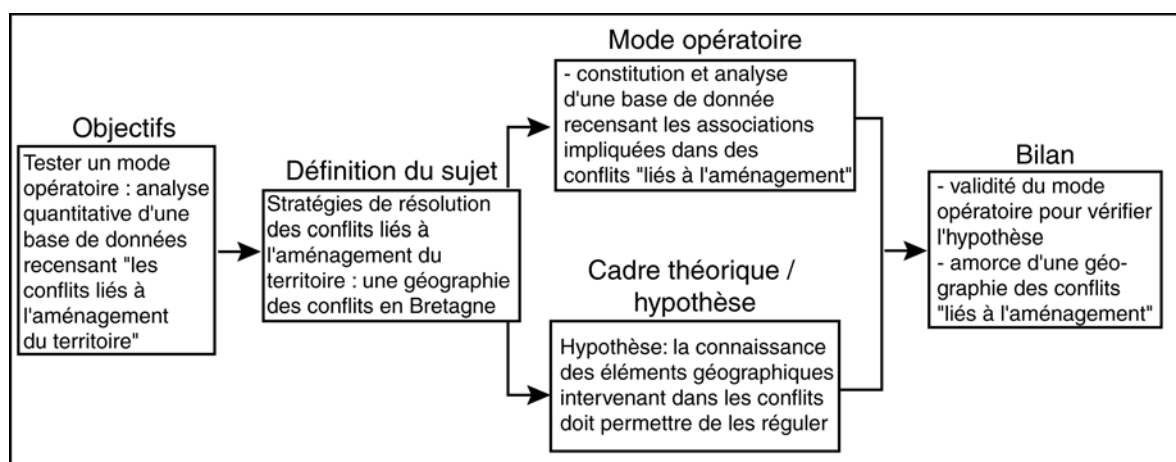
<sup>163</sup> Donald G. Janelle propose une cartographie des conflits basée sur leur recensement à partir de la presse locale pour une ville canadienne. Cf. JANELLE DONALD G., 1977, « Structural

temps de la recherche exploratoire.

## 1.2. Le 2<sup>nd</sup> temps de la recherche exploratoire : une géographie des conflits « liés à l'aménagement du territoire »

L'objectif de cette seconde phase de la recherche exploratoire est de tester un mode opératoire : une analyse quantitative d'une base de données recensant « les conflits liés à l'aménagement du territoire »<sup>164</sup> en Bretagne<sup>165</sup> et permettant de poser les bases d'une géographie régionale des conflits d'aménagement (figure 21). Le cadre théorique s'est quant à lui enrichi de la première étape de la recherche exploratoire en posant comme hypothèse que la connaissance des éléments géographiques intervenant dans les conflits doit permettre de les réguler. Le bilan de cette phase exploratoire établit la validité du mode opératoire pour vérifier l'hypothèse et pose donc les jalons d'une géographie régionale des conflits « liés à l'aménagement ».

**Figure 21. Méthodologie de la 2<sup>nd</sup>e phase de la recherche exploratoire**



Source : A. Lecourt, 2003.

La combinaison de ces deux phases de recherche exploratoire a fait émerger une véritable problématique de recherche, un cadre théorique, des objectifs, ainsi que des hypothèses de

---

dimensions in the geography of locational conflicts », *Canadian Geographer*, volume XXI, n°4/1977, pp. 311-328.

<sup>164</sup> Il est nécessaire de préciser que cette seconde phase ne constitue qu'une partie du mémoire de DEA. L'autre partie porte sur un approfondissement de l'étude de cas sur le TGV, notamment par son extension à « l'entrée de Rennes ».

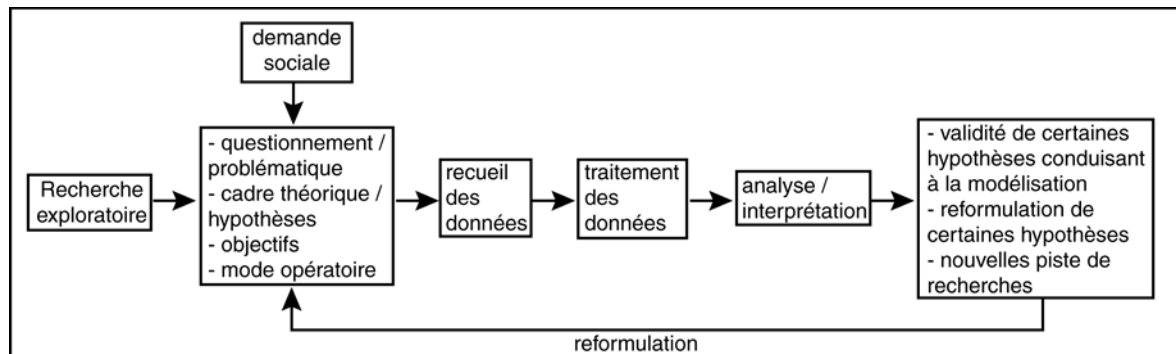
<sup>165</sup> Le choix de la Bretagne résulte d'une part de la localisation du laboratoire auquel nous sommes rattachés, et d'autre part, des possibilités de financement de recherche proposées par la Région Bretagne.

travail.

## 2. ... conduisant à une démarche hypothético-déductive

La combinaison de cette recherche exploratoire a permis de faire émerger une véritable problématique de recherche répondant à des objectifs, de construire un cadre théorique et de poser plusieurs hypothèses de travail, conformément à une démarche hypothético-déductive. Il s'agit désormais de confronter à la réalité une construction théorique des processus en œuvre dans les conflits d'aménagement afin d'en vérifier la validité<sup>166</sup> (figure 22).

**Figure 22. Le passage d'une recherche exploratoire à une démarche hypothético-déductive**



Source : A. Lecourt, 2003.

Cependant, ce cadre de recherche a dû ensuite être recomposé en fonction d'une demande sociale, à savoir les possibilités de financement de recherche proposées par le Conseil Régional de Bretagne, via un axe de recherche intitulé « écologie, environnement et aménagement du territoire ». Notre projet de recherche s'est alors tourné vers les conflits environnementaux (incluant les conflits d'aménagement). Mais, les premières analyses ont révélé de fortes divergences dans les modes de fonctionnement des différentes formes de conflits environnementaux (*supra* Chapitre 1). Cela nous a conduit à reformuler notre cadre de recherche afin de nous recentrer sur les conflits d'aménagement.

L'aboutissement de cette démarche hypothético-déductive nous permettra de valider certaines hypothèses, d'en reformuler d'autres, mais aussi d'entrevoir de nouvelles pistes de recherches.

---

<sup>166</sup> BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, 1995, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 5<sup>e</sup> édition, p. 20.

Démarche de recherche et méthodes de collecte de données sont intimement liées. Parmi les méthodes de collecte variées proposées au chercheur en sciences humaines et sociales, nous avons choisi celles qui permettaient le mieux de répondre à nos objectifs de recherche tout en développant une analyse géographique.

## **II. DES OUTILS MÉTHODOLOGIQUES COMPLÉMENTAIRES POUR UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE**

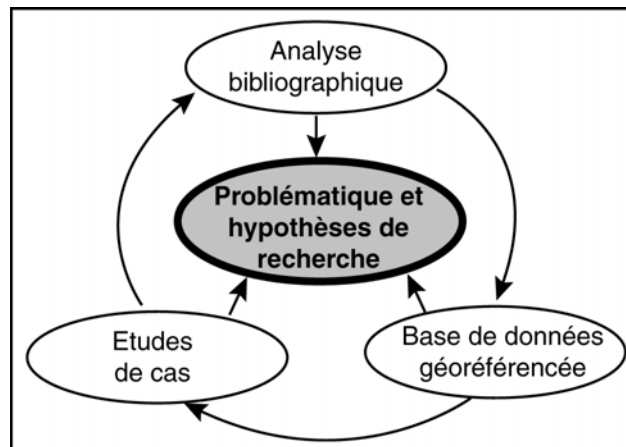
---

La démarche hypothético-déductive s'appuie sur des outils méthodologiques complémentaires articulant recherche quantitative et qualitative. Ce type de complémentarité est, selon nous, propice à une approche géographique car elle permet de varier les échelles d'observation, d'analyser les systèmes d'acteurs en s'appuyant sur des études de cas, mais aussi de rendre compte de phénomènes spatiaux en ayant recours au support cartographique, à la fois méthode d'analyse et de représentation.

### **1. Des outils méthodologiques complémentaires articulant recherche quantitative et recherche qualitative**

Afin de répondre à nos questionnements de recherche et de vérifier nos hypothèses, nous avons eu recours à un appareillage méthodologique articulant recherche quantitative et qualitative. Cette recherche s'appuie ainsi sur trois outils méthodologiques différents mais complémentaires (figure 23) : une analyse bibliographique, une base de données recensant l'ensemble des conflits d'aménagement recensés en Bretagne depuis la fin de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, et une dizaine d'études de cas de conflits.

**Figure 23. Le cadre méthodologique**



Source : A. Lecourt, 2003.

### 1.1. Une bibliographie récente

Les travaux sur les conflits d'aménagement intégrant une approche spatiale et / ou territoriale sont assez récents. Les premiers travaux que nous avons réalisés se sont ainsi heurtés à un vide bibliographique, à l'exception de quelques travaux anglo-saxons issus de la géographie radicale, ou français, marqués par courant marxiste, justifiant ainsi l'intérêt d'une démarche exploratoire.

La bibliographie s'oriente en effet vers deux centres d'intérêts dépendant des disciplines universitaires prenant en charge les conflits d'aménagement : les analyses en sciences politiques ont proposé des modifications du processus décisionnel pour résoudre les conflits ; les sociologues s'attachent principalement à répondre à la question « qui sont les militants ? » et à l'analyse des réseaux associatifs.

Les travaux de géographes intégrant une approche spatiale et territoriale sont donc plus récents, à l'exception de ceux de Jean Ollivro sur le TGV Méditerranée (1994).

### 1.2. Une base de données géo-référencées à l'échelle régionale

La base de données recensant l'ensemble des conflits d'aménagement qui se sont déroulés en Bretagne depuis la fin de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale est associée à un traitement quantitatif. La « quantification », si elle demeure encore associée au courant positiviste, « doit être considérée comme une démarche utile, peu importe les approches choisies en géographie »<sup>167</sup>.

---

<sup>167</sup> GUMUCHIAN Hervé, MAROIS Claude, FÈVRE Véronique, 2000, *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement, op.cit.*, p. 297.

Cette démarche quantitative, associée à des traitements relevant de l'analyse spatiale, est ainsi nécessaire pour répondre à notre questionnement en apportant une clé de lecture à la géographie des conflits à l'échelle régionale à la fois dans l'espace et dans le temps.

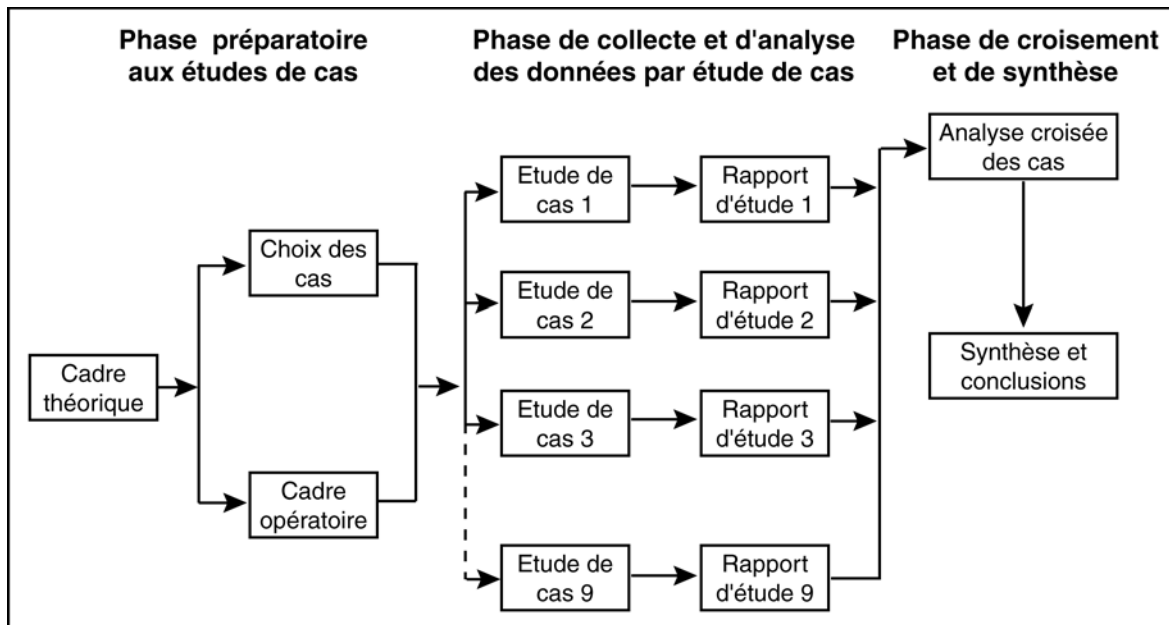
Cette base de données, une fois intégrée dans un Système d'Information Géographique (SIG), nous a permis d'analyser des informations spatialisées.

### 1.3. Des études de cas principales et complémentaires

Les études de cas ont pour objectif d'apporter une lecture plus qualitative afin de comprendre le fonctionnement des conflits d'aménagement. Nous avons ainsi distingué deux niveaux d'études de cas. Le premier, rassemblant les études de cas dites « principales », a fait l'objet d'une recherche plus avancée que le second, regroupant des études de cas « complémentaires ».

La recherche concernant les études de cas s'est déroulée en trois phases (figure 24). À partir du cadre théorique et de l'hypothèse générale de cette thèse, nous avons identifié neuf projets d'aménagement ayant fait ou faisant l'objet d'une mobilisation à leur rencontre et permettant de répondre à notre questionnement de recherche. La seconde phase a consisté en la collecte et l'analyse des données recueillies avec des outils diversifiées, mais avec un niveau d'approfondissement différent entre études principales et complémentaires, mais parfois aussi au sein même des études principales suivant leur intérêt scientifique. La comparaison des études de cas, dans une dernière phase, a permis d'aboutir à une synthèse mettant en évidence le fonctionnement général des conflits d'aménagement mais aussi les spécificités de certains d'entre eux.

Figure 24. Synthèse méthodologique des études de cas



Source : A. Lecourt, 2003.

a. De l'hypothèse générale au choix des études de cas

L'hypothèse générale de cette recherche doctorale qui pose que l'émergence et le déroulement des conflits d'aménagement dépendent d'une relation systémique entre espace, territoire et forme de l'aménagement nous a conduit à choisir des études de cas permettant de vérifier cette hypothèse. Ainsi, nous avons retenu les études de cas en fonction de l'échelle du conflit (micro, méso ou macro) et de la forme de l'aménagement considéré (tableau 6). Par ailleurs, certaines analyses ont été réalisées sur des conflits en cours, d'autres sur des conflits ayant trouvé une issue (analyse *ex-post*).

Tableau 6. Des études de cas choisies en fonction du niveau de conflit et la forme de l'aménagement

Niveau de conflit	Aménagement linéaire	Aménagement surfacique
<b>Micro-conflit</b>		- parking-relais du VAL, quartier de Villejean, Rennes
<b>Méso-conflit</b>	- RD 177, entrée de Redon - RD 178, Nort-sur-Erdre – Carquefou - TGV entrée de Rennes	- usine de traitement des lisiers, Corps-Nuds - <i>usine de traitement des lisiers, Milizac</i>
<b>Macro-conflit</b>	- TGV Ouest	- Aéroport de Notre-Dame-des-Landes - <i>Implantation d'une centrale nucléaire en Basse-Bretagne</i>

En italique, les études de cas « complémentaires ».

*b. Les variables retenues pour les études de cas*

Avant de présenter les modes de collecte des données, il est utile de présenter les variables constituant la grille de collecte rendant plus opératoires les hypothèses de travail énoncées dans le chapitre 1 (tableau 7). Cette étape permet de préciser les informations recherchées et la façon de les classifier.

**Tableau 7. Les variables des études de cas**

<b>Le projet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- connaître les principales caractéristiques du projet d'un point de vue spatial (localisation, emprise) et technique afin d'évaluer les conséquences potentielles du projet sur son environnement ;</li><li>- retracer l'historique du projet, les principales étapes de son déroulement et du processus décisionnel qui y est associé.</li></ul>
<b>L'opposition au projet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- connaître la géographie de la mobilisation face au projet, où sont localisées les populations opposées au projet, mais aussi où sont localisés les partisans du projet ;</li><li>- faire le point sur les actions réalisées, en cours ou à venir par les populations mobilisées à l'encontre du projet ;</li><li>- établir l'organisation de la mobilisation, ces liens avec d'autres associations, avec les élus...</li></ul>
<b>La ou les associations</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- le nombre d'adhérents</li><li>- composition socio-professionnelle du bureau</li><li>- apport en terme de sociabilité</li></ul>
<b>Contexte socio-spatial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- profil démographique des communes concernées</li><li>- présence de patrimoine historique et écologique</li><li>- réseau de sociabilité pré-existant</li></ul>

*c. Les modes de collecte*

Nous avons eu recours à différents modes de collecte pour mener à bien nos études de cas. Certains ont été communs à toutes, d'autres spécifiques à un petit nombre d'entre elles, d'autres spécifiques à une d'elles. Le tableau 8 précise les modes de collectes utilisés pour chacune d'elles. De façon quelque peu simplifiée, nous allons présenter, d'une part, les modes de collecte communs à toutes les études de cas principales et complémentaires, et, d'autre part, ceux auxquels nous avons eu recours uniquement pour les études principales.



**Tableau 8. Modes de collecte des études de cas**

		Entretiens semi-directifs	Enquête et questionnaires	La revue de presse	Sites web	Observation directe	Ouvrages, études ou mémoires
Études de cas principales	<b>Parking-relais, Rennes</b>	- Mr L. F., membre actif de l'association des résidents de Villejean ; le 12/06/2001 à Rennes.		- presse régionale			
	<b>Usine de compostage, Corps-Nuds</b>	- Mlle A., secrétaire de l'association.		- presse régionale		- réunion publique organisée par l'association	
	<b>Le projet d'amélioration des relations routières entre Rennes et Redon, à la hauteur de Bains-sur-Oust et Sainte-Marie, RD 177</b>	- Mr G. T., maire de Sainte-Marie, le 15/03/2003. - Mme D., présidente de « l'association de protection de l'environnement sur le tracé le Guenet-Redon contre la future 2*2 voies », le 8/04/2003.		- presse régionale		- réunion publique organisée par l'association « SOS Bains-sur-Oust » - promenade sur le site	
	<b>Le projet de route départementale RD 178 entre Nort-sur-Erdre et Carquefou</b>	- Mr O. S., président de l'association « A l'est de l'Erdre », le 18/03/2003. - Mr W. et Mme C., président et vice-présidente de l'association « vivre à la Noë-Beauchêne », le 10/04/2003.		- presse régionale	- site de l'association « A l'est de l'Erdre », <a href="http://rd178.free.fr">http://rd178.free.fr</a>	- promenade sur le site	
	<b>TGV entrée de Rennes</b>	- Mr D. B., président de « association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres (ABS) » ; le 24/05/2003 à Rennes.		- presse régionale		- promenade sur le site - manifestations	- BOULLIER Dominique, juin 2000, « La construction de l'intérêt général au quotidien. Histoire de deux succès d'associations à Rennes dans le bois de Soevres (route et TGV), contribution au séminaire de recherche <i>Dynamiques associatives et cadre de vie</i> , PUCA, pp 22-34.
	<b>Aéroport Notre-Dame-des-Landes</b>	- Mr B. G., responsable de la communication, membre du Conseil d'Administration de l'ACIPA, le 17/05/2003 à Grandchamp-des-Fontaines.	- personnes présentes lors du pique-nique du 22 juin 2003.	- presse régionale	- site de l'ACIPA, <a href="http://acipa.free.fr">http://acipa.free.fr</a>	- réunion publique - les pique-niques 2001 et 2003 - réunion du débat préalable - promenade sur le site - réunion de synthèse	
	<b>TGV Ouest</b>	- Mr J.M. G., président de l'association de « protection du patrimoine Bazougerois » ; à Bazougers, le 11/09/1997 et le 21/03/1998. - Mr P. B., président de l'association « pour une autre politique des transports dans le respect du milieu rural au Genest-saint-Isle » ; le Genest-saint-Isle, le 26/03/1998.	- présidents d'associations	- presse régionale		- assemblées de la fédération LGV 53 : à Vaiges, les 16/01/1998, 20/02/1998, et 5/03/1998.	- SAUVÉE Stéphanie, 2000, <i>Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général</i> , Paris, L'Harmattan, 322 p.
Études de cas complémentaires	<b>Milizac</b>			- presse régionale	- site de « l'association pour la qualité de vie à Milizac », <a href="http://site.voila.fr/aqvm">http://site.voila.fr/aqvm</a>		
	<b>Plogoff</b>			- presse régionale			- KERNALEGENN Tudi, 2001, <i>Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)</i> , mémoire de maîtrise en histoire, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, 203 p + annexes. - PICHAVANT René, 1981, <i>Les Pierres de la Liberté</i> , Douarnenez, Editions Morgane, 277 p.

➤ Les modes de collecte communs aux études de cas principales et complémentaires

Deux modes de collecte sont communs à l'ensemble des études de cas et ont précédé les autres modes de collecte utilisés pour les études de cas complémentaires. D'une part, la revue de presse a permis de recenser les articles traitant des différentes études de cas. Elle s'appuie principalement sur le quotidien régional « Ouest-France », mais aussi sur des journaux de diffusion moindre comme « Le Télégramme de Brest ». D'autre part, les portails internet des opposants fournissent des informations sur les stratégies, l'organisation et les actions des associations. Ce sont des vecteurs d'informations récents qui sont également utilisés par les associations pour diffuser de l'information auprès de leurs membres.

Ces deux médias ont souvent permis d'accéder à des documents cartographiques sur le projet, sa localisation, mais aussi sur la façon dont il est présenté aux populations locales. Ces documents sont très importants dans notre démarche car utilisés par les maîtres d'œuvre pour présenter (et même légitimer) leurs projets et par les opposants pour souligner les impacts du projet. Ils peuvent même jouer un rôle dans le déroulement du conflit comme dans le cas du TGV Méditerranée où l'agrandissement à la photocopieuse des cartes au 1/100 000 de la SNCF pour savoir si telle ou telle maison était touchée par le tracé n'a fait qu'aggraver le conflit<sup>168</sup>.

➤ Les modes de collecte spécifiques aux études de cas principales

Passer le cap de la recherche d'informations via les deux médias que nous venons de présenter, certains conflits ont davantage retenu notre attention par leur intérêt scientifique en vue de répondre à notre problématique et donc ont fait l'objet d'un recueil d'informations complémentaires.

Tout d'abord, des entretiens semi-directifs réalisés auprès de responsables associatifs ont permis d'approfondir la connaissance de certaines variables.

L'observation directe constitue le second mode de collecte de données utilisé pour réaliser nos études de cas. Il s'agit de « promenades » sur l'espace du projet, au cours desquelles nous avons pu rencontrer les populations concernées, de présence lors de réunions publiques ou de manifestations organisées par les associations, ou encore de rencontres plus particulières comme les séances de débat public organisées par la commission particulière du débat public

---

<sup>168</sup> LOLIVE Jacques, 1997, *La mise en oeuvre controversée d'une politique de réseau : les contestations du TGV Méditerranée*, op.cit., p. 267.

en charge du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Ces deux modes de collecte nous ont permis d'obtenir différents documents comme des tracts, des courriers des associations aux élus, des documents internes de communication entre adhérents, mais aussi de photographies des panneaux d'opposition qui fleurissent le long des routes des communes menacées par un projet.

Les études de cas sur le TGV Ouest en Mayenne et l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ont fait l'objet de questionnaires complémentaires respectivement auprès des présidents d'association et des membres interrogés lors d'une manifestation organisée à l'encontre du projet.

## **2. Une approche géographique**

Au-delà de la complémentarité des outils méthodologiques articulant recherches quantitative et qualitative, notre étude revêt l'ensemble des propriétés d'une approche géographique en remplaçant le spatial, dans ses relations avec le social, au cœur de notre réflexion scientifique. Cette thèse s'attache ainsi à varier les échelles d'observation, à mettre en perspective les différents acteurs mobilisés face à un projet d'aménagement concret. Cette approche ne serait pas pleinement géographique si la cartographie en tant que support à l'analyse et mode de représentation n'était pas présente.

### 2.1. Varier les échelles d'observation

Notre démarche méthodologique est fondée sur ce que Paul Claval dénomme la « dialectique des échelles »<sup>169</sup>. Elle cherche à mettre en évidence comment des facteurs planétaires, nationaux et régionaux conditionnent des conflits locaux, et à souligner l'incidence des conflits locaux sur les réalités régionales, nationales, voire planétaires. Cette démarche permettra ainsi d'évaluer la part de « l'effet de lieu »<sup>170</sup>.

### 2.2. Mettre en perspective les différents acteurs mobilisés face au projet

Les projets d'aménagement mettent en scène un système d'acteurs complexe. Mais, dans chacune des études de cas, nous avons cherché prioritairement à mettre en perspective les différents acteurs ou groupes d'acteurs opposés au projet. Nous avons précisément focalisé

---

<sup>169</sup> CLAVAL Paul, 2001, *Épistémologie de la géographie*, Paris, Nathan, p. 238.

<sup>170</sup> Sur « l'effet de lieu », voir FREMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HERIN Robert, RENARD Jean, 1984, *Géographie sociale*, Masson, Paris, pp. 161-182.

notre attention sur trois groupes d'acteurs principaux : les responsables associatifs qui organisent et gèrent le mouvement, les adhérents qui n'occupent pas de place prépondérante dans l'association mais qui lui donnent du poids, et les élus locaux pris entre leur responsabilité politique (impliquant l'intérêt général) et les revendications de leurs concitoyens.

### 2.3. S'appuyer sur des projets d'aménagement précis

Chaque étude de cas est l'occasion de se pencher sur des projets d'aménagement concrets (des espaces laboratoires). Cette dimension comparative est nécessaire pour découvrir les facteurs communs à l'ensemble des conflits d'aménagement et constitue un indice supplémentaire pour faire apparaître les « effets de lieu ».

### 2.4. La carte, un outil fondamental pour comprendre le fonctionnement des conflits d'aménagement

Dans la mesure où l'espace est une dimension centrale des conflits d'aménagement, la représentation cartographique a logiquement été privilégiée. Mais au-delà de la simple représentation, la carte constitue indubitablement dans cette recherche un outil fondamental pour la compréhension des conflits d'aménagement. Elle constitue, parfois même sans traitement préalable, une clé de lecture pour comprendre les enjeux soulevés par les conflits analysés lors des études de cas. De même, elle nous a permis de mettre en évidence, à partir de la base de données, les disparités dans la répartition des conflits d'aménagement, mais également d'analyser les facteurs expliquant leur localisation.

Le recours à la représentation cartographique à plusieurs échelles nous a ainsi permis de jeter les premières bases d'une géographie des conflits d'aménagement.

## **3. Une approche de géographie sociale ?**

Au risque de nous éloigner un instant de notre questionnement de recherche, notre position de doctorant au sein d'une équipe de géographie sociale et de représentant des doctorants au sein du conseil de laboratoire de cette même équipe<sup>171</sup>, nous a invité à nous poser cette question : notre thèse est-elle une recherche de géographie sociale ? Assurément la réponse est

---

<sup>171</sup> Le mandat a été exercé sur les deux années civiles 2002 et 2003. Durant cette période, la principale occupation du conseil de laboratoire a été la réalisation du dossier de renouvellement quadriennal de l'UMR et l'analyse critique de l'évaluation qui en a été faite.

affirmative : notre objet est bien l'analyse du fonctionnement d'un fait social en s'interrogeant sur le rôle de l'espace dans ce fonctionnement. Mais quelles sont aujourd'hui les différences entre la géographie et la géographie sociale ? Cette question mérite d'être posée. En effet, la définition de la géographie donnée par le CNRS dans ses orientations stratégiques semble bien proche de celle que l'on pourrait donner à la géographie sociale<sup>172</sup>. La conclusion de Jacques Chevalier, directeur de l'UMR *Espaces Géographiques et Sociétés* (ESO) de 1994 à 2001, au colloque organisé à Caen en 1999 « Faire de la géographie sociale aujourd'hui » apporte un élément de réponse puisqu'il considère que la géographie sociale « a progressivement envahi la géographie en raison de la nécessité de faire de celle-ci une véritable science sociale, capable de s'emparer de nouvelles questions et de les partager avec d'autres »<sup>173</sup>.

Etabli dans un contexte où la géographie néo-positiviste occupait le haut du pavé, le renversement de l'ordre des facteurs proposé par Renée Rochefort<sup>174</sup> a perdu de son aplomb dans une géographie dont il est admis par tous (ou presque) qu'elle est devenue une science sociale. Dans ces conditions, la tautologie dénoncée de manière provocatrice par Roger Brunet dès 1986, semble prendre tout son sens<sup>175</sup>. La géographie (et *a fortiori* la géographie sociale) glisse, selon nous, vers une analyse des interactions entre espaces et sociétés comme le reflète le recours au métaconcept de « territoire », cette portion d'espace terrestre appropriée par un groupe social en vue d'assurer la reproduction de ses besoins vitaux. Cependant, le groupe social n'approprie pas n'importe quel espace, mais celui qui est le plus à même de satisfaire ses besoins vitaux et dans lequel il pourra s'affranchir le plus aisément des

---

<sup>172</sup> « La géographie, clairement établie au sein des sciences sociales et souvent très ouverte aux autres savoirs, peut contribuer à la dynamique du champ scientifique, en tant que discipline spécialisée dans l'analyse de la dimension spatiale des sociétés – s'intéressant à toutes les échelles, du micro au macro -, ladite dimension n'étant pas réductible à la matérialité mais s'élargissant à l'ensemble des représentations de l'espace et de la spatialité qui (co)existent au sein d'un groupe humain et à leurs fonctions », in CNRS, Sciences de l'Homme et de la Société, septembre 2000, *Les orientations stratégiques*, chapitre 9 : « Géographie et aménagement », p. 3.

<sup>173</sup> CHEVALIER Jacques, 2001, conclusion de l'ouvrage *Faire de la géographie sociale aujourd'hui*, in *Faire de la géographie sociale aujourd'hui*, actes du colloque de Caen, Caen, Presses Universitaires de Caen, pp. 253-255.

<sup>174</sup>. ROCHEFORT Renée, 1963, « Géographie sociale et sciences sociales », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 314-315, pp. 18-31.

<sup>175</sup> Pour Roger Brunet, l'adjectif *social* accolé à *géographie* lui paraît tautologique, car si la géographie est une science sociale, elle n'a pas besoin qu'on le redise ; cf. BRUNET Roger, 1986, « La géographie dite "sociale" : fonctions et valeurs de la distinction », *L'Espace Géographique*, n°2, pp. 127-130.

contraintes physiques<sup>176</sup>.

La place de la géographie sociale apparaît ainsi prépondérante dans l'évolution de la géographie car elle a permis à celle-ci de prendre davantage en compte les faits sociaux et de s'ancrer parmi les sciences sociales. Dans ces conditions, faire de la géographie sociale n'est-ce pas simplement faire de la géographie ? Nous n'avons pas ici la prétention de répondre à cette question, mais il est utile de la poser pour comprendre l'état d'esprit dans lequel s'est déroulé cette recherche.

La recherche cumule ainsi les propriétés d'une approche géographique articulant recherche quantitative et qualitative. Elle s'appuie sur une base de données et des études de cas qu'il nous faut présenter plus précisément.

---

<sup>176</sup> Au sens de Jean-Pierre Marchand, in MARCHAND Jean-Pierre, 1986, « Contraintes physiques et géographie régionale », *L'espace géographique*, n°4, pp. 278-282.

### III. PRÉSENTATION DE LA BASE DE DONNÉES ET DES ÉTUDES DE CAS

---

Dernière étape avant de répondre à nos questions de recherche, la présentation de la base de données et des études de cas.

#### 1. Une base de données originale

Afin d'identifier les conflits d'aménagement, nous nous sommes appuyés sur un inventaire recensant les associations de loi 1901 s'opposant à un projet d'aménagement. Cet inventaire a été réalisé à partir du dépouillement du Journal Officiel « associations ». Revenons tout d'abord sur les caractéristiques de cette base de données, avant d'en vérifier la validité scientifique et les spécificités en comparaison avec d'autres bases de données réalisées dans le domaine environnemental.

##### 1.1. Un mode d'inventaire original

Ce mode d'inventaire s'appuie sur le Journal Officiel « associations » qui permet de relever les principales caractéristiques des associations et notamment les motifs d'entrée en conflit.

###### *a. Le Journal Officiel « association » et la loi de 1901*

La loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 relative au droit d'association s'inscrit dans un mouvement général d'affirmation des grandes libertés : loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse et de réunion, loi du 21 mars 1884 sur la liberté du groupement syndical. Elle reconnaît aux citoyens français le droit de s'associer en dehors de tout contrôle de la puissance publique. Son article premier définit l'association comme « la convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun d'une façon permanente leurs connaissances ou leurs activités dans un autre but que de partager des bénéfices ».

Chaque création d'association s'établit en préfecture où les responsables associatifs déposent les statuts. La création d'association est ensuite publiée au Journal Officiel dans un fascicule spécifique. Cette déclaration permet de prendre connaissance du libellé de l'association, de son objet, de sa date de création et de l'adresse de son siège social (figure 25).

**Figure 25. Un exemple de création d'association publiée au Journal Officiel**

« Cris-terre : sauvegarde de notre patrimoine »  
*Objet* : dénoncer le projet de la route départementale n° 178, liaison nouvelle au sud de Vitré : se retrouver à l'occasion de diverses manifestations et se réunir pour la défense des intérêts collectifs des personnes y demeurant.  
*Siège social* : La Petite Champagne, 35550 Vitré  
*Date de la déclaration* : 11 décembre 2001.

Source : Journal Officiel, « rubrique associations », 2001.

*b. Les informations obtenues*

Les informations obtenues pour chacune des associations sont utiles à la vérification de notre hypothèse générale. Elles permettent de localiser les conflits à la fois dans l'espace et dans le temps, mais aussi d'en préciser leur forme et leur type (tableau 9). Nous avons également collecté les adresses des sièges sociaux des associations en vue d'une enquête par voie postale à laquelle nous avons renoncé en raison du risque de faible taux de retour. 1853 associations environnementales ont ainsi été recensées dont 800 ont spécifiquement trait à des conflits d'aménagement.

**Tableau 9. Synoptique des principales informations extraites à partir du Journal Officiel**

Nom	Date de création	Siège social	Forme	Type
Association de défense contre le projet d'implantation d'une carrière à Rubertzot en Tréglamus	1987	Monsieur Monfort Rubertzot Tréglamus 22540 Louargat	Surfacique	- Activités extractives
Comité de défense des citoyens face au projet de ligne à haute-tension Lannion-Guerlesquin	1995	Mairie Rue du château 22420 Lanvellec	Linéaire	- Ligne à haute-tension

*c. Les motifs d'entrée en conflit*

Les motifs de l'entrée dans le conflit sont divers. Nous en avons recensé onze, réuni suivant la forme de l'aménagement contesté (tableau 10), auxquels il convient d'ajouter une rubrique « autre » qui contient les conflits dont nous n'avons pas pu définir précisément l'objet ainsi que les formes de conflits plus rares.

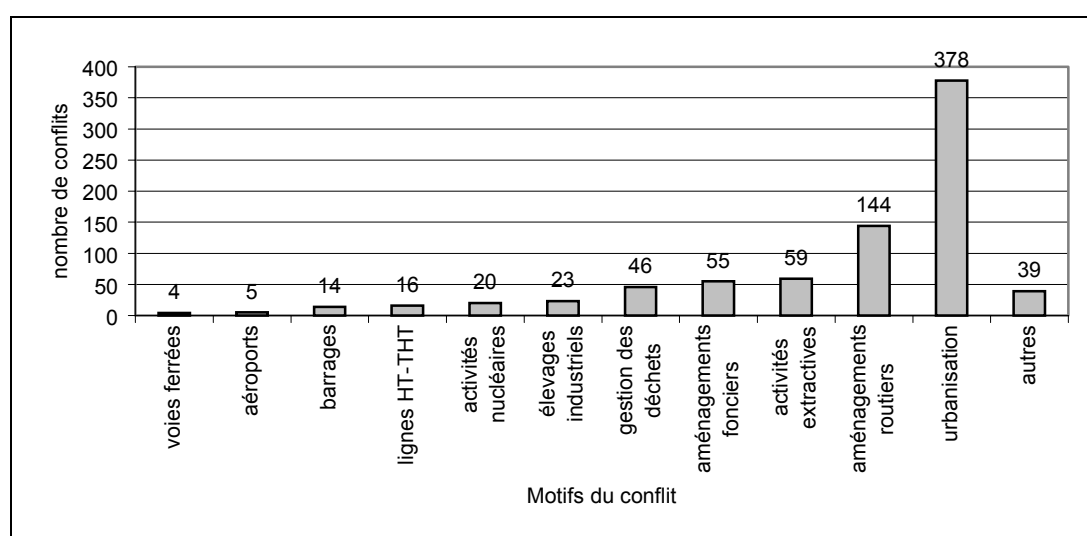


**Tableau 10. Forme de l'aménagement et motifs d'entrée en conflit**

Forme de l'aménagement	Motifs d'entrée en conflit
<b>Linéaire</b>	- voies ferrées - lignes à haute et très haute-tension - aménagements routiers
<b>Surfacique</b>	- aéroports - barrages - activités nucléaires - élevages industriels - gestion des déchets - aménagements fonciers - activités extractives - urbanisation

Comme indiqué sur le graphique 1, avec 378 cas, soit près d'un sur deux, les conflits liés à l'urbanisation dominent très nettement (respect de la planification, implantation d'équipements touristiques, opposition à des projets immobiliers, etc.). En second rang, suivent les 144 conflits liés aux aménagements routiers (18 % du total). Les motifs de conflits suivants, activités extractives, aménagements fonciers<sup>177</sup> et gestion des déchets oscillent entre 5 et 8 % du total. En enfin, le dernier groupe de motifs de conflit (élevages industriels, activités nucléaires, lignes à haute ou très haute-tension, barrages, aéroports et voies ferrées) rassemble seulement 82 conflits. Mais ce dernier groupe est loin d'être négligeable. En effet, bien que peu nombreux, certains motifs de conflits peuvent être très virulents.

**Graphique 1. Les motifs d'entrée en conflit**



Source : A. Lecourt, 2003.

<sup>177</sup> Il s'agit essentiellement d'oppositions à des opérations de remembrement.

## 2.2. Une base de données tendant vers l'exhaustivité

Au prix d'un travail de collecte difficile, notre objectif était de recenser l'ensemble des conflits d'aménagement s'étant déroulés ou se déroulant dans l'espace breton. En effet, les principaux recensements déjà réalisés sur les conflits environnementaux (comprenant les conflits d'aménagement), malgré leurs intérêts respectifs, sont basés sur des données partielles, privilégiant les méso et macro-conflits au détriment des micro-conflits, plus difficiles à repérer, ou bien se concentrant sur une approche en termes de contentieux.

L'étude dirigée par Pierre Lascoumes dans quatre régions françaises (Alsace, Aquitaine, Bretagne et Rhône-Alpes) qui fait état de 1014 conflits environnementaux entre 1981 et 1986, est basée sur une enquête auprès d'une liste de 260 associations de protection de l'environnement fournie par les services régionaux en charge de l'environnement et avec lesquels ces derniers ont l'habitude de travailler<sup>178</sup>. Cette étude néglige ainsi la multitude de conflits locaux portés par des associations défendant des intérêts *nimby* ou ponctuels.

De même, les travaux de Bruno Charlier qui ont recensé 1619 conflits environnementaux entre 1974 et 1994, sont basés sur les comptes-rendus d'actions locales dans la revue *Combat Nature*. Selon l'auteur lui-même, « on peut estimer que seulement une action sur dix y est relatée et seulement un tiers des associations actives sur le terrain y publient (ou peuvent y publier) leurs communiqués »<sup>179</sup>. Ainsi, la base de données de Bruno Charlier a également tendance à minorer les micro-conflits, les associations cherchant avant tout à médiatiser leurs actions les plus importantes.

De son côté, Jean-Marc Dziedzicki a eu recours à des analyses sur l'évolution du contentieux dans le domaine de l'environnement à partir des jugements prononcés par le Conseil d'État et les cours administratives d'appel à l'aide du Juridisque Lamy, mais également de données plus spécifiques sur le nombre de dossiers contentieux enregistrés par la Direction des Routes<sup>180</sup>. Cependant, ces informations restent limitées dans le temps, la première source s'étendant de 1990 à 1998 et la seconde de 1987 à 1998.

---

<sup>178</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>179</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, p. 31.

<sup>180</sup> DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, pp. 36-37.

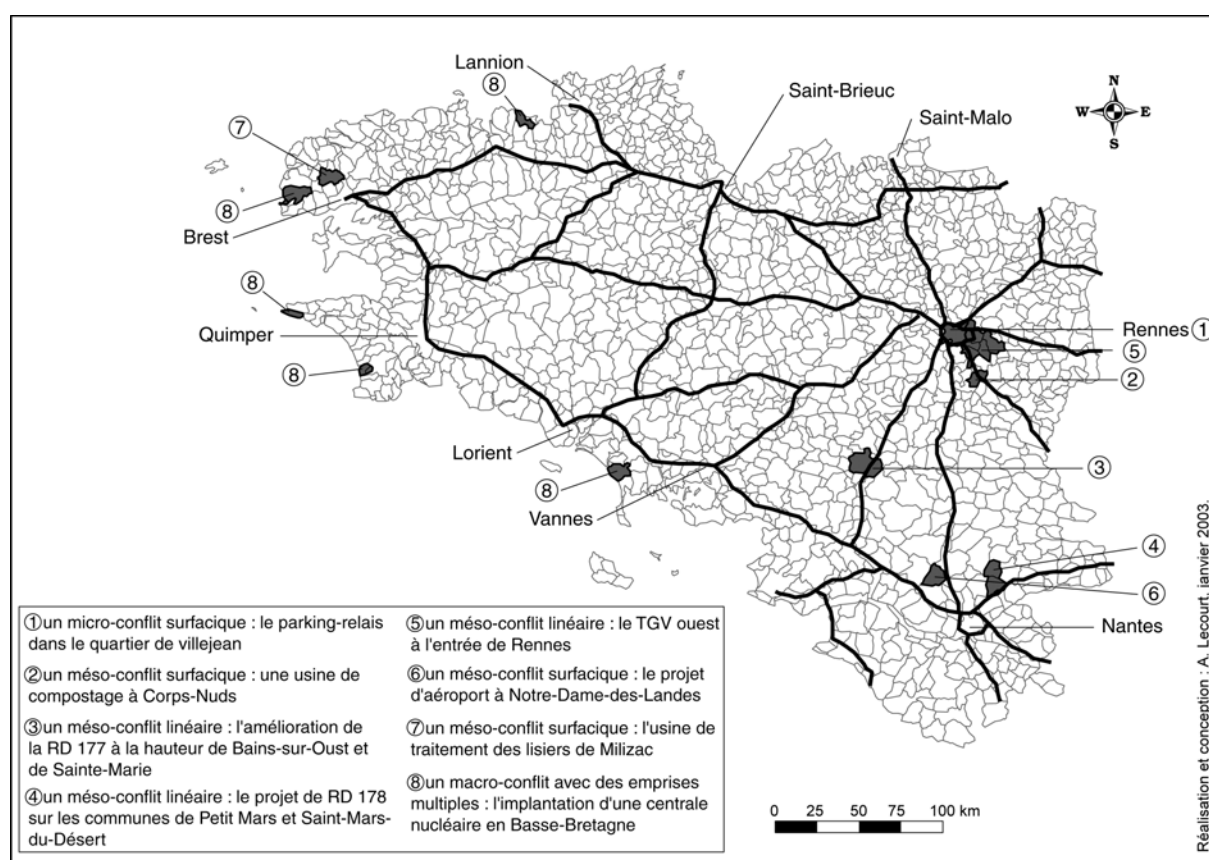
La base de donnée que nous proposons d'exploiter est ainsi, à notre connaissance, la seule portant exclusivement sur les conflits d'aménagement et tendant vers une certaine exhaustivité.

## 2. Études de cas principales et études de cas complémentaires

Les études de cas sont classées en deux catégories : les études de cas principales ayant fait l'objet d'un travail de terrain, et les études de cas complémentaires, basées sur des revues de presse ou la littérature. Bien entendu, ces études de cas sont également classées suivant la forme de l'aménagement contesté, surfacique ou linéaire, et suivant le niveau de conflit, micro, méso et macro.

Ce passage en revue des études de cas a pour objet la présentation de la géographie des projets, de leurs principales caractéristiques, et pour les études principales de préciser la géographie des mouvements d'opposition. Au préalable, la carte 2 permet de localiser les études de cas réalisées en Bretagne.

**Carte 2. Localisation des études de cas**



## 2.1. Les études de cas principales

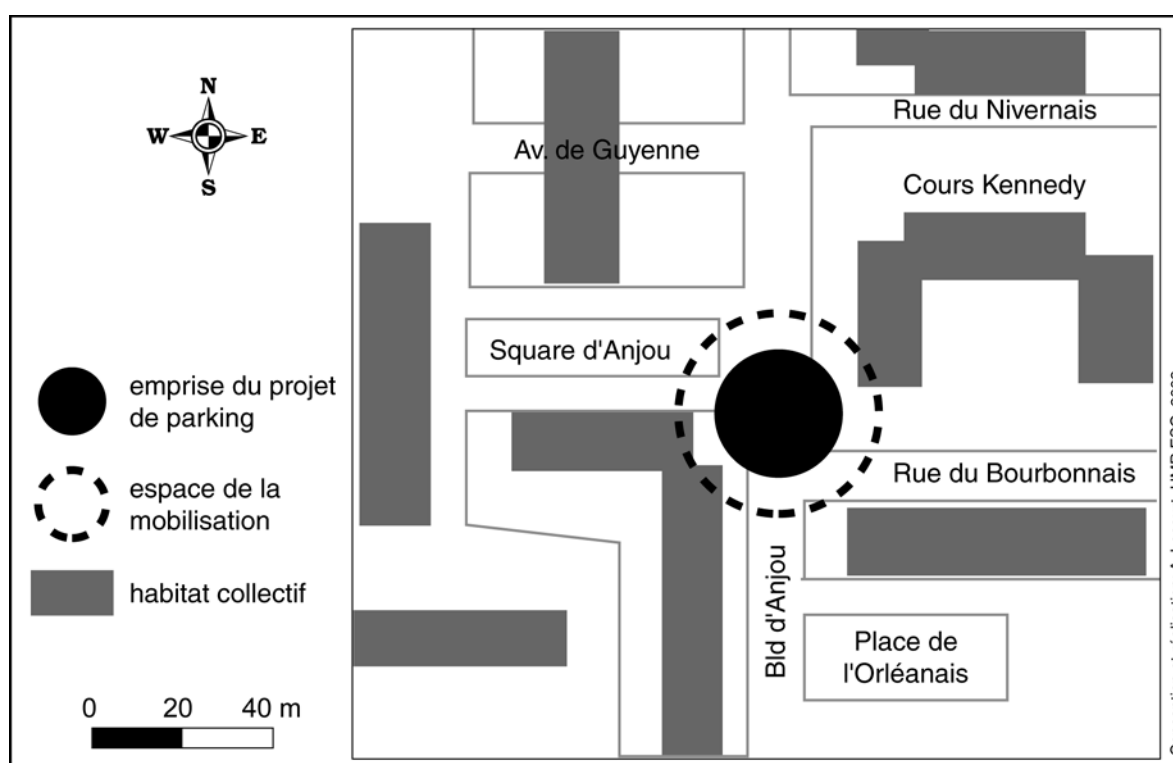
Pour la réalisation des sept études de cas principales, nous avons eu recours à des modes de collecte plus nombreux. Ces études de cas ont été choisies en fonction de l'échelle du conflit, de la forme de l'aménagement contesté, mais aussi en fonction des stratégies auxquelles ont eu recours les opposants afin de mettre à jour l'ensemble des modalités ayant cours dans les conflits d'aménagement.

### *a. Un micro-conflit surfacique : les parking-relais dans le quartier de Villejean*

Associé à la construction du VAL rennais, le projet de parking-relais souterrain en bout de ligne a suscité beaucoup moins de contestation que le projet de VAL lui-même. Dans le quartier de Villejean, deux parcs-relais étaient initialement envisagés. Nous avons concentré notre attention sur l'un d'entre eux situé à proximité du terminus du VAL.

C'est une association de quartier déjà en place, l'association des résidents de Villejean, qui a pris le dossier en main. La mobilisation s'est limitée sur le site du parking (carte 3).

**Carte 3. Projet de parking dans le quartier de Villejean et espace de mobilisation**

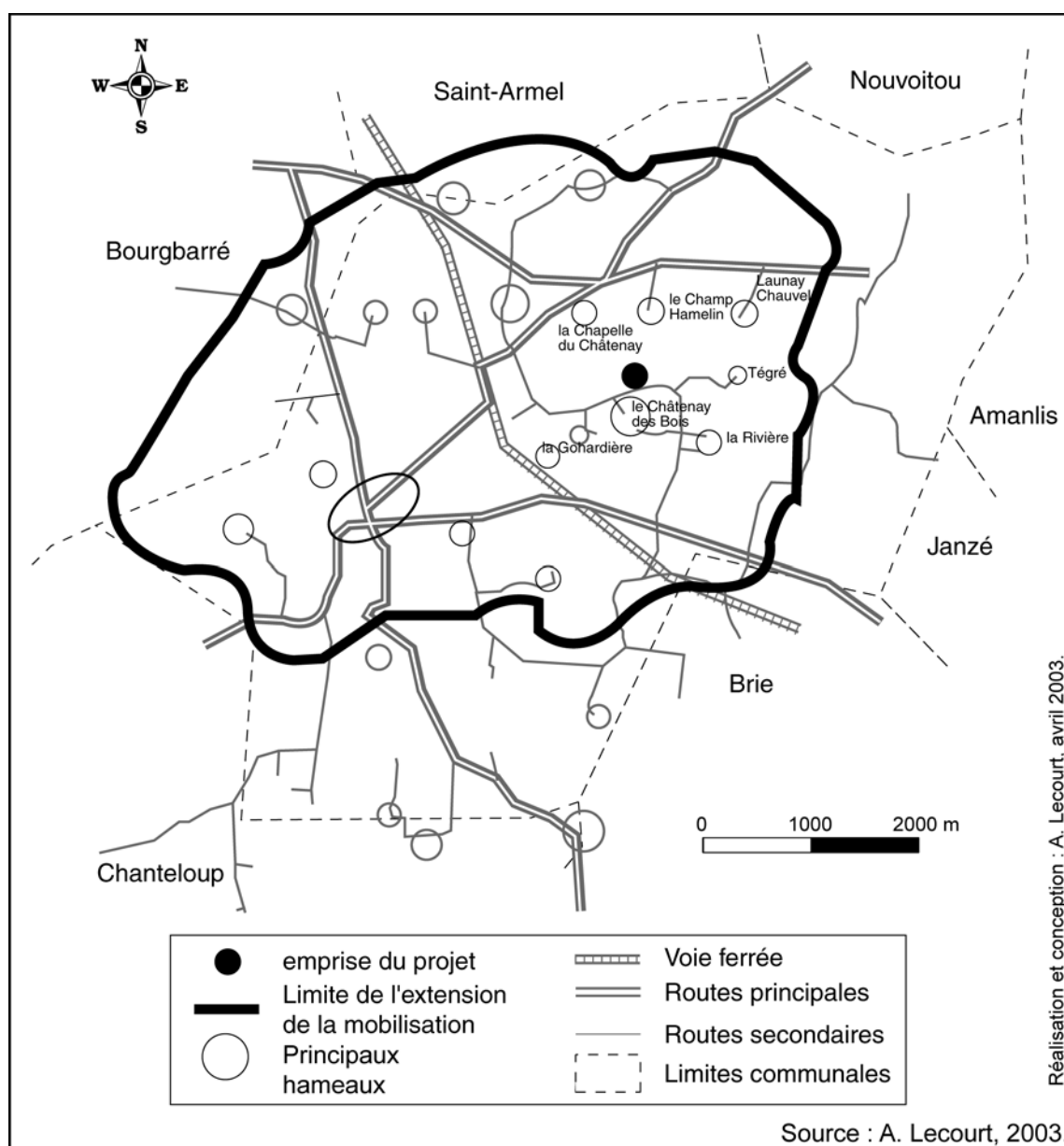


*b. Un méso-conflit surfacique : une usine de compostage à Corps-Nuds*

Le projet porté par un Groupement d'Intérêts d'Exploitants (GIE) réunissant une vingtaine d'agriculteurs prévoit la création d'un site de compostage de lisier et de déchets verts. Ce projet résulte en fait d'un appel d'offre de Rennes Métropole qui cherche une solution au traitement de ses déchets verts. Le GIE ayant proposé ses services à Rennes Métropole, il est alors parti à la recherche d'un site de traitement au sein des différentes parcelles des exploitants du GIE. C'est une parcelle du seul exploitant cornusien appartenant au GIE qui a été retenue au lieu-dit la Chapelle-des-Bois au début de l'année 2003.

Le projet est soumis uniquement à une demande de permis de construire en raison des faibles quantités prévues, et non à enquête publique comme pour les installations plus importantes. La demande de permis de construire déposée par le GIE en février 2003 fait état de la construction d'un hangar de stockage et d'un hangar de compostage. C'est en fait un conseiller municipal qui a averti les populations riveraines du projet au début du mois de mars 2003. Une première réunion entre les riverains s'est déroulée par la suite et a abouti à la constitution d'une association. Les premières actions ont eu pour objectif de prévenir et de sensibiliser la population de Corps-Nuds face au projet en installant des panneaux aux entrées de la commune et en faisant circuler une pétition. Celle-ci a permis de donner du poids à l'association puisqu'elle a recueilli près de 900 signatures (d'adultes uniquement) sur la commune qui compte 2458 habitants. La géographie de ces signatures rappelle globalement les limites communales (carte 4).

**Carte 4. Projet d'usine de compostage de Corps-Nuds et répartition de la mobilisation**



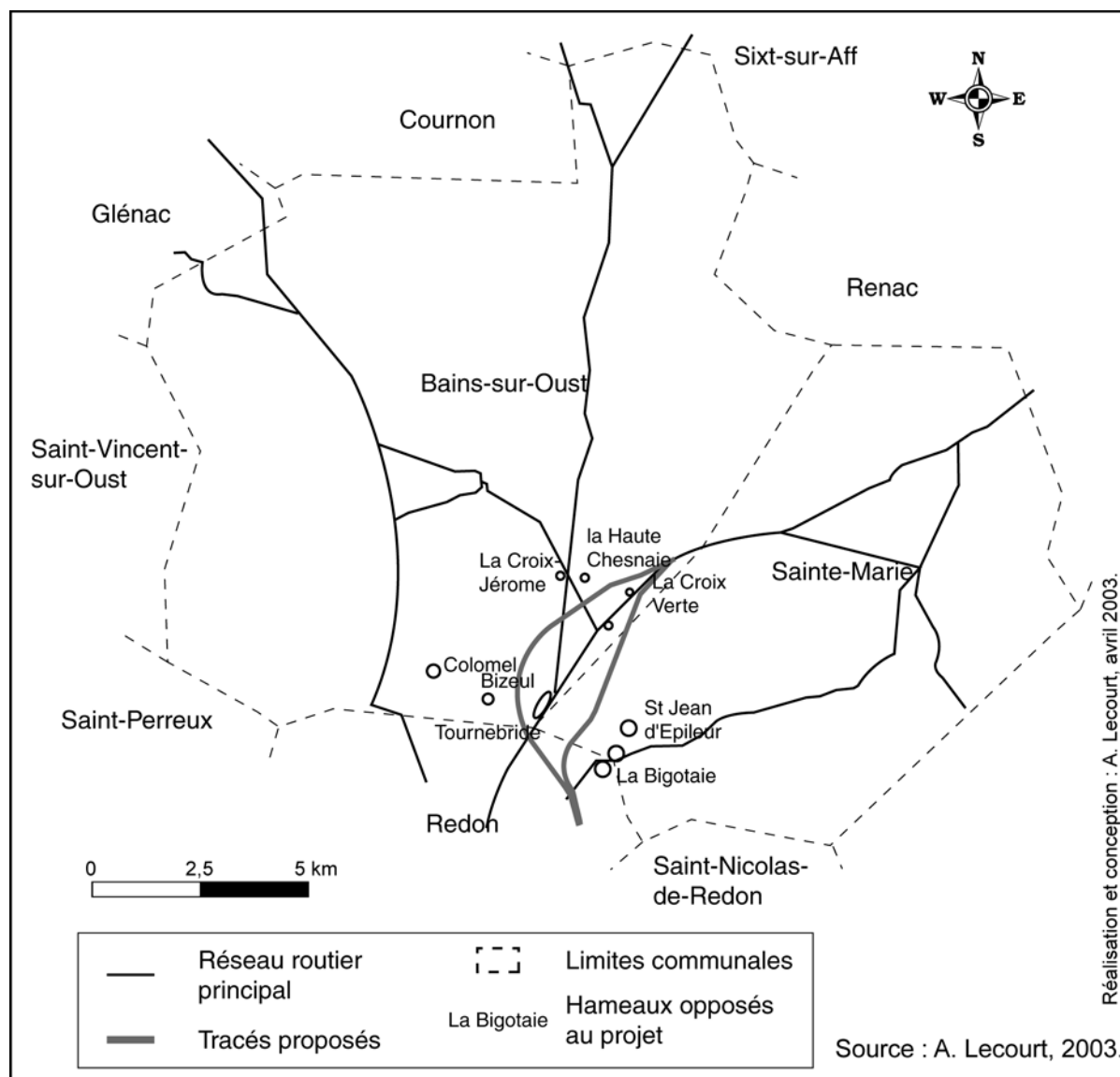
*c. Trois méso-conflits linéaires*

La diversité des stratégies possibles pour les opposants face à un projet d'infrastructure linéaire nous a conduit à réaliser trois études de cas.

➤ Le projet d'amélioration des relations routières entre Rennes et Redon, à la hauteur de Bains-sur-Oust et Sainte-Marie-de-Redon

Cette étude de cas s'insère dans un projet plus vaste d'aménagement des relations routières entre Rennes et Redon. Certaines sections font l'objet d'un passage en 2x2 voies, d'autres d'un nouveau tracé, comme celle que nous étudions.

**Carte 5. Le projet d'amélioration des relations routières entre Rennes et Redon, à la hauteur de Bains-sur-Oust et Sainte-Marie-de-Redon et géographie de la mobilisation**



Le projet initial, présenté à la population de Sainte-Marie-de-Redon en juin 2002, proposait trois variantes uniquement sur la commune de Sainte-Marie. Suite à cette présentation, les populations riveraines du projet ont demandé au Conseil Général d'Ille-et-Vilaine de présenter d'autres variantes, notamment en passant par Bains-sur-Oust. Très vite le projet s'est résumé à une confrontation entre deux variantes passant l'une sur Sainte-Marie, l'autre sur Bains-sur-Oust. Chacune des communes a ainsi constitué son association. « SOS Bains sur Oust » rassemble principalement des exploitants des hameaux de la Croix Verte, de la Haute-Chênaie, de la Croix-Jérôme, de Bizeul, de Colomel et de Tournebride. De son côté « l'association de protection de l'environnement sur le tracé le Guenet-Redon contre la future 2x2 voies » regroupe principalement des habitants des hameaux du Broussais, de Saint-Jean

d'Épileur, de la Bosse, de la Lande des Oies et de la Bigotaie.

L'intérêt de cette étude réside dans le face à face qui oppose les deux communes, alors qu'une stratégie commune à l'encontre du projet apparaissait comme la plus intéressante pour les populations concernées.

➤ Le projet de route départementale entre Nort-sur-Erdre et Carquefou

Prévu dans le schéma directeur départemental de 1992, ce projet entre Nort / Erdre et Carquefou s'inscrit dans un projet plus vaste d'amélioration des relations routières entre Nantes et Chateaubriant. En 1997, les communes concernées par le projet sont appelées à donner un avis. Mais les inquiétudes suscitées par le projet vont conduire les deux communes sur lesquelles nous centrons notre analyse à constituer un groupe de réflexion composé de représentants du Conseil Général de Loire-Atlantique, de la CCI, de riverains, d'agriculteurs et d'élus.

En juin 1998, cinq variantes sont proposées par le Conseil Général. Rapidement, les préférences se portent sur la variante A (carte 6). Les variantes B et C sont écartées en raison des impacts sur l'habitat sur la commune de Petit Mars, qui se prononce pour le tracé A. Le maire de Saint-Mars-du-Désert aurait fait pression et sur le Conseil Général et sur le groupe de réflexion pour éliminer le tracé D qui passe à proximité de sa propriété. Quant au tracé E, son rejet serait issu d'une négociation entre le Conseil Général et la DIREN ; en effet, en échange du rejet du tracé E qui traverse très nettement les marais classés en ZNIEFF, la DIREN aurait accepté le passage de la variante A à l'extrémité des marais.

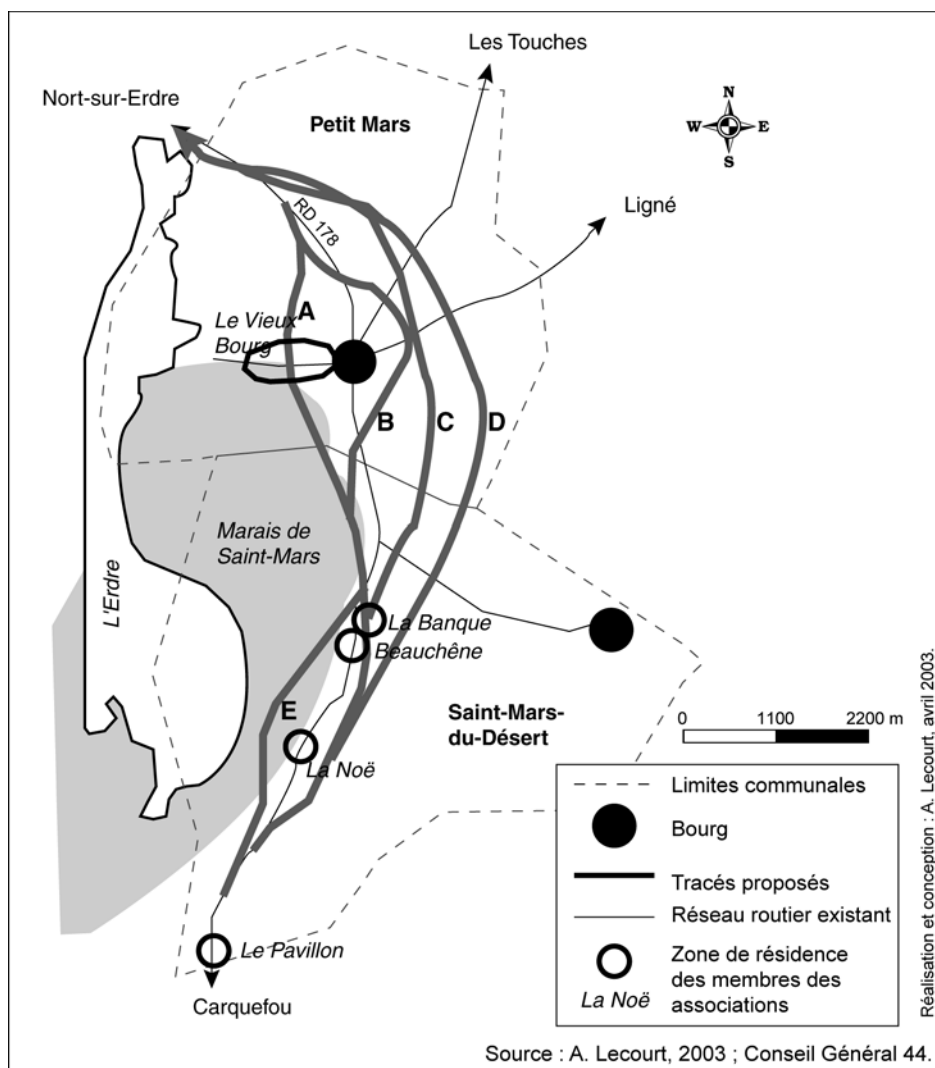
Si une solution semblait émerger avec le tracé A, c'était en fait sans compter sur la réaction du conseil municipal de Saint-Mars-du-Désert qui, en mars 1999, s'est prononcé pour le réaménagement de la route actuelle en raison des impacts d'une nouvelle route sur les activités agricoles et pour un « traitement urbain » des villages de la Noë et Beauchêne traversés par la route actuelle. Mais à cette proposition, le Conseil Général a répondu qu'elle n'était pas applicable car la route actuelle n'était pas assez large pour faire passer une 2x2 voies. Prenant acte de ces contraintes techniques, le Conseil Municipal de Saint-Mars-du-Désert, en mars 2000, a réaffirmé sa volonté de réaménager la route actuelle impliquant la destruction de treize maisons dans les deux villages traversés. Le conflit se concentre alors entre les partisans du tracé A avec la création de l'association « continuer à vivre à la Noë et Beauchêne » et les partisans d'un réaménagement de la route actuelle, quasi-exclusivement des agriculteurs résidents à la Banque et réunis dans l'association « gardiens de l'espace



rural ». Deux autres associations vont également entrer en scène, une située au Pavillon qui agit pour que la route soit sécurisée rapidement<sup>181</sup>, et une défendant les intérêts des habitants du Vieux Bourg de Petit-Mars.

L'intérêt de cette étude de cas réside également dans la contre-proposition présentée par l'association « À l'est de l'Erdre ».

### Carte 6. Le projet de RD 178 entre Nort / Erdre et Carquefou : variantes et dispositif associatif



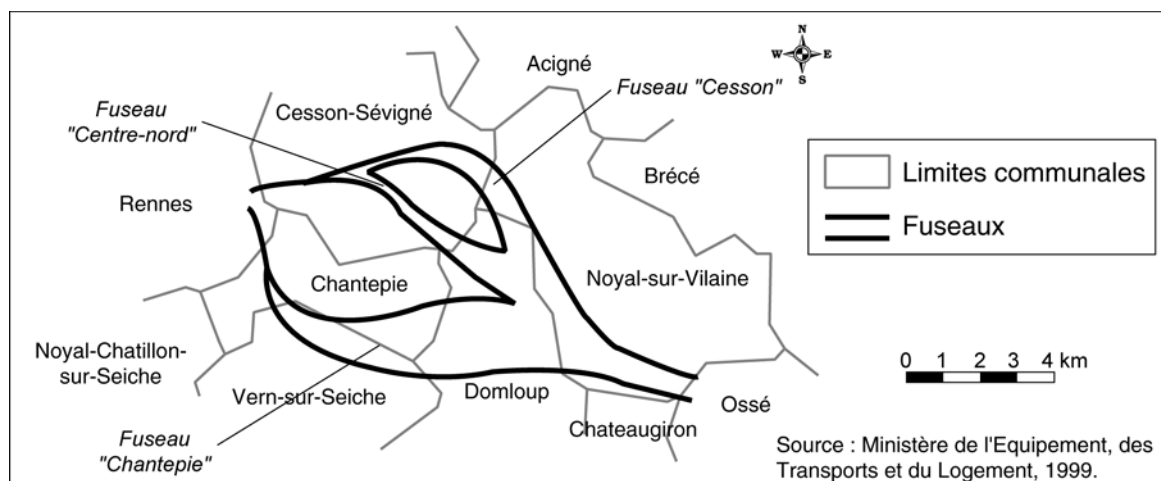
#### ➤ Le TGV Ouest à l'entrée de Rennes

Proposés par le Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du TGV Bretagne-Pays de la Loire, quatre fuseaux étaient initialement susceptibles d'accueillir le futur tracé du TGV Ouest pour

<sup>181</sup> Le fils du président de l'association est décédé suite à un accident de la circulation sur cette route.

son entrée dans l'agglomération rennaise avec un fuseau au sud par Chantepie, un fuseau au nord par Cesson-Sévigné (carte 7). Une association est alors créée à Chantepie, sur les bases d'une ancienne association ayant obtenu l'abandon d'une route de liaison entre Chantepie et Vern / Seiche. Afin de se positionner de façon positive, et non contre le projet, l'association élargit son secteur géographique dans son intitulé, « association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soeuvres (ABS) », et se place ainsi dans une logique de protection d'une zone verte proche de Rennes et soumise à une pression constante<sup>182</sup>. De plus, elle agit de façon constructive en proposant une « troisième voie » située entre les premiers fuseaux présentés. Cette nouvelle option sera même retenue par la SNCF, mais, avec comme contre-effet le déplacement de la mobilisation sur les nouveaux fuseaux.

**Carte 7. Le projet de TGV Ouest à l'entrée de Rennes**



*d. Un macro-conflit surfacique : le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*

Déclinons tout d'abord les principales caractéristiques du projet avant de présenter l'enquête spécifique réalisée auprès des populations mobilisées qui a permis de distinguer différents échantillons de populations.

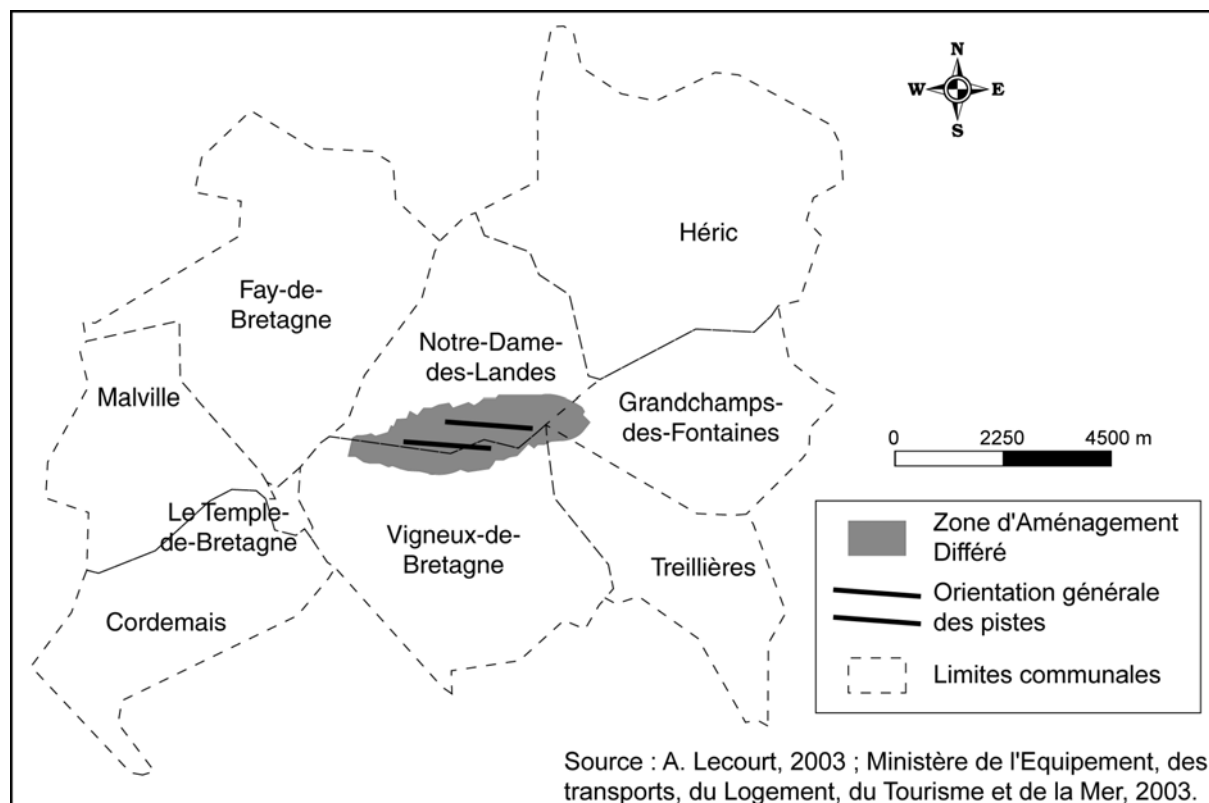
➤ Le projet et la mobilisation associative

Prévu par le schéma directeur de l'OREAM Loire de 1970, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a fait l'objet de la création d'une ZAD de 1225 ha dès 1974 (carte 8). Cette création a suscité de vives réactions chez les agriculteurs locaux qui, pour défendre leurs intérêts, ont constitué « l'Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport (ADECA) »,

<sup>182</sup> Le nord de la commune doit faire face à différents projets : station de garage du VAL, extension d'une zone commerciale, projet de multiplexe et d'infrastructure routière).

qui est toujours active aujourd'hui. Mais, à cette époque, le projet n'est pas allé plus en avant. Il réapparaît dans le discours des élus ligériens et bretons au début des années 1990, pour finalement apparaître dans les schémas collectifs approuvés par le gouvernement en octobre 2000. L'objectif affiché de cette nouvelle plate-forme est de remplacer l'aéroport de Nantes-Atlantiques qui arrive à saturation.

**Carte 8. Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**



À partir de décembre 2000, la mobilisation s'organise avec la création de l'ACIPA, « Association Citoyenne Intercommunale des Populations Concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes » qui regroupe les habitants des communes de Bouvron, Cordemais, Grandchamp-des-Fontaines, Malville, Savenay, Sucé-sur-Erdre, Treillières, Casson, Fay-de-Bretagne, Héric, Notre-Dame-des-Landes, Sautron, Le Temple-de-Bretagne et Vigneux-de-Bretagne (l'aire d'action de l'association est plus importante que celle concernée officiellement par le projet). A l'ACIPA, s'ajoute l'association « Bien Vivre à Vigneux » créée en 1994 qui agit pour la défense de la nature, de l'environnement et du cadre de vie à Vigneux-de-Bretagne, tandis que l'ADECA se mobilise également de nouveau.

Ce projet a bénéficié de la nouvelle procédure de débat public qui s'est déroulée de décembre 2002 à mai 2003 au sein des villes du grand Ouest. Ce débat a surtout été l'occasion de mettre

à jour certaines controverses entre porteurs de projets et opposants concernant notamment le choix du site de Notre-Dame-des-Landes ou encore la saturation de l'aéroport de Nantes-Atlantiques.

➤ L'enquête par questionnaires

Cette enquête a été réalisée le dimanche 22 juin 2003 à Notre-Dame-des-Landes lors du pique-nique organisé par l'ACIPA. 261 questionnaires ont été récoltés, seuls 226 se sont avérés exploitables dans leur intégralité<sup>183</sup>.

Le questionnaire proposé est divisé en cinq parties présentant des objectifs précis.

La première « votre relation avec les associations » vise simplement à distinguer les personnes interrogées suivant leur implication dans la mobilisation (questions 1 et 2) et à mettre en évidence la relation entre l'implication dans ce mouvement et l'expérience associative de chacune des personnes interrogées (question 3 et 4).

La seconde partie « les choix résidentiels » permet de connaître les communes de résidence des personnes interrogées (question 5 et 6), l'ancienneté de leur domiciliation actuelle (question 7), le mode d'occupation de la résidence principale (locataire ou propriétaire, question 9), le motif principalement pour le choix résidentiel (question 8), et la commune du lieu de travail (question 10).

La troisième partie « le projet et ses impacts » s'interroge sur le niveau de dégradation de la qualité de vie que représente le projet (question 11) et sur les éléments les plus touchés par le projet (le bruit, le paysage, l'environnement naturel, le patrimoine historique, l'emprise foncière, question 12). Les deux questions suivantes cherchent à connaître les impacts de la réalisation du projet sur la vie des personnes interrogées, notamment sur un possible déménagement si les nuisances étaient trop fortes (question 13), ainsi que sur leur niveau d'anticipation en cas de réalisation du projet (question 14). L'objectif de la question 15 est de savoir si la connaissance du projet dans sa configuration actuelle remettrait en cause les choix résidentiels.

La quatrième partie a trait plus spécifiquement au débat public. Elle permet de préciser le niveau d'investissement des individus interrogés dans la mobilisation par leur présence à une ou plusieurs réunions du débat public (question 16), mais aussi par le fait d'avoir posé une question ou émis un commentaire lors du débat (question 17).

---

<sup>183</sup> Le questionnaire est en annexe 1.

La dernière partie « questions personnelles » vise à améliorer la connaissance du profil socio-professionnel des personnes interrogées, leur CSP (question 18), leur âge (question 19), leur sexe (question 20), et la composition de la cellule familiale (question 21).

➤ Un double échantillon

D'emblée, deux critères doivent être pris en compte avant d'analyser plus en avant l'organisation de la mobilisation face au projet : d'une part un critère géographique à savoir la localisation résidentielle des personnes interrogées, et d'autre part, un critère d'ordre sociologique, l'adhésion ou non à une association opposée au projet. L'application de ces deux critères conduit à distinguer différents échantillons d'individus.

La répartition géographique des personnes interrogées suivant leur commune de résidence au prorata des populations des communes concernées permet de distinguer deux échantillons de personnes (carte 9). Un premier est constitué des individus résidant dans les communes directement concernées par le projet et situées autour de l'emprise (groupe 1). Ces communes peuvent être classées en quatre classes en fonction du nombre de personnes mobilisées pour 10 000 habitants. Un second échantillon est composé d'individus résidant dans des communes du groupe 2, plus éloignées de l'espace-support.

Un second critère d'ordre sociologique permet également de distinguer trois échantillons en fonction de leur adhésion ou non à une association opposée au projet (tableau 11) :

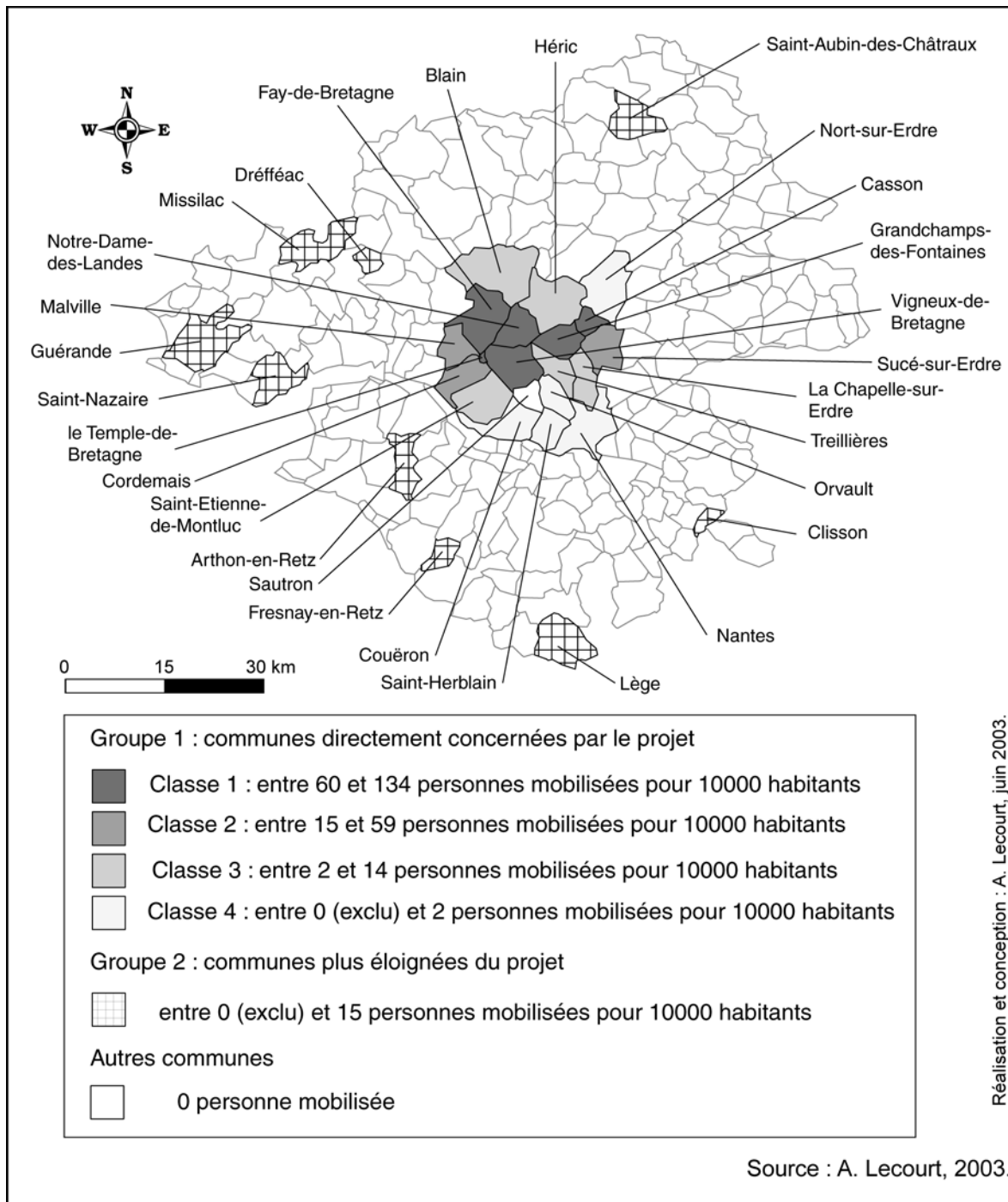
- l'échantillon « ensemble » : regroupe l'ensemble des individus interrogés au cours de la journée (226 personnes) ;
- l'échantillon « adhérents » : regroupe l'ensemble des individus interrogés adhérant à une des associations opposées au projet (179 personnes) ;
- l'échantillon « non adhérents » : regroupe l'ensemble des individus interrogés n'adhérant à aucune association (53 personnes).

**Tableau 11. L'opposition au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, une première distinction entre adhérents et non adhérents**

	Nb. Cit.	Fréq.
<b>Oui</b>	179	76,5 %
<b>non</b>	53	23,5 %
<b>Total</b>	226	100 %

Source : A. Lecourt, 2003. Questionnaire auprès des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, question 1 « Adhérez-vous à une association opposée au projet ? »

**Carte 9. Un premier critère de distinction d'ordre géographique**



Ces différents échantillons permettent d'ores et déjà de distinguer différentes populations ce qui est nécessaire pour comprendre les processus en œuvre dans la géographie de cette mobilisation.

Par ailleurs, nous aurons également recours à l'analyse cartographique réalisée à partir des communes de résidence des signataires de la pétition organisée par l'ACIPA (chiffres de juillet 2001). Elle permettra notamment de voir comment la géographie de la mobilisation a évolué.

*e. Un macro-conflit linéaire : le TGV Bretagne-Pays de la Loire en Mayenne*

Comme pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, cette étude de cas a également fait l'objet d'une enquête par questionnaire auprès des présidents des associations.

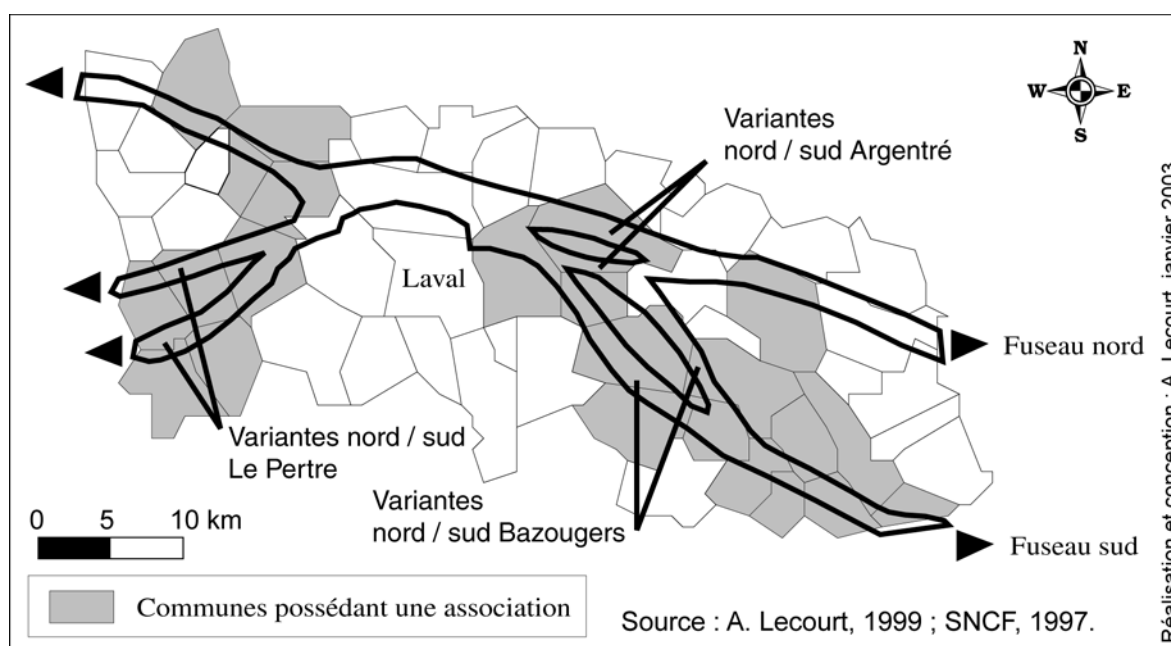
➤ Le projet et la mobilisation

Bien que située en dehors de la Bretagne, nous avons retenu cette étude de cas en raison de son importance dans notre démarche de recherche, mais aussi, parce qu'il n'y a pas eu récemment de macro-conflit linéaire dans notre aire d'étude.

Le projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire, contenu dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé par décret le 1<sup>er</sup> avril 1992, prévoit l'élaboration de deux branches d'un réseau ferré à grande vitesse pour les deux régions, avec un tronç commun jusqu'aux environs de Sablé sur Sarthe. Nous avons retenu pour cette analyse uniquement la branche ouest et dans le département de la Mayenne.

L'organisation de la mobilisation qui s'est mise en place à partir du printemps 1997 est relativement simple puisqu'elle « colle » aux fuseaux proposés. Vingt associations se sont ainsi constituées face au projet dont deux intercommunales dans les 42 communes concernées officiellement par le projet (carte 10). En avril 2001, les fuseaux Bazougers nord, Argentré Sud et Le Pertre ont été retenus.

## Carte 10. Le projet de TGV Ouest en Mayenne et répartition du tissu associatif



### ➤ Le questionnaire auprès des présidents d'associations

Cette enquête par questionnaire réalisée au premier semestre 1999 compte dix questions classées en quatre groupes<sup>184</sup>.

Le premier groupe de questions est relatif à l'association : date de création (question 1), évolution du nombre d'adhérents (questions 2 à 4), répartition géographique des adhérents suivant les communes de résidence (question 5).

Le second ensemble de questions a trait à l'organisation et aux actions de l'association en étudiant la mise en réseau des associations (question 6), et les différentes actions menées (question 7).

L'ensemble de questions suivant est relatif au processus de décision : dialogue avec les institutions (question 8), commentaire sur les grandes étapes de ce processus (question 9).

Enfin, une dernière question ouverte laissait la possibilité aux personnes interrogées de donner leur sentiment général sur le projet

Par les informations obtenues, ces études de cas principales permettent de mettre à jour différentes situations de conflits par leurs échelles différentes, par les caractéristiques

<sup>184</sup> Le questionnaire est en annexe 2.



différentes des aménagements contestés et par des contextes socio-spatiaux variables. Comme nous le verrons, de ces différents éléments découlent des stratégies variables de la part des opposants.

## 2.2. Les études complémentaires

Les études complémentaires n'ont pas fait l'objet d'un travail de terrain, mais s'appuient davantage sur des revues de presse ou sur la littérature. Nous les avons retenues parce que chacune d'elles présente une originalité permettant d'enrichir notre réflexion : le conflit lié à l'usine de traitement des lisiers à Milizac est un exemple de mobilisation réussie puisque le projet a été annulé ; le projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne, qui lui aussi a été abandonné, occupe une situation particulière dans l'histoire des grandes luttes anti-nucléaires.

### *a. Un méso-conflit : l'usine de traitement des lisiers de Milizac*

Cette étude de cas basée sur une revue de presse et les informations fournies par les opposants via leur site internet apporte un complément aux études de cas principales car le projet a fait l'objet d'un refus de la part du préfet alors que le commissaire-enquêteur avait émis un avis favorable.

Le projet présenté par un groupement d'agriculteur dénommé Val'Ouest au début de l'année 2000 prévoit la réalisation d'une installation classée en vue du retraitement des excédents en lisiers des exploitants du groupement. Le projet est localisé à Milizac, commune de 2884 habitants, située dans la couronne périurbaine de Brest. Face à ce projet, et avant même le dépôt de la demande d'installation classée en préfecture, « l'association pour la qualité de la vie à Milizac et dans les communes voisines » est créée et va recenser très vite près de six cents adhérents. C'est alors un véritable face à face qui s'est instauré entre les porteurs du projets et les opposants qui a même abouti sur la scène politique avec l'élection en 2001 à mairie de Milizac d'une liste des opposants au projet (l'équipe municipale sortante s'était prononcée favorablement au projet).

### *b. Le projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne*

À la fin des années 1970, l'opposition à l'implantation d'une centrale nucléaire en Basse-Bretagne et plus particulièrement à Plogoff est sans doute la mobilisation qui a le plus marqué l'histoire de l'écologie bretonne que ce soit par sa précocité (c'est le premier macro-conflit rencontré en Bretagne et l'un des premiers en France) et par son ampleur. Nous ferons donc régulièrement référence à ce conflit en nous appuyant principalement sur un travail réalisé par

Tudi Kernalegenn<sup>185</sup>.

Ce conflit, d'importance dans l'histoire de l'écologie bretonne, permet de s'interroger notamment sur la relation entre les conflits d'aménagement et le renforcement des identités régionales, mais également de s'interroger sur la multiplication des espaces-soutiens sur la mobilisation puisque initialement cinq sites étaient à l'étude en Basse-Bretagne.

Ces études de cas complémentaires vont permettre de mettre à jour les stratégies ayant conduit à la réussite de la mobilisation associative, et en particulier le rôle des caractéristiques de l'aménagement (multiplication des sites, thématique du nucléaire) dans le cas de la Basse-Bretagne.

## **Conclusion**

---

Ce chapitre avait pour objectif de d'exposer la méthodologie retenue pour répondre aux questions de recherche posées dans le chapitre précédent. Cette méthodologie d'appuie sur une approche exploratoire en deux temps qui a permis de fixer les hypothèses nécessaires à une démarche hypothético-déductive. Elle a également pour objectif d'articuler recherche quantitative et qualitative afin d'améliorer notre compréhension des interactions entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement dans la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement.

---

<sup>185</sup> KERNALEGENN Tudi, 2001, *Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)*, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, 203 p. + annexes.

## CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

---

En réponse au premier objectif exposé dans l'introduction générale, cette première partie nous a permis de mettre en place notre problématique de recherche et les hypothèses de travail qui y sont rattachées et de justifier notre cadre méthodologique. La réflexion menée à l'occasion de cette thèse est ainsi portée par la conjecture suivante : la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement sont fortement conditionnés par les propriétés socio-spatiales du territoire d'accueil, de même que par les caractéristiques de l'aménagement considéré.

Il convient dans la seconde partie d'aborder avec précision et de façon systématique pour notre base de données et nos études de cas les thèmes de réflexion présentés au chapitre 1 relatifs à la géographie des conflits afin de vérifier nos hypothèses de travail. Comment les conflits sont-ils répartis dans l'espace ? Comment la valeur d'usage des espaces évolue-t-elle à la fois dans l'espace et dans le temps ? Comment, à l'échelle du conflit, les populations mobilisées sont-elles réparties dans l'espace ? Comment les configurations territoriales et les caractéristiques de l'aménagement interviennent-elles dans ces questionnements ? Ces questions font l'objet des analyses menées dans les trois chapitres qui suivent.

## **DEUXIÈME PARTIE**

### ***LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT***

## INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

---

La distribution spatiale des conflits d'aménagement nous intéresse autant que son évolution depuis le début des années 1950. En effet, cette étude vise à montrer les grands contrastes de la distribution des conflits d'aménagement, et les facteurs qui les expliquent. La combinaison des échelles nationale, régionale, communale et celle plus spécifique des conflits d'aménagement permet une étude pointue des disparités géographiques dans ce domaine.

La distribution des conflits d'aménagement à l'échelle régionale apparaît ainsi fortement contrastée. Certains espaces possèdent une valeur d'usage très forte, alors que d'autres ne font l'objet d'aucune mobilisation associative à l'encontre de projets d'aménagement. À cette échelle, ce sont principalement les caractéristiques de l'espace-support qui déterminent l'apparition des situations conflictuelles, même si l'espace breton semble s'organiser également en fonction des types de conflits. De son côté, l'analyse géographique de la mobilisation à l'échelle du conflit d'aménagement précise le rôle des caractéristiques de l'aménagement.

Une lecture spatio-temporelle de la géographie des conflits d'aménagement met en évidence les processus de diffusion auxquels elle est soumise. À l'échelle régionale, les conflits se diffusent à partir des grands centres urbains précocement concernés par ces conflits en fonction de la nature de l'espace-support. À l'échelle du conflit, la diffusion de la mobilisation trouve un point de départ sur ou à proximité de l'emplacement du projet et met en avant des processus variables suivant les caractéristiques de l'aménagement.

Les analyses à l'échelle de l'espace breton et à celle du conflit sont également complémentaires afin d'expliquer la géographie des conflits d'aménagement. À l'échelle régionale, les configurations démographiques, économiques ou encore environnementales de l'espace-support définissent des espaces plus susceptibles de se mobiliser que d'autres. À l'échelle du conflit, la structure socio-professionnelle de la population locale, son expérience dans le domaine associatif ou encore les réseaux de sociabilité préexistants permettent de mieux comprendre les conditions d'entrée dans une action collective.

La combinaison de ces différentes échelles sera ainsi au cœur de l'analyse que propose cette seconde partie.

### **CHAPITRE 3. LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT**

---

Ce premier chapitre a pour objet d'analyser la distribution spatiale des conflits d'aménagement. Il s'appuie sur des échelles multiples, chacune d'elles permettant d'améliorer notre connaissance de cette distribution.

Aussi, d'après les analyses réalisées aux échelles départementale, cantonale et communale, la valeur d'usage des espaces semble très variable. En effet, tous n'ont pas fait l'objet d'un nombre comparable de conflits. Certains espaces se distinguent par leur nombre élevé de conflits d'aménagement. Ils concentrent un certain nombre de facteurs déclenchants qui augmentent les risques de voir apparaître des conflits d'aménagement. Ce sont donc principalement les caractéristiques de l'espace-support qui semblent déterminer l'apparition de situations conflictuelles, bien qu'une organisation de l'espace suivant les types d'aménagement soit perceptible.

D'une manière complémentaire, l'analyse de la distribution de la mobilisation à l'échelle du conflit précise le rôle des caractéristiques de l'aménagement, et notamment de sa forme, dans la répartition spatiale des populations mobilisées.

Nous reviendrons donc tout d'abord sur les contrastes qui existent dans la répartition des conflits d'aménagement aux échelles départementale, cantonale et communale, puis nous évoquerons la géographie du conflit d'aménagement à travers celle de la mobilisation à l'encontre de l'aménagement considéré.

## **I. LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : UNE RÉPARTITION DES VALEURS D'USAGE TRÈS CONTRASTÉE**

---

Une première lecture spatiale des conflits d'aménagement va nous permettre de différencier deux types d'espaces suivant leur valeur d'usage :

- un premier type d'espace à valeur d'usage faible, au sein duquel les conflits d'aménagement sont dispersés (éparpillement des objets sur une vaste superficie) et dont l'apparition est commandée par l'acceptation sociale de certains projets considérés « à risques » ou « sources de nuisances ». Les espaces à valeur d'usage faible n'ont pas de sensibilité particulière ni d'un point de vue social, ni d'un point de vue environnemental ;

- un second type d'espace à forte valeur d'usage, au sein duquel les conflits sont plus concentrés (accumulation d'objets sur un espace restreint avec localement de fortes densités et des distances réduites entre les objets) et dont le développement est commandé soit par la valeur d'usage attribuée à l'espace considéré, soit par un contexte social d'émergence particulièrement favorable. C'est ce second type d'espace qui détermine l'existence d'espaces aux enjeux importants comme le littoral, la montagne ou les espaces périurbains.

Notre ambition est ainsi de distinguer différents espaces suivant leur valeur d'usage, de préciser leur localisation en référence au zonage en aire urbaine et aux communes définies comme littorales par le Conservatoire du Littoral, ainsi que de différencier des espaces suivant les types de conflits dont ils sont l'objet.

### **1. Une géographie contrastée à toutes les échelles**

Attachons-nous tout d'abord à dresser les grands traits de la géographie des conflits d'aménagement. Celle-ci laisse apparaître des contrastes de plus en plus marqués lors du passage de l'échelle des départements français à celle des cantons bretons.

#### 1.1. Une répartition contrastée à l'échelle des départements français

La carte 11 issue de la thèse de Bruno Charlier ainsi que le tableau 12 qui lui est associé définissent les grands traits de la répartition des conflits d'aménagement à l'échelle des

départements français<sup>186</sup>. Ils permettent également de resituer les départements bretons dans le contexte national.

La carte relève ainsi deux contrastes majeurs. Tout d'abord, une forte opposition nord-sud : les 39 départements méridionaux, situés au sud d'une ligne La Rochelle-Thonon-les-Bains concentrent 58 % des conflits recensés entre 1974 et 1994, soit, en moyenne, 24 conflits par département<sup>187</sup>. C'est très exactement le double de la moyenne de l'ensemble septentrional. Trois régions contribuent à cette sur-représentation de la partie sud du pays : Rhône-Alpes, Aquitaine et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elles regroupent d'ailleurs la majorité des 20 départements pour lesquels Bruno Charlier a enregistré le plus de conflits, alors que les 20 derniers se situent surtout dans la moitié nord de l'hexagone.

Le second contraste majeur souligne l'importance des départements frontaliers, fortement urbanisés et industrialisés, et littoraux face aux départements de l'intérieur. Parmi ces 40 départements qui regroupent 58 % des conflits, cinq groupes principaux peuvent être isolés : la Bretagne, le Nord-Pas-de-Calais, le littoral atlantique de la Charente-Maritime aux Pyrénées-Atlantiques, les départements littoraux de la région PACA, et les Alpes du nord. Seule l'Ile-de-France, malgré quelques disparités départementales, forme un îlot de conflictualité au sein de la partie nord de la France en rassemblant 6,5 % des conflits.

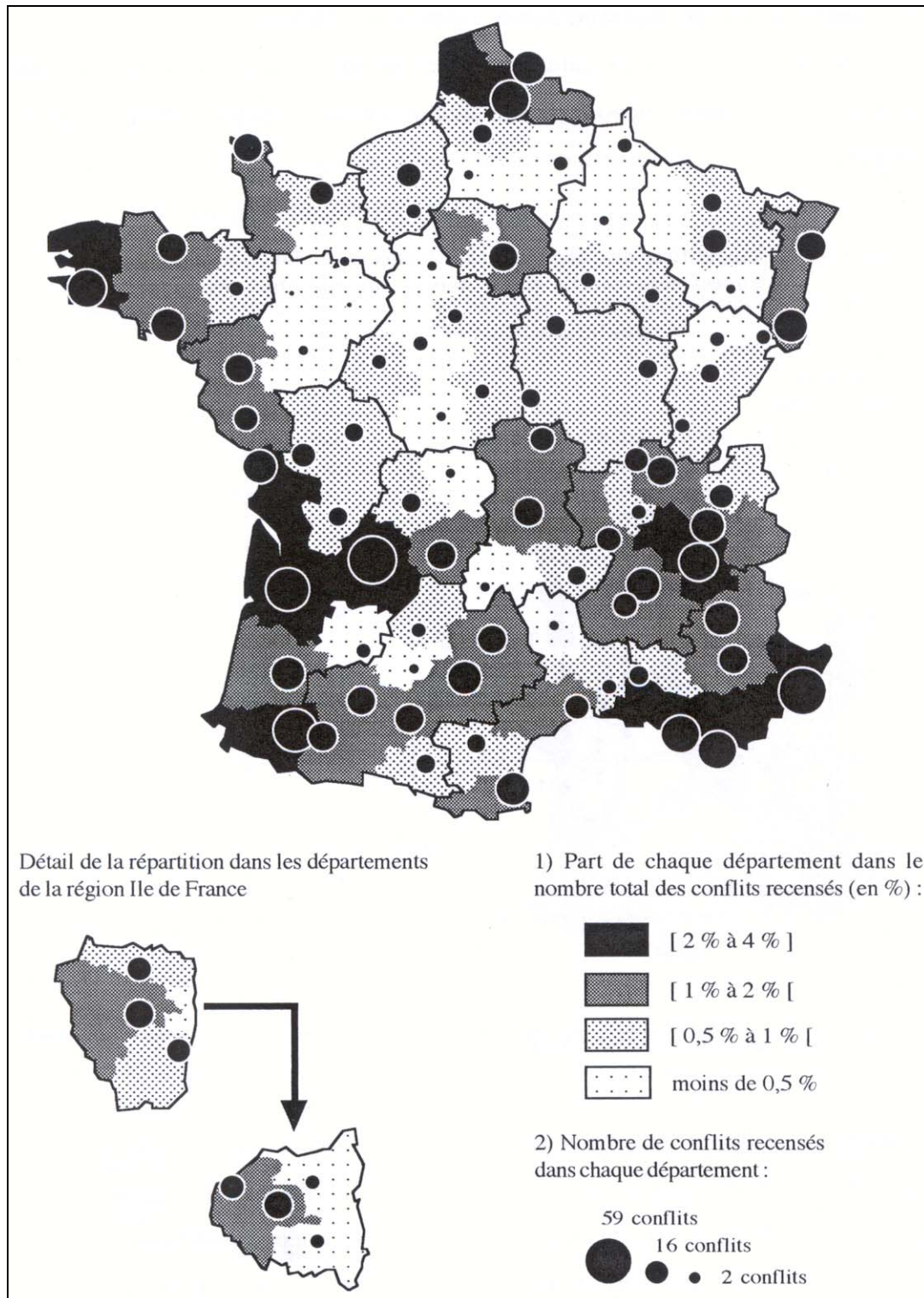
---

<sup>186</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire, op.cit.*, pp. 362-365.

<sup>187</sup> Le poids de la partie méridionale de la France est vraisemblablement exagéré par les effets de la proximité du lieu d'édition de *Combat Nature* à savoir Périgueux, notamment pour le département de la Dordogne pour laquelle la revue garde toujours une sensibilité particulière quant aux conflits environnementaux qui s'y déroulent. Il est par contre plus difficile d'évaluer l'importance de cette localisation pour les départements limitrophes. Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire, op.cit.*, p. 31.



**Carte 11. Répartition départementale des conflits recensés dans la revue Combat Nature entre 1974 et 1994**



Source : Bruno Charlier, 1999.

**Tableau 12. Comparaison de la conflictualité environnementale observée dans différents types de départements**

Types de départements	Nombre de départements	Conflictualité observée	
		Nombre de conflits recensés	Part dans le total national
<b>1) départements méridionaux</b>	39	931	57 %
<b>2) départements septentrionaux</b>	56	688	42 %
<b>3) départements littoraux et frontaliers</b>	40	938	58 %
<b>4) départements de l'Île-de-France</b>	7	103	6,5 %
<b>Total pour l'ensemble du territoire national</b>	95	1619	100 %

Source : Bruno Charlier, 1999.

Les départements bretons présentent des situations diverses dans l'analyse de Bruno Charlier. Le Finistère apparaît comme hautement conflictuel en rassemblant entre 2 et 4 % de l'ensemble des conflits hexagonaux, alors que la conflictualité est assez faible en Ille-et-Vilaine (seulement entre 0,5 et 1 % des conflits). Quant aux Côtes d'Armor, le Morbihan et la Loire-Atlantique, regroupant entre 1 et 2 % des conflits, ils sont dans une situation intermédiaire.

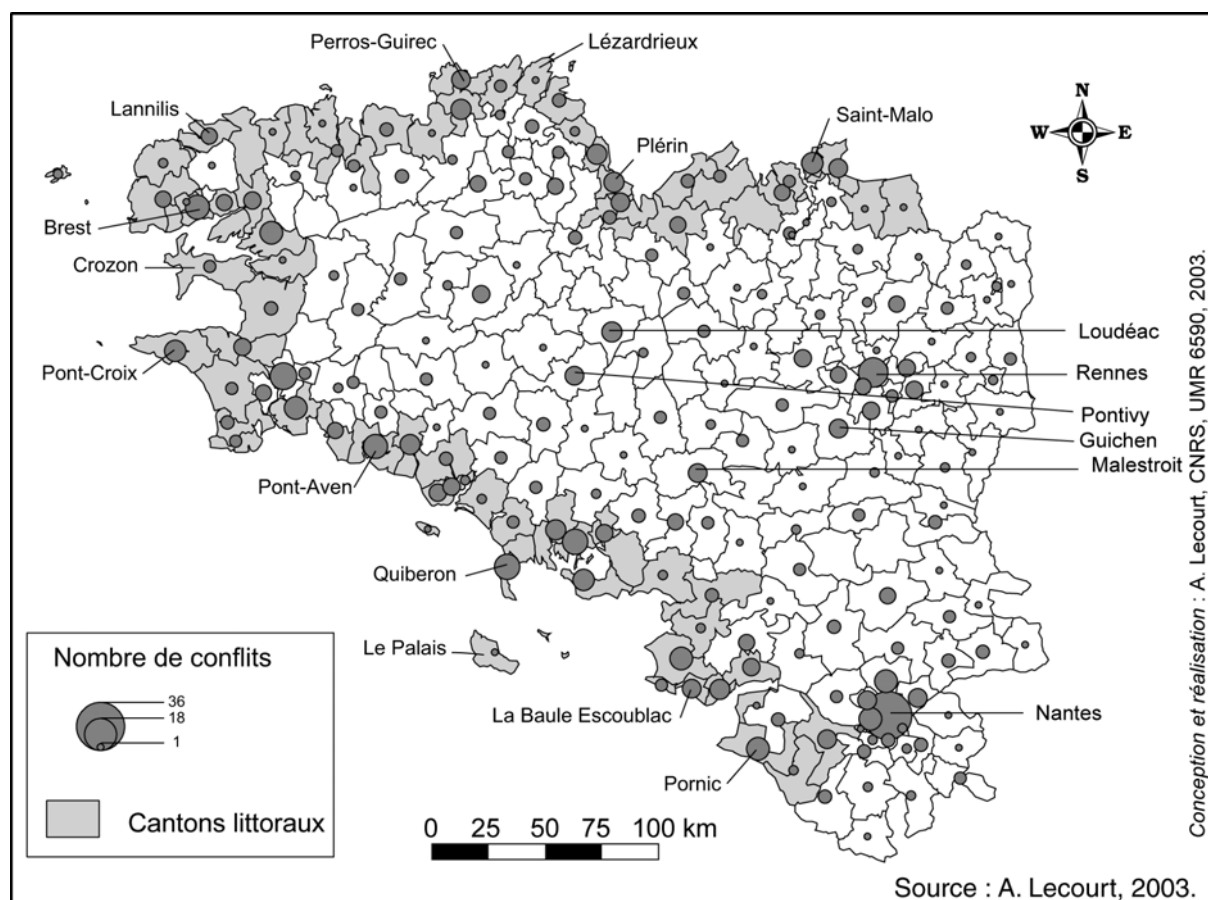
La situation des départements bretons peut ainsi être qualifiée « d'intermédiaire » puisqu'ils appartiennent à la fois aux départements littoraux à la conflictualité supérieure à la moyenne des départements français, et à la moitié nord de la France, moins encline aux conflits que la partie sud.

Une analyse à l'échelle infra-régionale va permettre de préciser cette analyse des contrastes dans la répartition des conflits d'aménagement.

### 1.2. Une géographie contrastée à l'échelle infra-régionale

Au sein des départements bretons, la géographie des conflits est, elle aussi, fortement contrastée (carte 12). Elle laisse tout d'abord apparaître un contraste entre le littoral et l'intérieur caractéristique de l'organisation péninsulaire de la Bretagne, mais également de fortes disparités au sein même de ces deux espaces.

## Carte 12. Une géographie contrastée à l'échelle infra-régionale



Les cantons littoraux se distinguent de ceux de l'intérieur avec 4,5 conflits en moyenne contre 2,8 pour les cantons de l'intérieur (tableau 13). D'un point de vue spatial, ce contraste est particulièrement visible dans la partie occidentale de la Bretagne. À l'est, il est atténué par la présence des deux métropoles régionales, Nantes et Rennes.

**Tableau 13. Un contraste littoral / intérieur**

	Nombre de cantons	Nombre de conflits	Nombre moyen de conflits
<b>Cantons littoraux</b>	78	351	4,5
<b>Cantons « intérieurs »</b>	158	449	2,8
<b>Total</b>	236	800	3,4

Source : A. Lecourt, 2003.

Les contrastes sont également très forts au sein même des cantons littoraux. En effet, des points de condensation où les conflits sont plus nombreux apparaissent, notamment sur le littoral sud : Côte d'Amour, Golfe du Morbihan, cantons de Pont-Aven, de Fouesnant et de Pont-Croix au sud. Sur le littoral nord, les points de condensation sont plus rares (Lannion-

Perros, Etables-Plérin-Saint-Brieuc, Saint-Malo-Cancale) et les espaces de faible valeur plus nombreux comme le canton de Lézardrieux, et une partie du Finistère nord.

De même à l'intérieur de la Bretagne, le contraste est très fort entre les cantons urbains et les autres espaces. Les conflits sont ainsi nombreux à Nantes (36 conflits), Rennes (15 conflits) ou Quimper (13 conflits), mais également dans les cantons en situation de carrefour comme ceux de Pontivy, Loudéac ou Malestroit. Signalons également que les cantons situés à proximité des centres urbains possèdent des valeurs d'usage très différentes. Les conflits sont nombreux au nord de Nantes, assez faibles autour de Rennes (à l'exception du canton de Guichen). Quant à Brest et Quimper, leurs cantons voisins présentent un nombre de conflits assez faible à l'exception de ceux qui sont également en position littorale comme Daoulas ou Fouesnant.

Cette première approche à l'échelle de l'espace breton qui, à l'échelle nationale appartient aux espaces littoraux considérés comme plus conflictuels, fait état de multiples contrastes dans la répartition des conflits d'aménagement en Bretagne.

Cependant, les deux échelles nationale et régionale présentent des points communs offrant ainsi une possible lecture fractale de la répartition des conflits d'aménagement. En effet, celle-ci apparaît clairement contrastée en se concentrant sur les espaces littoraux malgré des disparités internes, et sur les espaces urbains.

Une analyse plus détaillée à l'échelle communale permet de préciser ces différents contrastes, notamment entre des espaces où les conflits sont très concentrés et d'autres où ils ont plutôt tendance à la dispersion soulignant ainsi la grande variabilité dans la répartition des valeurs d'usage des espaces.

## **2. La géographie des conflits d'aménagement à l'échelle communale au sein de l'espace breton : entre concentration et dispersion**

L'analyse de la carte 12 a laissé percevoir des contrastes très forts entre les cantons bretons, notamment entre les cantons urbains, périurbains et ruraux, tout en soulignant l'importance des cantons littoraux. Nous proposons d'affiner cette analyse à l'échelle communale. Pour simplifier la lecture de la répartition des conflits d'aménagement à cette échelle, nous avons regroupé les communes suivant leur valeur d'usage (tableau 14). Ainsi, les conflits sont présents dans seulement 29 % des communes, alors qu'ils sont absents de 71 % des

communes. La valeur d'usage est très faible (un seul conflit) dans 18 % des communes. A l'inverse, elle est forte dans un nombre limité de communes.

**Tableau 14. La valeur d'usage des communes bretonnes**

	Valeur d'usage				
	Nulle (0 conflit)	Très faible (1 conflit)	Faible (2 ou 3 conflits)	Moyenne (4 ou 5 conflits)	Forte (supérieur ou égal à 6 conflits)
<b>Nombre de communes</b>	1057	271	132	18	14
<b>Part dans l'ensemble des communes</b>	71 %	18,2 %	8,8 %	1,2	0,8

Source : Arnaud Lecourt, 2003

Afin de mieux comprendre la répartition des conflits d'aménagement, nous avons eu recours au zonage en aire urbaine ainsi qu'aux communes littorales selon la définition proposée par le Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres<sup>188</sup>. Cette analyse à l'échelle communale permet de visualiser trois phénomènes : la concentration des conflits sur les pôles urbains, la dispersion des conflits au sein des communes périurbaines, multipolarisées ou rurales, et le rôle variable de la situation littorale suivant les types d'espace. D'un point de vue spatial, la géographie des conflits s'organise suivant la distance aux pôles urbains et en fonction des axes de communication.

### 2.1. Une concentration très forte sur les pôles urbains

La première caractéristique de la distribution des conflits d'aménagement au sein de l'espace breton est leur forte concentration sur les pôles urbains (tableau 15). Ceux-ci rassemblent en effet 39 % des conflits avec en moyenne 2,2 conflits par commune contre 0,54 pour l'ensemble des communes. Les communes périurbaines, multipolarisées et rurales suivent loin derrière avec des moyennes beaucoup plus faibles.

Par ailleurs, les deux tiers des pôles urbains sont mobilisés contre seulement 29,9 % pour les communes périurbaines, 25,5 % pour les communes multipolarisées, 22,5 % pour les communes rurales.

---

<sup>188</sup> De la définition des communes littorales proposée par le Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres, nous avons exclu les communes situées autour du Lac de Grand Lieu.

**Tableau 15. Valeur d'usage et zonage en aires urbaines**

	Nombre de communes	Nombre de conflits	Moyenne par commune	Nombre de communes mobilisées	% communes mobilisées
<b>Pôles urbains</b>	143	313 (39,1 %)	<b>2,2</b>	91	<b>63,6 %</b>
<b>Couronnes périurbaines</b>	451	182 (22,8 %)	0,4	135	29,9 %
<b>Communes multipolarisées</b>	141	54 (6,8 %)	0,38	36	25,5 %
<b>Espace à dominante rurale</b>	754	251 (31,3 %)	0,33	170	22,5 %
<b>Ensemble</b>	1489	800	0,54	432	29 %

Source : A. Lecourt, 2003.

Le phénomène de concentration mis en évidence précédemment est donc le fait des pôles urbains, alors que les autres espaces sont davantage marqués par la dispersion. Cependant, au sein même de ces différents espaces, des disparités existent.

## 2.2. De fortes disparités au sein des différents types de communes

Si l'on considère chacune des zones composant le ZAU, concentration et dispersion sont également présentes mais dans des proportions différentes. Le tableau 16 et la carte 13 accompagnent cette analyse.

### *a. Un phénomène de concentration accentué sur les pôles urbains*

Si près de 64 % des pôles urbains ont connu au moins un conflit depuis la 2<sup>nd</sup>e Guerre Mondiale, les écarts sont très forts entre les communes. Tout d'abord, un nombre limité de communes avec une forte valeur d'usage concentre près de la moitié des conflits. Sur ces douze communes, dix sont des villes-centres d'aire urbaine, et certaines, touchées plus précocement, présentent des valeurs très importantes comme Nantes (36 conflits), Rennes (15 conflits), Quimper (13 conflits) ou Brest (11 conflits). Les deux autres communes sont des pôles urbains associés à Nantes : la Chapelle-sur-Erdre et Saint-Herblain. A l'inverse, l'autre partie des conflits se disperse dans plus de 85 % des pôles urbains répartis soit au sein de pôles urbains isolés, soit dans des pôles urbains associés aux villes-centres précédemment évoquées.

Aussi, si les valeurs d'usage sont globalement très élevées au sein des pôles urbains, elles sont particulièrement concentrées sur une partie d'entre eux.

*b. La dispersion dans les espaces périurbains, les communes multipolarisées et l'espace à dominante rurale*

Le phénomène de dispersion observé concerne principalement les communes périurbaines, multipolarisées et rurales. Dans ces types d'espace, 70 % des communes ont une valeur d'usage très faible. Les autres communes possèdent une valeur d'usage faible, et plus rarement moyenne.

D'un point de vue spatial, la répartition des conflits s'organise suivant la distance aux pôles urbains et les axes de communication. Le nombre de conflits par commune diminue en effet suivant la distance aux pôles urbains. Cependant, cette distance est modifiée par la présence des axes de communication principaux qui favorisent également la présence de conflits. Aussi, plus cette distance aux pôles urbains est grande, plus la géographie des conflits est influencée par la présence des axes de communication. Cependant, au-delà d'une certaine distance, et en dehors des espaces situés à proximité d'axes de communication, la répartition des conflits est plus aléatoire.

**Tableau 16. Dispersion et concentration des communes urbaines, périurbaines, multipolarisées et rurales**

1) nombre de communes

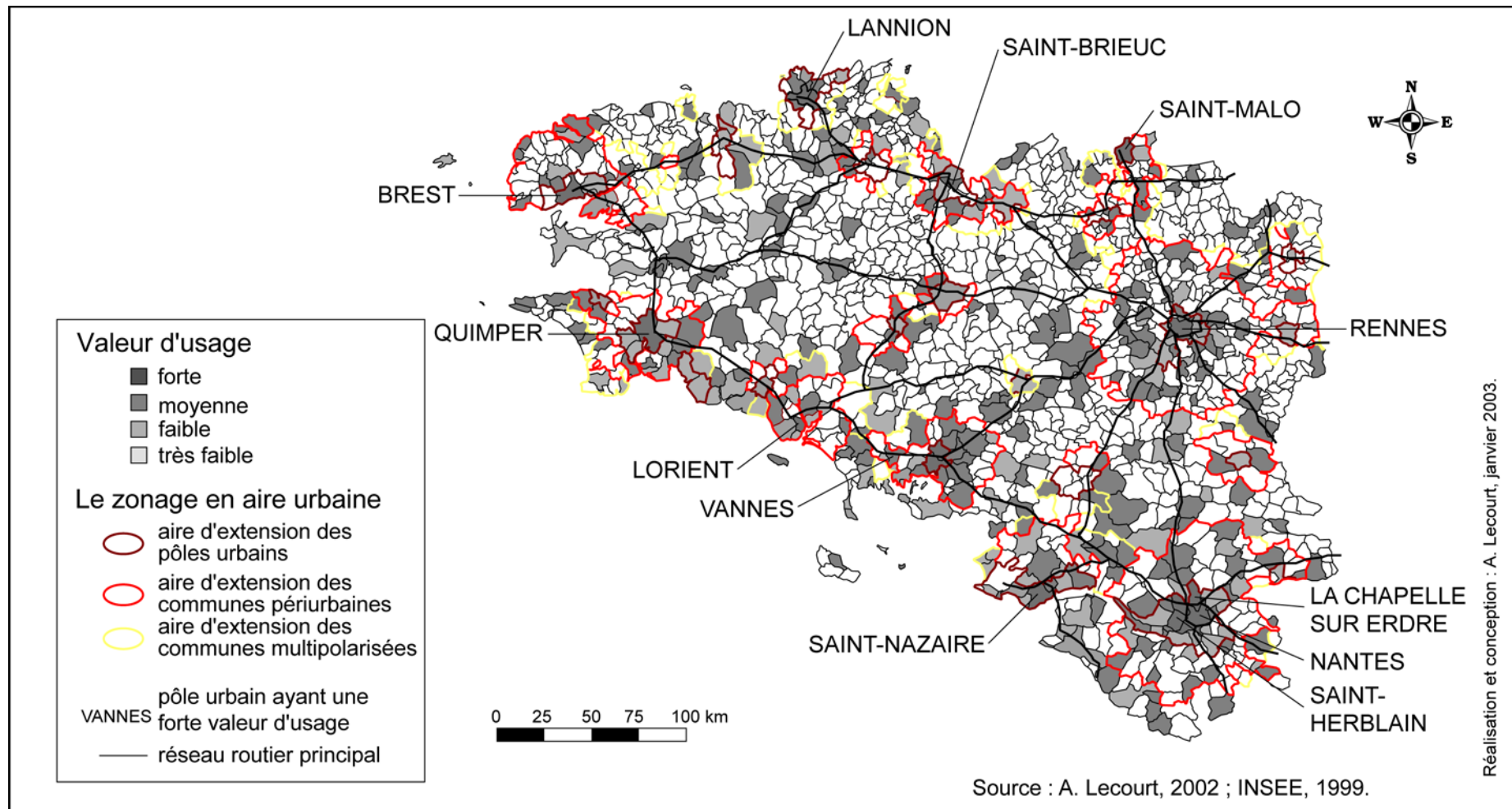
Valeur d'usage	Pôles urbains	Communes périurbaines	Communes multipolarisées	Espace à dominante rurale
<b>très faible</b>	26 (28,6 %)	100 (74,1 %)	25 (69,4 %)	119 (70 %)
<b>faible</b>	41 (45 %)	34 (25,2 %)	10 (27,8 %)	46 (27,1 %)
<b>moyen</b>	12 (13,2 %)	1 (0,7 %)	1 (2,8 %)	5 (2,9 %)
<b>fort</b>	12 (13,2 %)	-	-	-
<b>Total</b>	91 (100 %)	135 (100 %)	36 (100 %)	170 (100 %)

2) nombre de conflits

Valeur d'usage	Pôles urbains	Communes périurbaines	Communes multipolarisées	Espace à dominante rurale
<b>très faible</b>	24 (7,7 %)	100 (54,9 %)	25 (46,3 %)	119 (47,4 %)
<b>faible</b>	96 (30,7 %)	78 (42,9 %)	25 (46,3 %)	108 (43 %)
<b>moyen</b>	47 (15 %)	4 (2,2 %)	4 (7,4 %)	24 (9,6 %)
<b>fort</b>	146 (46,6 %)	-	-	-
<b>Total</b>	313 (100 %)	182 (100 %)	54 (100 %)	251 (100 %)

Source : A. Lecourt, 2003.

Carte 13. Valeur d'usage et zonage en aires urbaines





## 2.2. La situation littorale, un facteur aggravant ?

Si l'on considère dans un premier temps l'ensemble des communes bretonnes, la situation littorale apparaît comme un facteur renforçant la conflictualité. Du point de vue des communes mobilisées, 44 % des communes littorales ont reçu au minimum un conflit contre seulement 25 % pour les communes non littorales (tableau 17). Du côté du nombre moyen de conflits par communes, il est de nouveau nettement supérieur pour les communes littorales avec 1 conflit par commune contre seulement 0,41 pour les communes non littorales.

**Tableau 17. La situation littorale renforce la conflictualité**

	<b>Nombre de communes</b>	<b>Nombre de communes réceptrices</b>	<b>Part de communes réceptrices</b>	<b>Nombre de conflits</b>	<b>Nombre moyen de conflits par commune</b>
<b>Communes littorales</b>	313	138	44 %	317	1,01
<b>Communes non littorales</b>	1176	294	25 %	483	0,41

Source : A. Lecourt, 2003.

Cependant, la situation littorale a un impact variable suivant les types de communes, à commencer par les pôles urbains. En effet, pour ces communes, le pourcentage de communes réceptrices et le nombre moyen de conflits par commune sont assez proches, que les communes soient en situation littorale ou non (tableau 18). Pour ce type de commune, la situation littorale ne semble pas constituer un facteur discriminant. Ce résultat s'explique également par la présence parmi les communes non littorales des pôles urbains des aires urbaines de Rennes et Nantes qui, par l'importance de leur valeur d'usage, augmentent très nettement le nombre moyen de conflits dans les communes non littorales.

Le cas des communes périurbaines et rurales est différent. Que ce soit pour la part des communes réceptrices ou le nombre moyen de conflits par commune, la situation littorale donne à ces espaces une valeur plus forte.

En ce qui concerne les communes multipolarisées, la part des communes mobilisées ainsi que le nombre moyen de conflits par commune sont cette fois supérieurs dans le cas de communes en situation non littorale. Cependant, le faible nombre de communes multipolarisées ne permet pas de nous prononcer davantage sur la fonction de la situation littorale.

**Tableau 18. L'impact variable de la situation littorale suivant les types d'espace**

		<b>Pôles urbains</b>	<b>Communes périurbaines</b>	<b>Communes multipolarisées</b>	<b>Communes rurales</b>	<b>Ensemble</b>
<b>Communes littorales</b>	<b>Nombres de communes</b>	72	79	69	139	313
	<b>Nombre de communes réceptrices</b>	48 <b>(66,7 %)</b>	29 <b>(36,7 %)</b>	10 <b>(14,5 %)</b>	51 <b>(36,7 %)</b>	138 <b>(100 %)</b>
	<b>Nombre de conflits</b>	153	44	22	98	317
	<b>Moyenne par commune</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>	1
<b>Communes non littorales</b>	<b>Nombres de communes</b>	71	372	72	615	1176
	<b>Nombre de communes réceptrices</b>	43 <b>(60,6 %)</b>	106 <b>(28,5 %)</b>	26 <b>(36,1 %)</b>	119 <b>(19,3 %)</b>	294 <b>(100 %)</b>
	<b>Nombre de conflits</b>	160	138	32	153	483
	<b>Moyenne par commune réceptrice</b>	2,3	0,4	0,4	0,3	0,4

Source : A. Lecourt, 2003.

Du point de vue de la répartition des conflits au sein des communes littorales, elle s'organise également à partir des pôles urbains ayant une valeur d'usage forte : Saint-Nazaire, Vannes, Lorient, Quimper, Brest, Lannion, Saint-Brieuc et Saint-Malo. À partir de ces villes, la conflictualité diminue avec la distance dont l'effet est perturbé par la présence du littoral qui accentue la valeur d'usage.

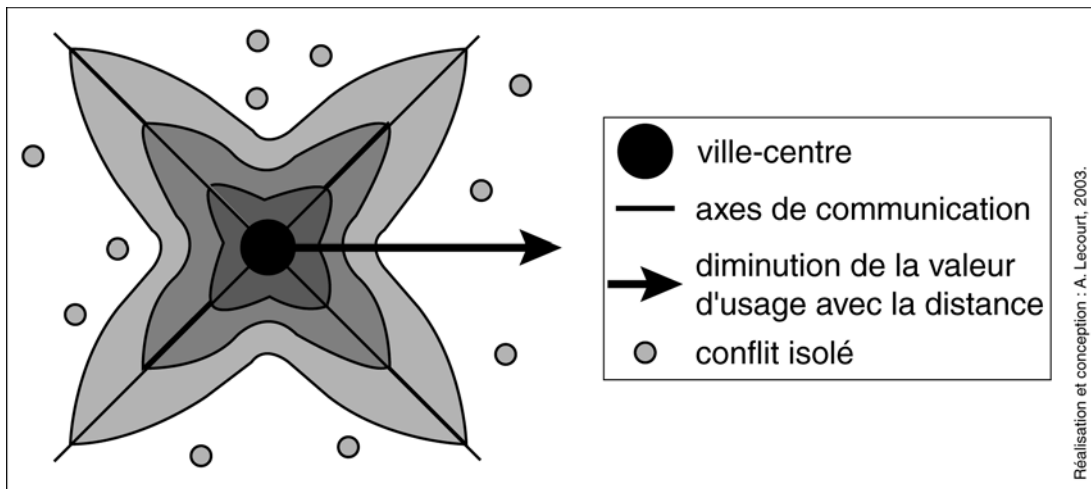
### 2.3. Une géographie des conflits organisée suivant la distance aux pôles urbains

Comme nous venons de l'évoquer la géographie des conflits s'organise suivant la distance aux pôles urbains. Celle-ci est cependant perturbée par la présence d'axes de communication majeurs.

Aussi, la géographie des conflits d'aménagement est organisée suivant la distance à la ville-centre d'une part, et d'autre part suivant les axes de communication majeurs. Cependant, le rôle de la distance n'est pas linéaire : le rôle des axes de communication augmente avec la distance à la ville-centre, les conflits intervenant alors à proximité des voies de communication. Par ailleurs, au-delà de cette organisation générale, des conflits, peu nombreux, sont dispersés dans les espaces les plus éloignés des villes et des axes de

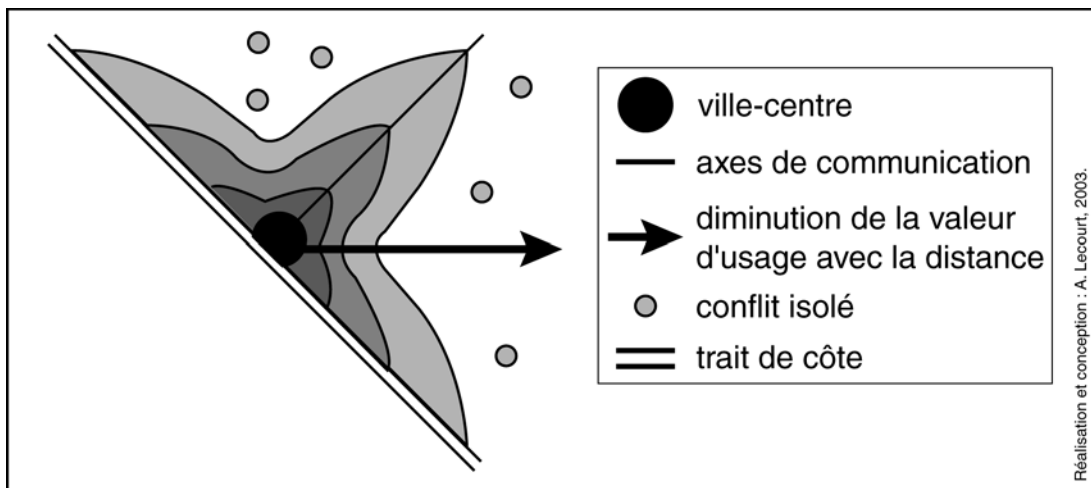
communications (figure 26).

**Figure 26. Organisation générale de la géographie des conflits d'aménagement**



Cette organisation générale peut être perturbée par la présence du littoral. Dans cette situation, les conflits se localisent de façon plus abondante le long du trait de côte, comme pour les axes de communication (figure 27).

**Figure 27. Une organisation générale perturbée par la présence du littoral**



La traduction spatiale du double processus de concentration et de dispersion observé, conduit à une organisation générale de la géographie des conflits suivant la distance à la ville-centre perturbée par la présence des axes de communication et du littoral. L'organisation de la géographie des conflits suivant les types d'aménagements contestés suit globalement un schéma du même type.

### **3. Echelle des conflits, types d'aménagement contestés et géographie des conflits d'aménagement**

La compréhension de la géographie des conflits peut être précisée à partir de l'échelle des conflits et des types d'aménagement incriminés.

#### 3.1. Echelle des conflits et géographie des conflits d'aménagement

À partir de l'espace de référence présent dans l'intitulé ou l'objet des associations, un classement des conflits suivant leur échelle est possible<sup>189</sup>. Les résultats obtenus ne sont que purement indicatifs, l'espace de référence de l'association ne correspondant pas nécessairement à celui du conflit, notamment lorsque que celui-ci prend de l'ampleur. De fait, ils surestiment les micro-conflits et sous-estiment les macro-conflits. Cependant, ils permettent d'obtenir des ordres de grandeur sur la répartition entre micro, méso et macro-conflits et de préciser leurs localisations préférentielles.

Tout d'abord remarquons que les méso-conflits représentent deux conflits sur trois, les micro-conflits un conflit sur trois alors que les macro-conflits sont pratiquement inexistants (tableau 19). L'importance des méso-conflits tient à la fréquence du recours à l'échelle communale comme espace de référence, notamment dans les communes périurbaines, multipolarisées et rurales.

Les pôles urbains concentrent les deux tiers des micro-conflits loin devant les autres types de communes, et seulement un tiers des méso-conflits. L'espace de référence des associations est donc assez restreint dans les pôles urbains où les atteintes du projet sont davantage reçues à l'échelle d'un quartier ou d'une rue.

Les résultats sont naturellement différents pour les communes périurbaines, multipolarisées et rurales pour lesquelles les méso-conflits prévalent largement. Les impacts des aménagements sont ici davantage ressentis à l'échelle de la commune ou d'un groupe de communes.

---

<sup>189</sup> Le micro-conflit correspond à un espace de référence strictement inférieur à celui de la commune (une rue, un hameau, un quartier) ; celui du méso-conflit s'étale de l'échelle communale à celle d'un groupe de communes (cantons, pays, vallée, baie) ; le macro-conflit a un espace de référence supérieur ou égal à celui du département. Nous avons exclu de l'analyse les conflits appartenant au type « autre » et ceux pour lesquels l'espace de référence de l'association impliquée n'était pas connu.

**Tableau 19. Echelle du conflit et ZAU**

	<b>Micro-conflit</b>	<b>Méso-conflit</b>	<b>Macro-conflit</b>
<b>Pôles urbains</b>	143 (64,4 %)	135 (32,8 %)	0 (0 %)
<b>Communes périurbaines</b>	31 (14 %)	116 (28,2 %)	1 (33,3 %)
<b>Communes multipolarisées</b>	10 (4,5 %)	35 (8,5 %)	1 (33,3 %)
<b>Communes rurales</b>	38 (17,1 %)	126 (30,5 %)	1 (33,3 %)
<b>Ensemble</b>	222 (100 %)	412 (100 %)	3 (100 %)

Source : A. Lecourt, 2003.

Mais ces localisations préférentielles s'expliquent également par les caractéristiques de l'aménagement contesté qui ne génèrent pas tous des conflits à des niveaux spatiaux identiques.

### 3.2. Echelle du conflit et types d'aménagement contestés

Les conflits de type « urbanisme » sont ceux qui donnent le plus fréquemment naissance à des micro-conflits, 45 % d'entre eux se déroulent en effet à cette échelle (tableau 20). Pour les autres types, ils se développent très majoritairement à une échelle méso. Ces résultats, rapprochés avec ceux obtenus précédemment, laissent à penser que les conflits de type « urbanisme » se développent de façon privilégiée au sein des pôles urbains et que les autres types d'aménagement sont davantage contestés dans les autres types de communes. Nous proposons justement de vérifier cette analyse à l'aide d'une classification ascendante hiérarchique.

**Tableau 20. Une évaluation de l'échelle des conflits à partir de l'espace de référence des associations**

		Micro-conflit		Més0-conflit		Macro-conflit		Total
		Obs.	Fréq.	Obs.	Fréq.	Obs.	Fréq.	
Aménagements linéaires	Voies ferrées	2	50 %	2	50 %	-	-	4
	Lignes à haute et très haute tension	2	15,4 %	9	69,2 %	2	15,4 %	13
	Aménagements routiers	29	29,6 %	69	70,4 %	-	-	98
Aménagements surfaciques	Aéroports	0	-	3	100 %	-	-	3
	Barrages	0	-	13	100 %	-	-	13
	Activités nucléaires	0	-	15	100 %	-	-	15
	Elevages industriels	1	6,3 %	15	93,7 %	-	-	16
	Gestion des déchets	3	7,3 %	38	92,7 %	-	-	41
	Foncier	2	4,8 %	40	95,2 %	-	-	42
	Activités extractives	15	28,8 %	37	71,2 %	-	-	52
Urbanisation	161	45 %	195	54,7 %	1	0,3 %	358	
<b>Total</b>		215	32,9 %	436	66,7 %	3	0,4 %	654

Source : A. Lecourt, 2003.

### 3.3. Des espaces privilégiés pour certains types de conflits

À l'aide d'une classification ascendante hiérarchique (CAH), l'objectif est de définir un profil des communes suivant les types de conflits présents sur l'espace communal. Pour rendre les classes plus homogènes, la CAH ne prend pas en compte les communes n'ayant été le cadre d'aucun conflit et les conflits regroupés sous la rubrique « autre ». Les sept classes obtenues se répartissent en deux catégories. La première rassemble les communes ayant un nombre de conflits relativement faible, la seconde des communes avec un nombre de conflits plus élevé et ayant une valeur d'usage plus forte. Le profil des différentes classes est représenté sur la figure 28 qui est accompagnée de la carte mettant en évidence la répartition des communes suivant leurs profils (carte 14). Par ailleurs, le détail de ces classes suivant le ZAU permet de mieux appréhender leur localisation dans l'espace (tableau 21).

**Tableau 21. Répartition des classes de la CAH selon le ZAU**

Classe	Communes mobilisées	Pôle urbain	Communes périurbaines	Communes multipolarisées	Communes rurales	Min	Max	Moy
1	180	22 (12,2 %)	59 (32,7 %)	14 (7,8 %)	84 (46,7 %)	1	5	1,34
2	88	14 (15,9 %)	34 (38,7 %)	38 (45,4 %)	0	1	2	1,01
3	69	11 (15,9 %)	27 (39,1 %)	9 (13 %)	22 (32 %)	1	5	1,33
4	72	32 (44,4 %)	12 (16,7 %)	8 (11,1 %)	20 (27,8 %)	2	7	2,85
5	10	7 (70 %)	-	-	3 (30 %)	4	10	5,7
6	4	4 (100 %)	-	-	-	9	13	11
7	1	1 (100 %)	-	-	-	35	35	35

Source : A. Lecourt, 2003.

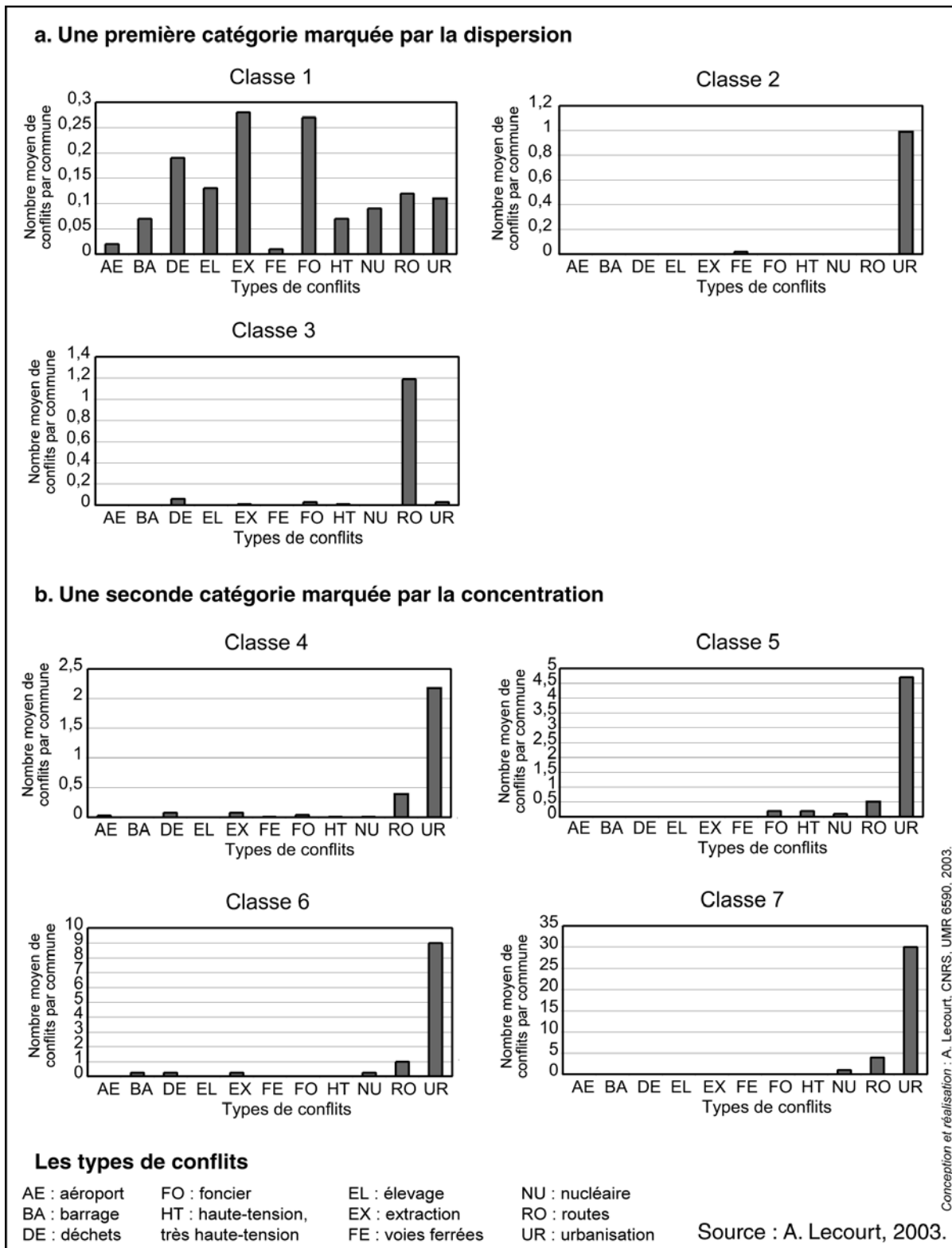
*a. Une 1<sup>ère</sup> catégorie marquée par la dispersion*

Cette première catégorie regroupe les classes 1, 2 et 3 soit près de 80 % des communes, et présente, en moyenne, une valeur d'usage assez faible.

La première classe rassemble 180 communes qui comptent entre un et cinq conflits sur l'ensemble de la période. Les intérêts défendus sont relativement diversifiés, même si les projets d'extraction et de réaménagements fonciers arrivent en tête. Les communes appartenant à cette classe sont localisées prioritairement dans des communes périurbaines et rurales.

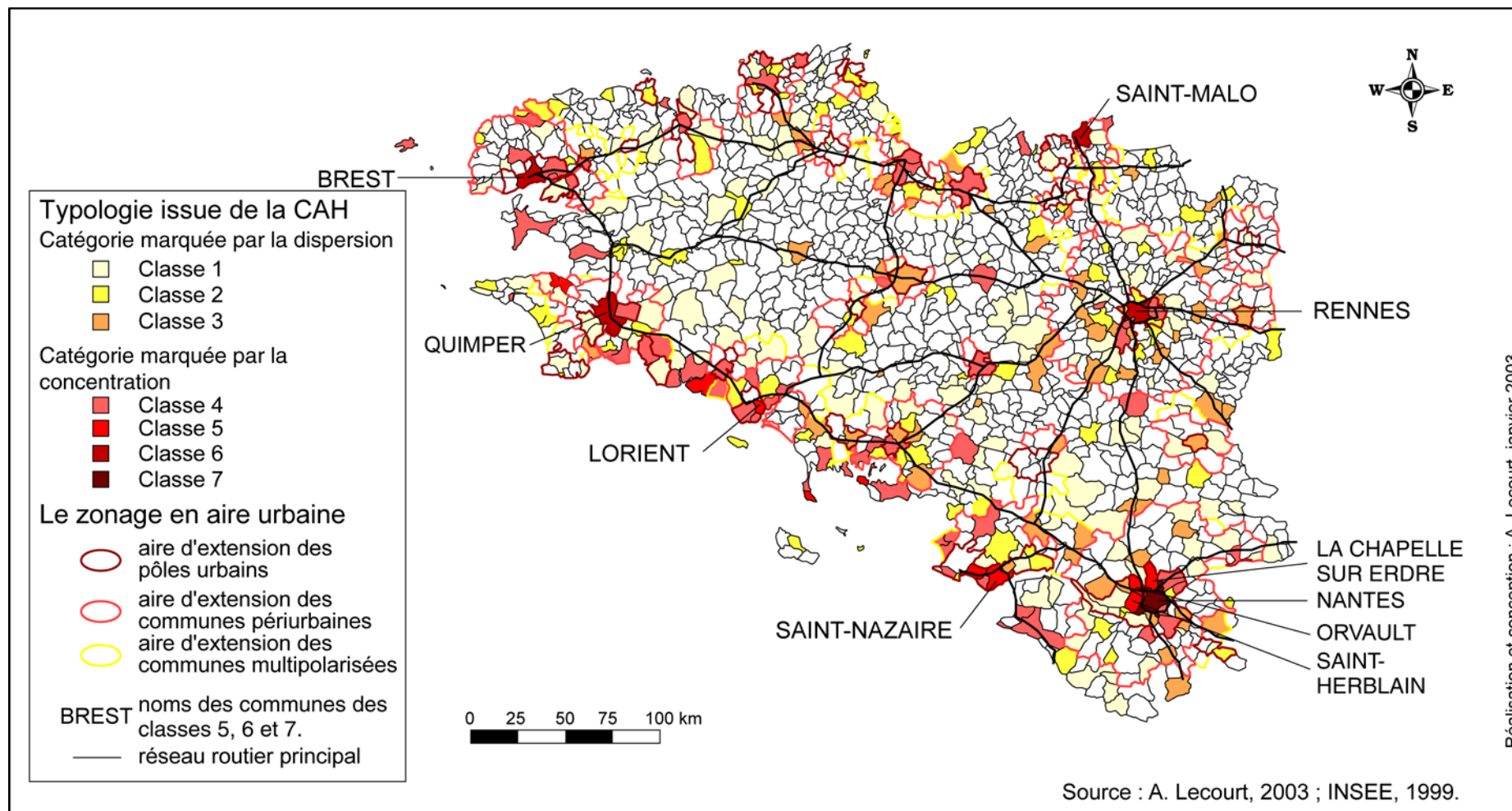
Contrairement à la classe précédente, les classes 2 et 3 sont dominées par un type de conflit, respectivement les problèmes liés à l'urbanisation et les infrastructures routières et autoroutières. Les conflits de la classe 2 sont situés principalement dans des communes périurbaines et multipolarisées. Quant aux conflits de la classe 3, leur localisation est avant tout définie par les axes de communications.

Figure 28. La typologie issue de la CAH des types de conflits





Carte 14. CAH des types de conflits et zonage en aire urbaine des communes bretonnes



### *b. Une 2<sup>nd</sup>e catégorie marquée par la concentration*

Les quatre classes de cette seconde catégorie réunissent un plus petit nombre de communes, mais qui possèdent en moyenne un nombre de conflits beaucoup plus fort que celui de la catégorie précédente.

La 4<sup>ème</sup> classe de la CAH regroupe 72 communes agissant principalement face à des problèmes posés par l'urbanisation. Elles sont localisées principalement dans les couronnes périurbaines de Rennes et Nantes, ainsi que dans des pôles urbains isolés comme Ploërmel, Lamballe ou Bain de Bretagne.

Les classes 5, 6 et 7 sont dominées par les problèmes liés à l'urbanisation. Elles diffèrent par leur nombre de conflits, 5,7 en moyenne pour les communes de la classe 5, 11 pour les communes de la classe 6, et 35 pour la seule commune de la classe 7, Nantes. Ces communes sont des ville-centres d'aire urbaine (Quimper, Rennes, Nantes), parfois en position littorale (Brest, Saint-Malo, Saint-Nazaire, Lorient, Douarnenez), mais aussi des pôles urbains associés à des ville-centres précédemment citées comme la Baule (aire urbaine de Saint-Nazaire), la Chapelle sur Erdre, Orvault et Saint-Herblain (aire urbaine de Nantes).

À ces pôles urbains, il convient d'ajouter trois communes rurales et littorales qui appartiennent à la classe 5 (Moëlan sur Mer, Arzon et Quiberon). Leur place dans ce groupe semble due à l'importance de leur activité touristique.

Cette CAH dessine les contours d'une géographie des conflits d'aménagement en fonction de la valeur d'usage des espaces et des types de conflits. Ainsi, les espaces présentant une forte concentration sont dominés par des conflits associés à des aménagements du type « urbanisme ». Ceux aux valeurs d'usages plus faibles s'opposent à des types d'aménagements beaucoup plus diversifiés.

## **4. Synthèse : la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne**

Les différentes analyses que nous avons menées aux échelles communales et cantonales nous conduisent à proposer une synthèse de la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne. Pour cela, nous avons retenu trois critères : la valeur d'usage, les types de conflits d'après la CAH, et leur localisation en ayant recours au zonage en aire urbaine, aux communes littorales et au réseau routier principal. Cela nous a amené à distinguer trois

principaux types d'espaces présentés dans le tableau 22 et représentés schématiquement sur la carte 15.

**Tableau 22. Typologie : les espaces des conflits d'aménagement en Bretagne**

Type	Valeur d'usage	Types de conflits dominants	Principales localisations
<b>1</b>	<b>Conflits liés à l'urbanisation dominants</b>		
1.1.	fort	urbanisation	Ville-centre d'aire urbaine + la Chapelle sur Erdre et Saint-Herblain
1.2.	Faible à moyenne	urbanisation	- communes périurbaines de Nantes et Rennes
			- pôles urbains isolés - communes littorales
<b>2</b>	<b>Conflits liés à des projets routiers et autoroutiers</b>		
	Très faible à faible	Projets routiers et autoroutiers	- principaux axes de communication
<b>3</b>	<b>Espaces à très faible valeur d'usage</b>		
3.1.	Très faible	urbanisation	- Communes périurbaines et multipolarisées
3.2.	Très faible	diversifié	- communes rurales principalement - secondairement, communes périurbaines, multipolarisées et pôles urbains.

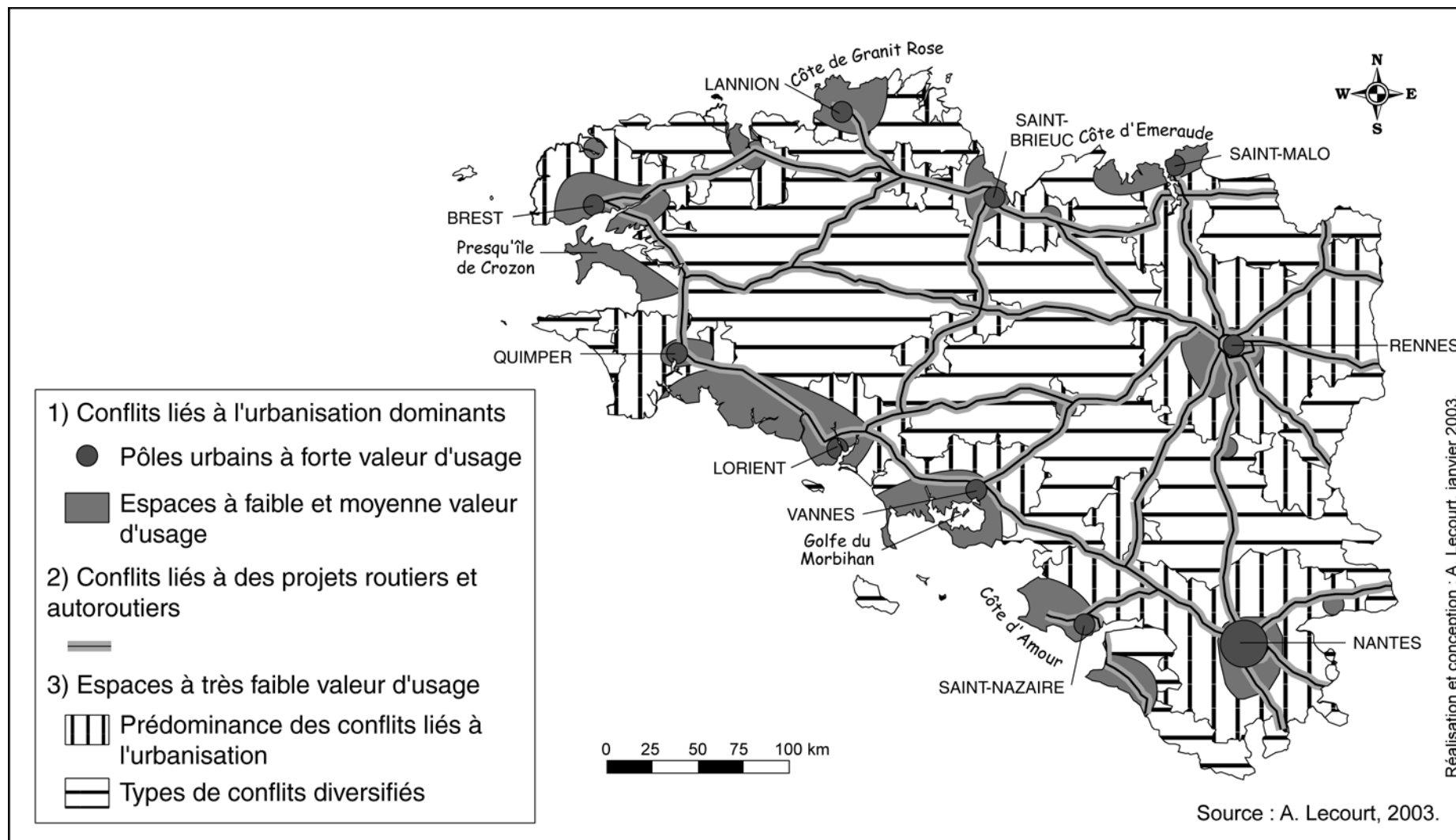
Source : A. Lecourt, 2003.

*a. Conflits liés à l'urbanisation dominants*

Le premier groupe rassemble les espaces où les conflits liés à l'urbanisation dominant. Un premier sous-ensemble est composé des villes-centres des aires urbaines ainsi que de deux pôles urbains jouxtant Nantes, La Chapelle sur Erdre et Saint-Herblain. Il regroupe ainsi des communes ayant une forte valeur d'usage.

Dans le second sous-groupe, les conflits liés à l'urbanisation dominant également, mais les valeurs d'usage y sont plus faibles. On retrouve ici une partie des communes périurbaines de Rennes et Nantes, des communes littorales, notamment la Côte d'Emeraude, la Côte de Granit Rose, la Presqu'île de Crozon, le Golfe du Morbihan ou encore la Côte d'Amour, et des pôles urbains isolés comme Bain de Bretagne, Ancenis, Ploërmel ou Loudéac.

Carte 15. Organisation générale de la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne



### *b. Conflits liés à des projets routiers et autoroutiers*

Ce second groupe réunit des communes localisées à proximité des voies de communication principales issues du Plan Routier Breton. Les valeurs d'usage y sont faibles ou très faibles, et les motifs de mécontentement proviennent des projets routiers et autoroutiers qui font principalement l'objet de méso-conflits.

### *c. Espaces à très faible valeur d'usage*

Le troisième groupe rassemble des communes à très faible valeur d'usage dans deux sous-ensembles. Dans le premier sous-ensemble, les conflits liés à l'urbanisation sont les seuls présents, et ils sont présents exclusivement au sein des communes périurbaines et multipolarisées (à l'exception de celles de Rennes et Nantes appartenant au groupe 1.2.)

Au sein du second sous-ensemble, différents types de conflits cohabitent, principalement dans les communes rurales, et de façon moindre dans les communes périurbaines, multipolarisées et les pôles urbains n'appartenant pas aux groupes précédents.

La géographie des conflits d'aménagement, quelle que soit l'échelle, est fortement contrastée. L'analyse à l'échelle régionale a souligné ces contrastes en montrant le rôle de la distance dans l'organisation de cette géographie, mais également celui des axes de communication et du littoral. Ces éléments laissent ainsi apparaître des localisations privilégiées pour le développement de conflits d'aménagement nécessairement fonction des caractéristiques socio-spatiales de l'espace-support. Mais ces caractéristiques ne sont pas les seules à entrer en jeu. Celles de l'aménagement, principalement son type, influencent également la géographie des conflits d'aménagement. En effet, des espaces semblent plus sensibles à certains types d'aménagement qu'à d'autres.

Une approche à l'échelle du conflit va justement permettre de confirmer le rôle de l'espace-support et des caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits d'aménagement.

## II. LA GÉOGRAPHIE DE LA MOBILISATION À L'ÉCHELLE DU CONFLIT

---

Après avoir analysé la répartition des conflits d'aménagement à l'échelle régionale, passons à l'échelle du conflit. Il s'agit, entre autres, de vérifier l'hypothèse de travail selon laquelle la forme de l'aménagement est une variable clé pour comprendre la géographie des conflits d'aménagement.

Celle-ci met en évidence une organisation générale de la répartition du mouvement de contestation en fonction de la forme de l'aménagement, et cela quelle que soit l'échelle du conflit. Mais cette organisation peut être perturbée par le contexte socio-spatial du lieu d'implantation ou encore par des éléments plus techniques liés aux spécificités de certains aménagements.

### **1. Une organisation générale de la mobilisation variable suivant la forme de l'aménagement**

L'organisation de la géographie de la mobilisation repose sur deux principes, quelle que soit l'échelle de la mobilisation. Celle-ci diminue tout d'abord avec la distance jusqu'à un seuil critique au-delà duquel elle disparaît. Elle est également fonction de la forme de l'aménagement.

L'analyse des cartes présentant la géographie de la mobilisation met en évidence ces deux principes. De plus, une analyse détaillée de la mobilisation lors de macro-conflits précise le rôle de la distance au projet et de la forme de l'aménagement dans la répartition de la mobilisation.

#### 1.1. Une organisation générale multiscalair

La combinaison de la forme de l'aménagement et de la distance au projet précise la géographie de la mobilisation : face à un aménagement linéaire, la mobilisation diminue avec l'éloignement au projet selon des bandes parallèles ; face à un aménagement surfacique, la mobilisation diminue avec l'éloignement au projet selon des auréoles concentriques. Ces résultats confirment le rôle joué par la distance dans les prises de position face au projet bien

mis en évidence par les travaux de Nathalie Gaussier<sup>190</sup> ou de Yann Le Floch<sup>191</sup>. Ils valident également une de nos hypothèses de travail selon laquelle la forme de l'aménagement intervient dans la géographie du conflit.

Aussi, quelle que soit l'étude de cas considérée (c'est-à-dire l'échelle de conflits), la répartition de la mobilisation s'organise suivant ces deux règles. Pour les aménagements surfaciques, dans le cadre du micro-conflit sur l'implantation du parking-relais pour le VAL, la mobilisation s'est étendue dans un rayon de 250 mètres, dans un rayon de 2000 mètres pour le projet d'usine de traitement des lisiers à Corps-Nuds (méso-conflit), et pratiquement dans toute la Loire-Atlantique pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (tableau 23).

Pour les aménagements linéaires, les opposants résident dans une bande parallèle au projet comprise entre 1000 mètres et 1700 mètres pour les méso-conflits de la RD 177 Rennes-Redon et de la RD 178 Carquefou-Nort-sur-Erdre, et d'environ 6000 mètres pour le macro-conflit du TGV Ouest.

**Tableau 23. Aire d'extension comparée de la mobilisation suivant l'échelle du conflit et la forme de l'aménagement**

Échelle du conflit	Études de cas	Aménagements linéaires	Aménagements surfaciques
<b>Micro</b>	Parking Val		Rayon de 250 mètres
<b>Méso</b>	Usine de traitement Corps-Nuds		Rayon de 2000 mètres
	RD 177	1700 mètres	
	RD 178	1000 mètres	
	TGV entrée de Rennes	- <sup>192</sup>	
<b>Macro</b>	NDDL		Loire-Atlantique
	TGV 53	6000 mètres	

Source : Arnaud Lecourt, 2003.

## 1.2. Une illustration à partir de deux macro-conflits

Les données recueillies sur les macro-conflits du TGV en Mayenne et de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes permettent de préciser la répartition de la mobilisation selon la distance et

<sup>190</sup> GAUSSIÉ Nathalie, 1995, « Vers une formulation spatiale du *nimby* », *op.cit.*, 23 p.

<sup>191</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>192</sup> Les informations obtenues sur cette étude de cas ne nous permettent pas d'évaluer de façon suffisamment sûre l'aire d'extension de la mobilisation.

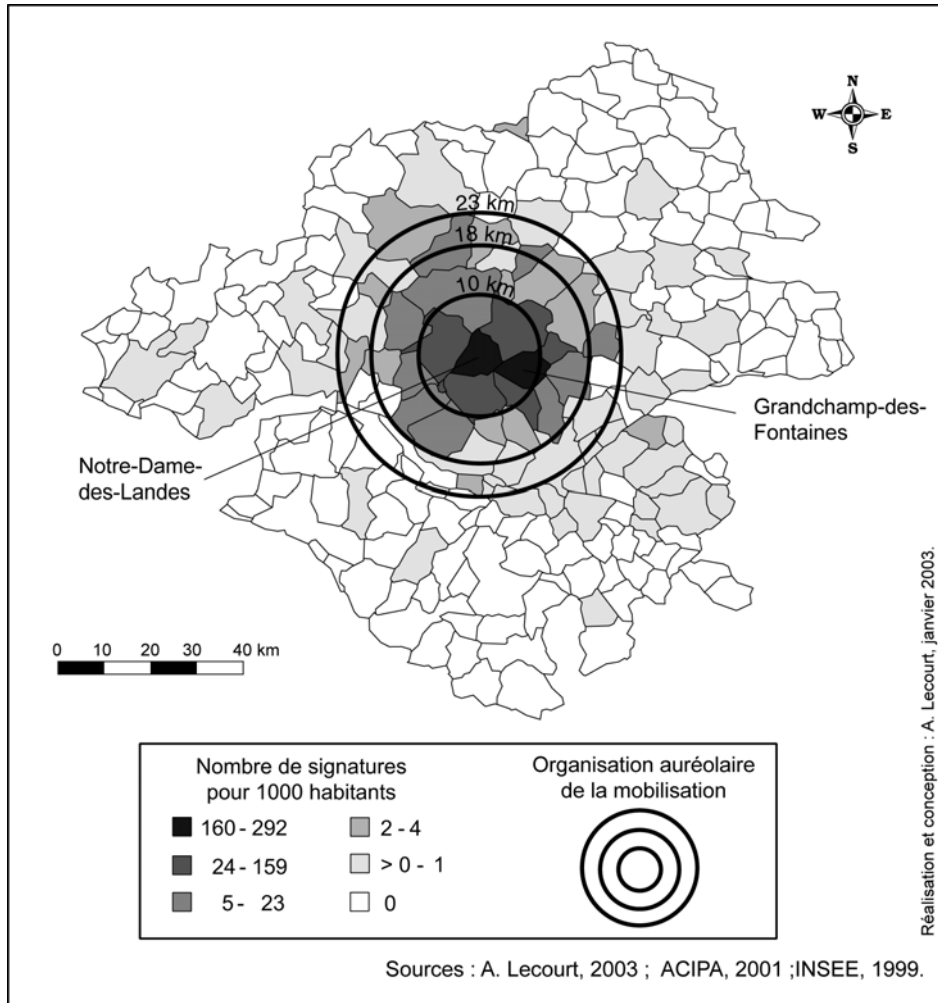
la forme de l'aménagement.

*a. Organisation générale de la répartition de la mobilisation dans un macro-conflit surfacique : le cas du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*

L'analyse de la répartition de la mobilisation face à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes met clairement en évidence la combinaison entre la distance et la forme (surfacique) de l'aménagement. La répartition de la mobilisation s'organise en auréoles concentriques à partir de l'emprise projetée (carte 16). Au centre de ces auréoles, les communes de Notre-Dame-des-Landes et de Grandchamp-des-Fontaines rassemblent respectivement 292 et 160 signatures pour 1000 habitants. La première couronne regroupe six communes dans un rayon de 10 km à partir de l'emprise et un taux de pétitionnaires compris entre 23 et 159 pour 1000 habitants. Avec un nombre de signatures pour 1000 habitants oscillant entre 5 et 23 signatures, une dizaine de communes compose la seconde auréole dans un rayon compris entre 10 et 18 km autour de l'emprise. La troisième auréole, plus difficile à distinguer, rassemble une dizaine de communes avec un nombre de signatures pour 1000 habitants compris entre 2 et 4. Enfin, un quatrième groupe de communes situées au-delà de 23 km autour de l'emprise rassemble des communes beaucoup plus dispersées dans l'ensemble avec une seule signature par commune (en valeur absolue), soit moins d'une signature pour 1000 habitants.



**Carte 16. L'organisation auréolaire de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**



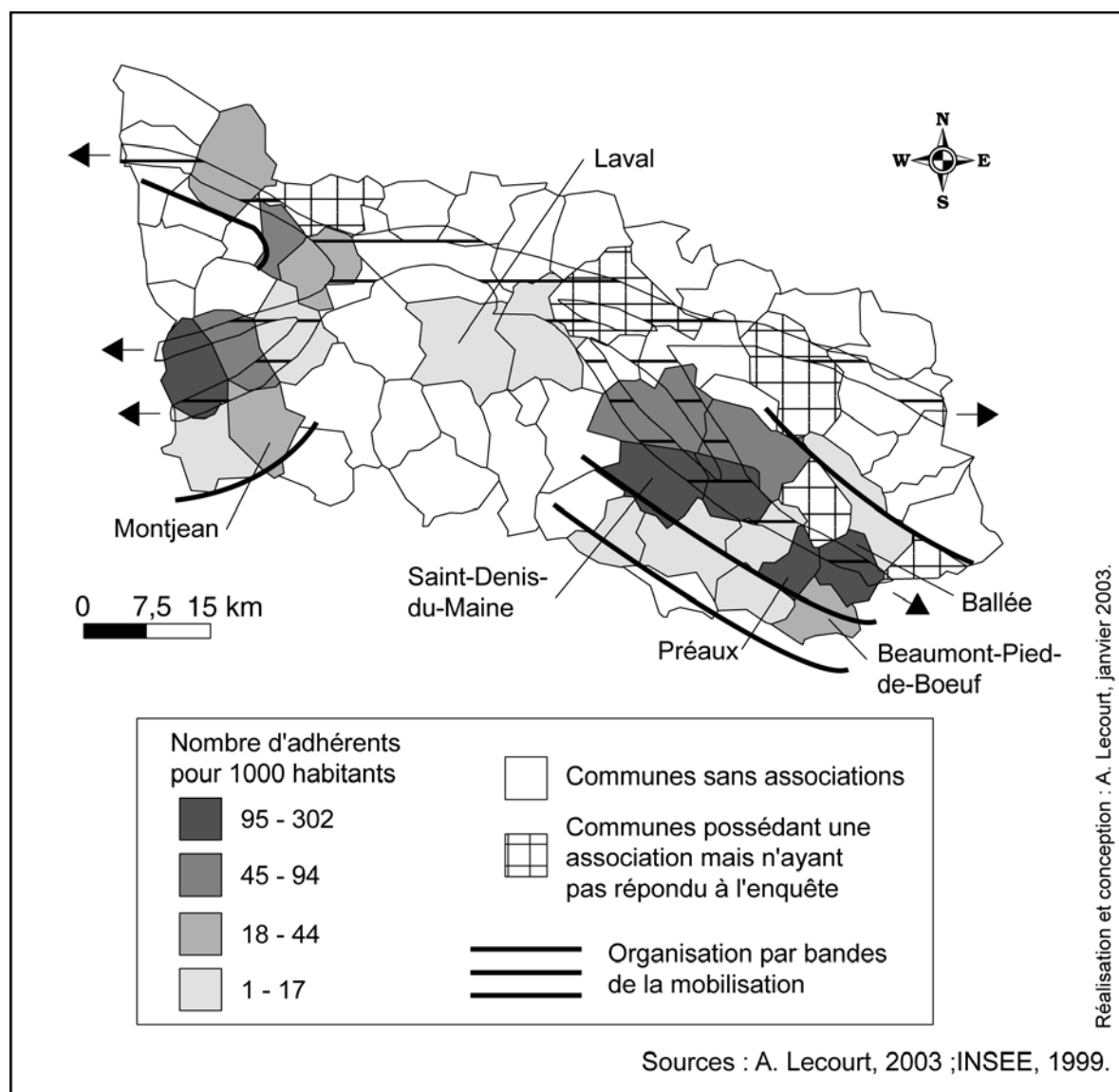
*b. Organisation générale de la répartition de la mobilisation dans un macro-conflit linéaire : le cas du projet de TGV Ouest en Mayenne*

Bien que les résultats de l'enquête soient moins lisibles que dans le cas précédent, la carte 17 représentant la répartition du nombre d'adhérents aux associations opposées au projet par commune et pour mille habitants, permet de dégager une organisation générale de la répartition spatiale de la contestation. Sans surprise, les plus forts taux sont obtenus dans les communes dans lesquelles l'emprise est située, comme au Préaux avec 302 adhérents pour mille habitants, Ballée (147 adhérents pour mille habitants), ou Saint-Denis-du-Maine (140 adhérents pour mille habitants). Ensuite, la mobilisation diminue pour atteindre 19 adhérents pour mille habitants à Montjean ou 32 à Beaumont-Pied-de-Bœuf. Cette diminution est même parfois assez brutale quand les communes ne sont pas touchées par l'emprise comme au sud d'Arquenay et de Saint-Denis-du-Maine. L'aire de mobilisation s'étend ainsi suivant une

bande de six kilomètres de large au maximum de part et d'autre de l'emprise projetée.

Quant à l'absence de mobilisation à Laval et ses communes riveraines, cela est conforme au modèle proposé par Jean Ollivro, puisque ces communes escomptent obtenir un arrêt à proximité<sup>193</sup>.

**Carte 17. L'organisation par bandes de la mobilisation face au projet de TGV Ouest en Mayenne**



La répartition spatiale de la mobilisation face au TGV Ouest trouve également un écho chez

<sup>193</sup> OLLIVRO Jean, mai 1996, « Essai de méthodologie de résolution des conflits liés à la réalisation d'une grande implantation infrastructurelle », *op.cit.*, p. 193.

les élus mayennais qui confirme le rôle de la forme de l'aménagement et de la distance dans les prises de position des élus face au projet. En effet, lorsque les conseillers généraux ont été invités à émettre un avis quant à la réalisation de la nouvelle ligne TGV, le résultat du vote a été simple : 16 conseillers généraux ont globalement approuvé le projet, contre 14 s'y opposant. La géographie issue des votes des élus est proche de celle de la mobilisation des riverains (carte 18). Sur les 14 élus ayant voté contre le projet, 12 sont issus des circonscriptions traversées par le projet, alors que 15 et 16 « oui » représentent des cantons qui ne sont pas traversés. Ainsi, la mobilisation contre le projet est forte dans les circonscriptions traversées par le projet.

Il est évident que la position des élus est très largement dictée par l'opinion des populations qu'ils représentent, et cela dans l'optique d'une réélection. Ainsi, Michael Dear propose une variante du *nimby* propre aux élus prenant la forme du *nimey* (Not In My Electoral Yard), « pas un tel projet dans ma circonscription », ou du *nimtoo* (Not In My Term Of Office), « pas durant mon mandat »<sup>194</sup>. Cependant, dans ce cas précis, la pression des électeurs n'a pas été la seule. Comme le montre la carte, l' élu du canton de Loiron, traversé par le projet, s'est abstenu lors du vote conformément au souhait de « son ami », président du Conseil Général et favorable au projet, assurant ainsi l'adoption du projet par l'assemblée.

Précisons que dans ce débat, les groupes et amitiés politiques ont éclaté. Le maire et conseiller général apparenté PS de Mayenne, par exemple, a adhéré à l'avis de la (petite) majorité, tout comme le leader du groupe RPR, alors que la majorité de ses troupes était dans le camp du non. Le clivage a été géographique. Les élus dont les circonscriptions sont traversées ont envisagé les impacts négatifs à l'échelle locale, tandis que les autres élus ont davantage envisagé le lien à des échelles plus petites (nationale, européenne).

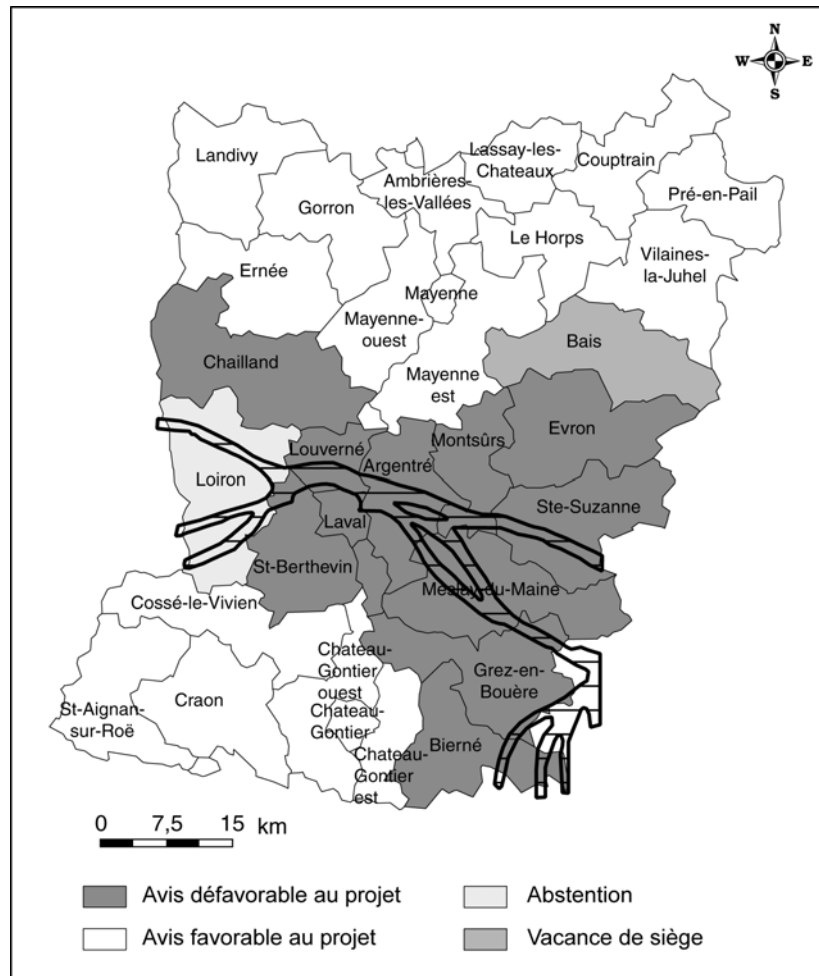
Ainsi comme le rappelle Jean Ollivro, l'espace est « un élément déterminant des prises de position »<sup>195</sup>. L'espace de référence détermine les prises de position spontanée de chacun des acteurs à l'égard du TGV Bretagne-Pays de la Loire, chacun tendant à focaliser son attention sur les événements concernant l'échelle de son intérêt.

---

<sup>194</sup> DEAR Michael, été 1992, "Understanding and overcoming the Nimby syndrome", *op.cit.*, pp. 288-300.

<sup>195</sup> OLLIVRO Jean, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, *op.cit.*, 870 p.

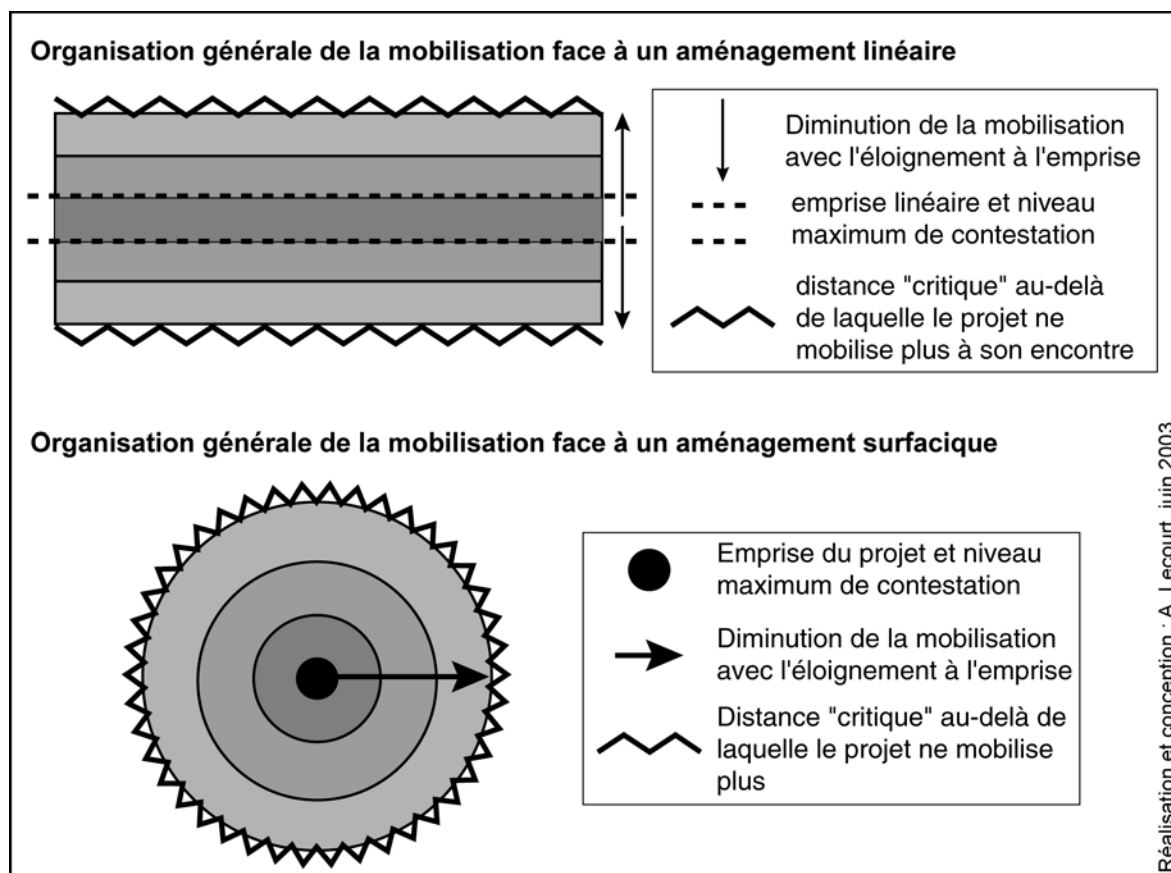
**Carte 18. Des prises de position des élus fonctions de la distance au projet et de la forme de l'aménagement**



1.3. Synthèse : l'organisation de la mobilisation dépend d'un schéma multiscale fonction de la forme de l'aménagement

La synthèse des différents éléments que nous venons d'aborder aboutit à la construction d'un schéma de l'organisation générale de la mobilisation face à un projet d'aménagement et cela quelle que soit l'échelle du conflit (figure 29). La répartition de la mobilisation s'organise ainsi suivant la forme de l'aménagement et la distance au projet. Elle fait également apparaître l'existence d'une distance « critique », au-delà de laquelle le projet ne mobilise plus. L'analyse des éléments perturbant cette organisation générale précisera cette notion de distance critique.

**Figure 29. Une organisation multiscaleire de la mobilisation fonction de la forme de l'aménagement**



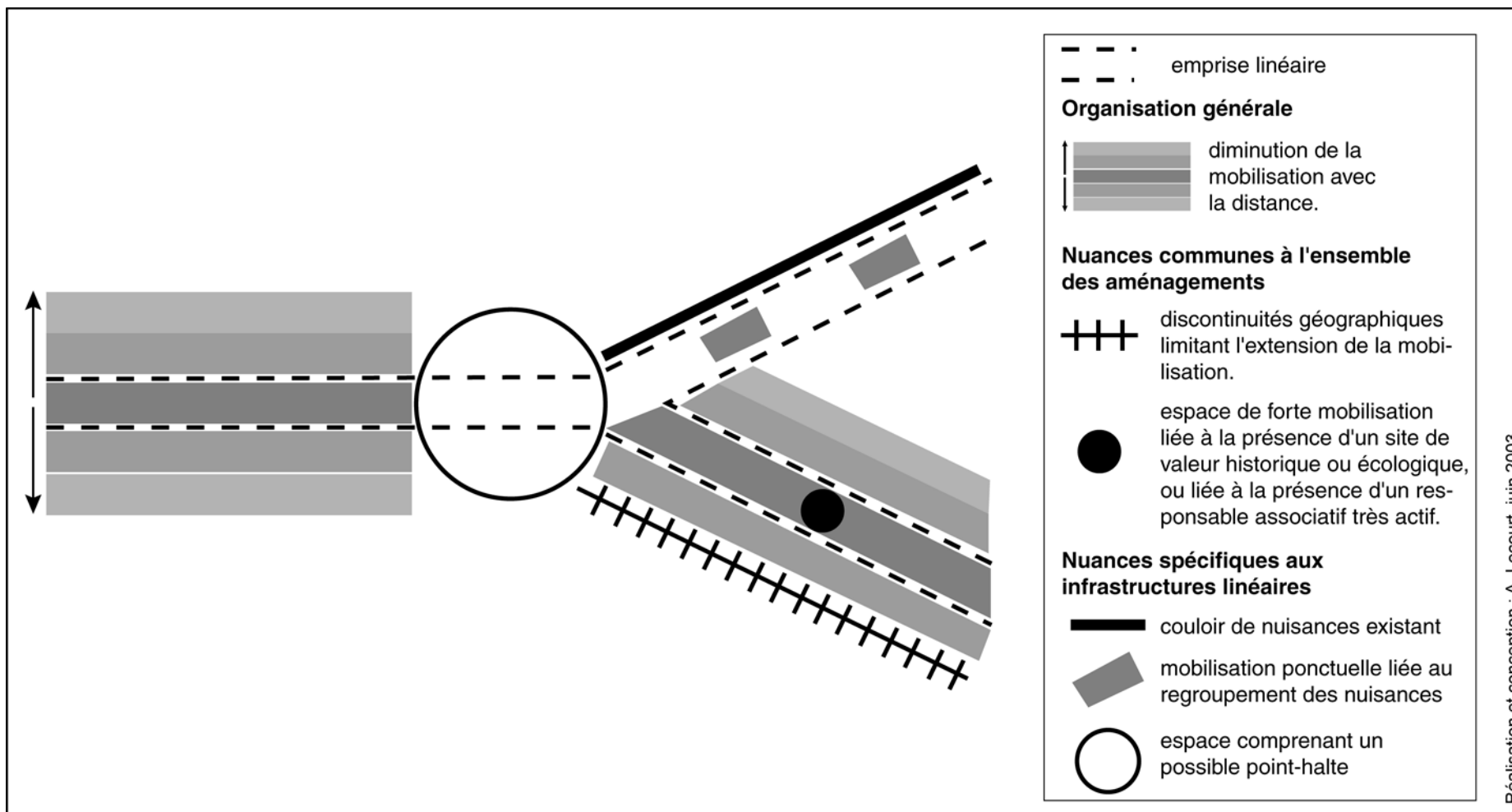
## 2. Les éléments apportant une nuance à l'organisation générale

Si la géographie de la mobilisation est conforme au schéma général que nous venons de présenter, plusieurs éléments sont susceptibles de le nuancer. Certains sont communs à toutes les formes d'aménagement, d'autres sont plus spécifiques à certains d'entre eux. Ils dépendent du contexte socio-spatial d'implantation de l'équipement et des caractéristiques de l'aménagement. La figure 30 propose une synthèse de ces éléments et spécifie les nuances propres aux infrastructures linéaires.

### 2.1. Des facteurs communs à l'ensemble des aménagements

La géographie de la mobilisation est parfois stoppée brutalement par des éléments jouant le rôle « d'effet-frontière ». Elle est aussi parfois plus forte sur certains sites en raison de leur qualité patrimoniale ou en raison de la présence de personnes particulièrement actives dans le recrutement des adhérents.

Figure 30. La mobilisation face à une infrastructure linéaire : organisation générale et nuances



### *a. Coupures, discontinuités et « effet-frontière »*

Le premier facteur influençant la géographie de la mobilisation est « l'effet-frontière » créé par certaines coupures ou discontinuités géographiques qui stoppent brutalement l'extension de la mobilisation. Il peut s'agir de massifs forestiers, de voies de communication, de contraintes topographiques majeures dans des espaces ruraux ou périurbains, d'éléments du bâti en milieu urbain, et même simplement des limites communales.

#### ➤ En milieu rural ou périurbain

L'analyse de la répartition de la mobilisation face au TGV en Mayenne permet d'illustrer notre propos. Les voies de communication jouent le rôle de frontières, comme la départementale 21 située au sud du fuseau sud à l'est de Laval. Cependant, dans ce cas précis, la route est située en limite des communes dont l'intégrité territoriale est menacée par le projet. A l'effet-frontière joué par la route s'ajoute le rôle de la distance à l'implantation évoquée précédemment.

A l'inverse, l'absence de barrières potentielles dans le cadre du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes s'avère être un élément favorable à l'extension de la géographie de la mobilisation.

#### ➤ En milieu urbain

En milieu urbain, la géographie de la mobilisation est parfois délimitée par le bâti urbain. Ainsi, dans le cas du mouvement d'opposition à la construction du parking du VAL dans le quartier de Villejean à Rennes, les immeubles encadrant le site du projet, où s'est cantonnée la mobilisation, ont joué le rôle de barrières (figure 31 ; *supra* carte 3). Celles-ci limitent notamment l'extension des nuisances (sonores et visuelles) dans l'espace.

De même, dans le cas du projet de TGV à l'entrée de Rennes, la géographie des membres de l'association des riverains de la ligne Rennes-Chateaubriant s'est principalement limitée aux immeubles jouxtant la voie. Ceux-ci jouent en effet, à la fois le rôle de barrière dans l'extension des nuisances sonores, mais aussi dans la géographie de la mobilisation.

Aussi, la morphologie urbaine influence la géographie des conflits en limitant l'extension de l'espace de la mobilisation expliquant ainsi l'importance des micro-conflits au sein des pôles urbains.

**Figure 31. Morphologie urbaine et géographie de la mobilisation : les barres limitent l'extension de la mobilisation face au parking-relais du VAL dans le quartier de Villejean à Rennes**



Source : A. Lecourt, 2003.

➤ Les limites administratives

De nombreuses associations créées face à un projet d'aménagement limitent volontairement leur aire d'action (et de mobilisation) à certaines circonscriptions administratives. Ainsi, l'association luttant contre l'implantation d'une usine de compostage à Corps-Nuds a clairement limité son aire d'action à la commune de Corps-Nuds, considérant que cette échelle était la plus en adéquation avec leurs revendications. Aussi, la mobilisation, représentée par une pétition, n'a pas dépassé les limites communales.

*b. La présence de patrimoine écologique et historique*

Des éléments de patrimoine écologique et/ou historique peuvent également jouer le rôle de point de condensation de la mobilisation, expliquant l'importance de certaines mobilisations, qui, de locales, prennent parfois une dimension internationale, comme la défense de la vallée du Somport.

Sans atteindre une dimension comparable, la défense de la Chapelle Saint-Jean-de-l'Épileur, dans le cadre du mouvement d'opposition à la RD 177 Rennes-Redon, joue un rôle évident dans la mobilisation des riverains mais aussi dans celle des habitants de la commune.



L'attachement des populations à cette chapelle est réel comme en témoigne la fête annuelle organisée sur le site par le « comité de la Chapelle Saint-Jean-d'Épileur », créé en 1947.

En Mayenne face au projet de ligne à grande vitesse, la mobilisation est apparue plus forte à proximité du Château du Coudray à Saint-Denis-du-Maine. Cependant, si ce type de situation est favorable à la mobilisation, la prise en charge de la défense d'un site écologique ou historique par une association peut également s'avérer être un leurre et cacher en réalité la volonté de voisins du site de protéger leur bien propre en mettant en avant la protection d'un monument qu'ils n'ont parfois jamais visité.

### *c. La présence de personnalités influentes*

Le dernier élément venant perturber l'organisation de la géographie de la mobilisation est la présence de personnalités influentes. En effet, l'action de certains responsables associatifs, particulièrement actifs, crée également des points de condensation de la mobilisation. Ainsi, dans le cadre du mouvement d'opposition au TGV en Mayenne, les deux communes les plus mobilisées en terme d'effectifs, Ballée et Bazougers, bénéficient de l'investissement important des présidents respectifs des deux associations communales qui cherchent à mobiliser au maximum les populations locales.

## 2.2. Un facteur spécifique aux aménagements linéaires : l'emplacement de l'emprise sur le territoire communal

L'organisation générale de la mobilisation face à une infrastructure linéaire peut être nuancée par les modalités de passage de l'emprise sur le territoire concerné ainsi que par un possible regroupement des nuisances.

### *a. Les types d'emprise et le concept de regroupement des nuisances*

Nous avons réadapté ici au territoire communal la typologie de Philippe Violier<sup>196</sup> concernant les relations spatiales entre la trame des expropriations et le parcellaire d'exploitation (figure 32).

Appréhendées à l'échelle du territoire communal, les relations spatiales entre les fuseaux et la surface communale peuvent être réparties en quatre types. Dans le premier cas, l'emprise

---

<sup>196</sup> VIOLIER Philippe, «Les exploitations agricoles face aux expropriations ; l'exemple de la communauté urbaine de Lille entre 1950 et 1980», *Etudes Rurales*, n°118-119, avril-septembre 1990, pp. 219-233.

affecte la surface communale sur sa périphérie mais en produisant des « délaissés ». Il s'agit de surplus non concernés par le projet, caractérisés soit par une faible superficie, soit par une morphologie qui en rend la mise en valeur contraignante. Deux sous-types sont à distinguer : si le territoire communal présente une morphologie massive, voire quadrangulaire, un seul délaissé est à déplorer (sous-type 1.1) ; en revanche en cas de déformation plus ou moins accentuée, il n'est pas rare de relever plusieurs délaissés (sous-type 1.2). Dans le deuxième cas, l'emprise traverse l'îlot dans sa partie centrale, ou du moins de telle manière que les deux parties résultantes soient suffisamment vastes pour ne pas être considérées comme des délaissés ; la ponction peut-être importante, et l'élément déterminant est l'orientation générale de la superficie communale par rapport à celle de l'emprise (type 2). Dans un troisième cas, l'emprise mord le bord du territoire communal sans créer de délaissé ; elle reste modérée quant à la superficie concernée, et apparaît moins lourde de conséquences (type 3). Dans la quatrième situation, la surface communale est traversée par deux projets de fuseaux (type 4).

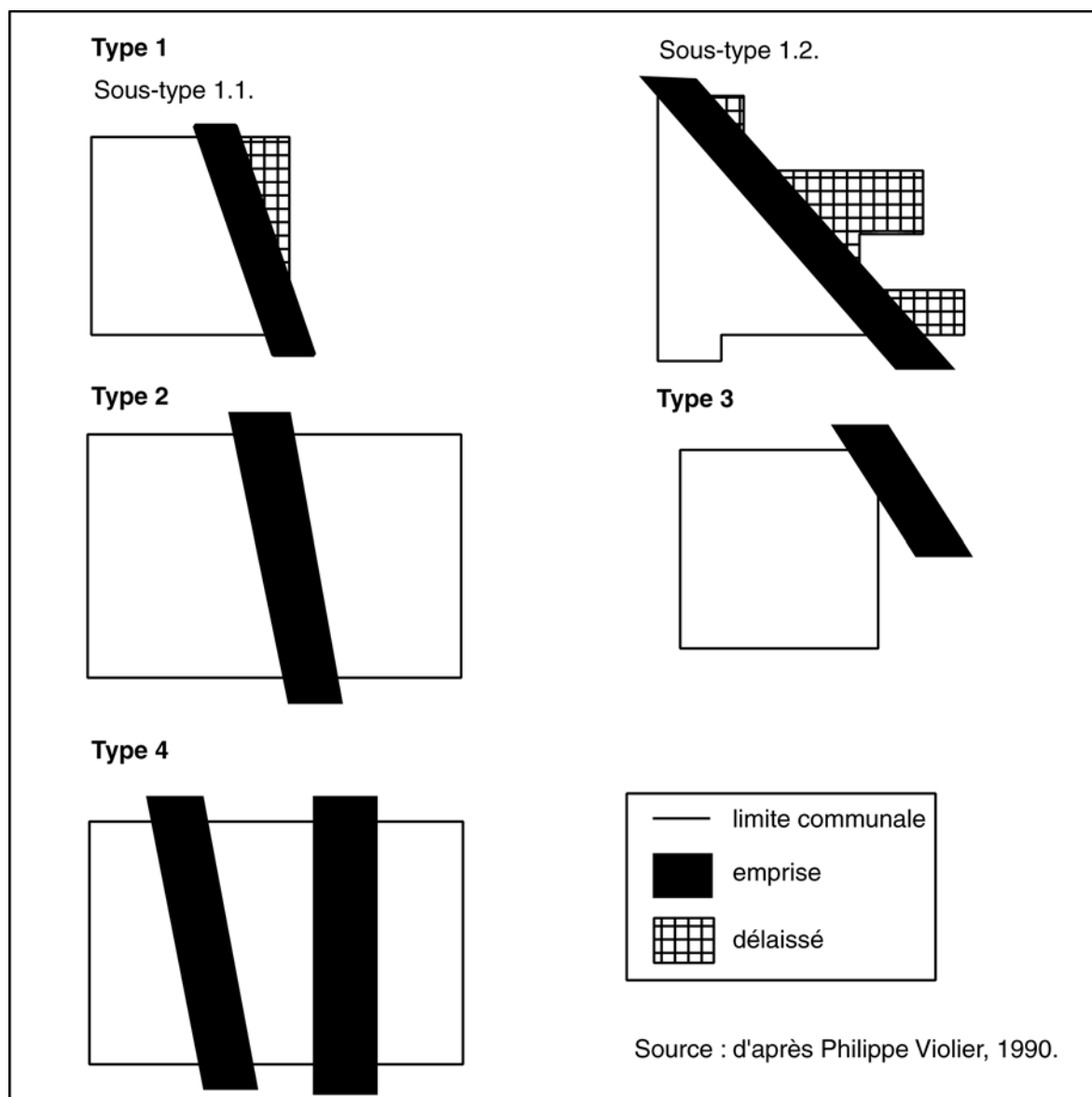
Aux quatre types envisagés, il convient de lier le concept de « regroupement des nuisances »<sup>197</sup>. Celui-ci conduit à coupler les infrastructures de façon à exercer un impact moindre sur le territoire traversé. L'application de ce concept peut être envisagée dans deux situations. Au nord de Laval, tout d'abord, où l'autoroute A 81 est située au centre du fuseau, et à l'est de Laval où « le fuseau nord (B1) permet un jumelage plus ou moins proche avec l'autoroute A 81 »<sup>198</sup>.

---

<sup>197</sup> OLLIVRO Jean, «Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV méditerranée», *Géographie et cultures*, n°22, 1997, pp. 65-92.

<sup>198</sup> S.N.C.F., avril 1997, «synthèse des études», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, p. 8.

**Figure 32. Typologie des relations spatiales entre les emprises et les surfaces communales**



*b. Etude de la mobilisation suivant les types d'emprise*

Il s'agit ici d'appliquer la typologie que nous venons de mettre en place (tableau 24), chaque type engendrant une contestation plus ou moins forte, le degré de contestation étant symbolisé par les associations.

Toute emprise sur le sol communal, quel que soit son type ou son importance spatiale, donne naissance à un mouvement associatif allant à l'encontre de la réalisation du projet, si le regroupement des nuisances n'est pas réalisable. Ce mouvement est d'autant plus important que l'emprise est forte comme en témoignent les résultats obtenus pour le type 4.

Dans les cas où le regroupement des nuisances est envisageable, le mouvement contestataire est immédiatement beaucoup plus faible, surtout si l'emprise se situe en limite communale (type 3 R).

Le regroupement des nuisances est un déterminant pour limiter la contestation, alors que l'emprise, quel que soit son type ou son importance, joue un rôle plus faible. Cette conclusion semble confirmée par la répartition spatiale des membres des associations (*supra* carte 16) suivant leurs communes de résidence. En effet, la contestation est plus faible numériquement là où le concept de regroupement des nuisances peut être appliqué, notamment le long du fuseau nord à l'est de Laval, parallèle à l'autoroute A 81. Le regroupement des nuisances est d'ailleurs demandé par certains opposants (figure 33).

**Tableau 24. Les effets de l'emprise sur la mobilisation face à un aménagement linéaire**

1) Communes non concernées par le concept de regroupement des nuisances

type	nombre de communes concernées	nombre d'associations concernées	% nombre de communes concernées / nombre d'associations concernées
1.1	4	4	100
1.2	0	0	0
2	6	4	66,66
3	6	4	66,66
4	8	8	100

2) Communes concernées par le concept de regroupement des nuisances

type	nombre de communes concernées	nombre d'associations concernées	% nombre de communes concernées / nombre d'associations concernées
1.1 R	1	0	0
1.2 R	1	1	100
2 R	0	0	0
3 R	8	1	14,28

Source : A. Lecourt, 2003.

Cependant, dans les couloirs de regroupement des nuisances, il existe un seuil de nuisances au-delà duquel la mobilisation semble au contraire s'avérer plus forte. Ainsi, Jean Ollivro souligne l'importance de la contestation dans le défilé de Donzère, «où sur une largeur de 10 km on trouve successivement l'Autoroute du Soleil, trois routes nationales (...), le Rhône doublé par le canal de Donzère à Mondragon, la centrale nucléaire de Tricastin, une collection de lignes à haute tension liées à la proximité de cette centrale, de nombreuses canalisations souterraines, deux voies de chemin de fer, et enfin la ligne à grande vitesse qui doit se frayer

un passage entre toutes ces parallèles»<sup>199</sup>.

**Figure 33. Des opposants favorables au regroupement des nuisances**

**NON AU TGV "BUISSONNIER" !**

Il s'agit parait-il, de joindre en temps record Rennes, Brest et Nantes à Paris. De gagner 10 ou 20 minutes.

Depuis l'école, nous croyions savoir que le plus court chemin d'un point à un autre c'est la ligne droite.

Nous pensions aussi que, comme ailleurs, le plus simple était d'utiliser la "gaine" autoroutière déjà existante, déjà expropriée, comme cela a été fait dans le Midi après 7 ans de discussions.

Eh bien ça n'est pas sûr. P'tet ben qu'en Mayenne le TGV sera buissonnier qu'il fera un "petit" détour de 20 ou 30 KM en plein bocage, histoire de faire goûter à 350 KM à l'heure le calme (!) et la verdure (!) de chez nous aux Parisiens et aux Bretons !

**NON AU TGV SUD-MAYENNE**

Source : Association pour la protection du patrimoine bazougerois, 1998.

Toujours dans le cadre du TGV Ouest, mais à l'entrée de Rennes, un des arguments ayant joué en faveur du fuseau central proposé par les opposants est justement le regroupement de nuisances entre l'infrastructure et une ligne très haute-tension.

La forme de l'aménagement apparaît bien comme une variable clé pour comprendre la géographie des conflits d'aménagement quelles que soient leurs échelles. Cependant, cette organisation générale peut être nuancée par un certain nombre d'éléments socio-spatiaux appartenant à l'espace-support, mais aussi par les caractéristiques de l'aménagement implanté.

---

<sup>199</sup> OLLIVRO Jean, 1997, «Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranéen», *op.cit.*, p. 75.

## **Conclusion**

---

La complémentarité des échelles d'analyse a permis de mettre en évidence le rôle des configurations socio-spatiales et des caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits. Les échelles nationale et régionale soulignent les contrastes importants existant dans la répartition des valeurs d'usage. Plus spécifiquement, l'échelle régionale montre comment la géographie des conflits d'aménagement est organisée suivant la distance à la ville-centre d'une part, et suivant les axes de communication et le littoral d'autre part. À ce niveau scalaire, ce sont donc principalement les propriétés de l'espace-support qui déterminent la présence de conflits, même si certains espaces sont plus sensibles à certains types d'aménagement qu'à d'autres.

Quant à l'analyse à l'échelle du conflit, elle rend compte des nuances apportées par les propriétés socio-spatiales de l'espace-support et par les caractéristiques de l'aménagement, notamment la forme.

## **CHAPITRE 4. INTÉGRER LE TEMPS À L'ESPACE POUR UNE MEILLEURE COMPRÉHENSION DE LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT**

---

L'objectif de ce chapitre est d'intégrer la dimension temporelle à notre analyse de la géographie des conflits d'aménagement. Il vise à mettre à jour le rôle du temps à différents niveaux scalaires.

L'évolution du nombre de conflits d'aménagement au sein de l'espace breton comme l'apparition de conflits liés à certains types d'aménagement dépendent de facteurs structurels relatifs à l'ensemble des espaces qui reflètent l'évolution de la conflictualité sociale en France. Mais, au-delà de ces facteurs structurels, il n'en demeure pas moins que certains espaces se mobilisent plus que d'autres, que les conflits, quel que soit le type d'aménagement contesté, n'apparaissent pas n'importe où. C'est à travers l'analyse de la diffusion des conflits d'aménagement au sein de l'espace breton que nous rendrons compte de ces nuances. Il en est de même à l'échelle du conflit où la diffusion de la mobilisation est fonction à la fois des configurations socio-spatiales de l'espace-support et des caractéristiques de l'aménagement.

### **I. LES CAUSES STRUCTURELLES DE L'ÉVOLUTION DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT**

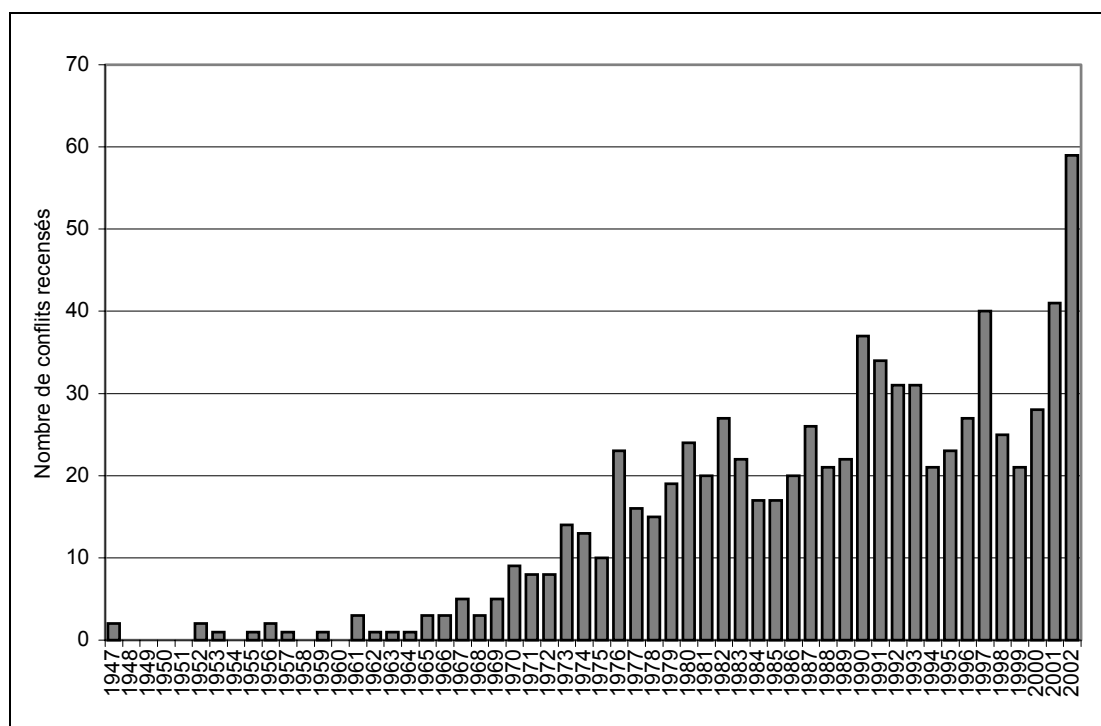
---

L'analyse de l'évolution des conflits d'aménagement en Bretagne entre 1947 et 2002 (graphique 2) révèle tout d'abord le caractère récurrent de ces conflits depuis 1961, date à partir de laquelle chaque année un conflit au minimum se déroule au sein de l'espace breton. Durant cette période, ce sont en moyenne quinze conflits qui ont eu lieu chaque année.

L'évolution du nombre de conflits d'aménagement peut être découpée en trois grandes

périodes. 1947-1982 marque l'essor des conflits d'aménagement. Ceux-ci apparaissent de façon sporadique tout d'abord puis deviennent de plus en plus fréquents, passant de 3 en 1961 à 27 en 1982. La seconde période qui s'étend de 1983 à 1989 voit le nombre de conflits se stabiliser autour d'une vingtaine par an. Le début des années 1990 marque une reprise avec notamment 37 conflits en 1990, suivie d'une stabilisation relative jusqu'à la fin de la décennie malgré un pic en 1997 et une nette croissance en 2001 et 2002.

**Graphique 2. Evolution du nombre de conflits d'aménagement en Bretagne entre 1947 et 2002**



Source : A. Lecourt, 2003.

À chacune des périodes que nous venons d'évoquer correspondent différents changements structurels d'ordres social, économique, politique et environnemental rendant compte des évolutions de la société française. Ils permettent également de mieux comprendre les conditions dans lesquelles certains conflits associés à des types d'aménagements particuliers sont apparus.

### 1. Les conditions d'émergence des conflits d'aménagement

La vague de conflits d'aménagement qui s'amorce au début des années 1960 et se poursuit jusqu'au début des années 1980 s'inscrit dans un mouvement général de reformulation de certaines revendications sociales voire politiques. Ce mouvement va se cristalliser au sein des



nouveaux mouvements sociaux<sup>200</sup> comme le régionalisme, le féminisme, le consumérisme, « l'estudiantisme », et l'écologisme. Mais celui-ci ne pousse pas simplement à la défense d'un environnement naturel, selon Dominique Allan-Michaud, mais aussi à la défense d'un environnement social, jusqu'à reposer le problème de la société idéale<sup>201</sup>.

Trois conditions sont alors réunies et vont participer à l'essor des conflits d'aménagement. D'une part, une remise en cause de l'appareil technocratique de l'État, symptomatique des revendications de ces nouveaux mouvements sociaux qui entendent faire obstacle à l'hégémonie du pouvoir au nom des libertés individuelles et de la démocratie. Ensuite, cet essor des conflits d'aménagement s'appuie également sur un mouvement de contestation de la politique de croissance fondée sur une utilisation sans restriction des ressources naturelles qui aboutira à la publication, en 1972, au rapport du Club de Rome intitulé *Halte à la croissance*. D'autre part, une série de crises environnementales qui se déroulent de part et d'autre du globe renforce l'attention pour l'environnement : assèchement de la Mer d'Aral, accidents technologiques comme les marées noires tel l'échouement de l'Amocco Cadiz sur la côte nord de la Bretagne en mars 1978 ou encore l'accident de la centrale nucléaire de Three Miles Island en 1979 aux États-Unis. La connaissance de ces catastrophes par le public est largement favorisée par le développement des télécommunications.

L'émergence des conflits d'aménagement s'inscrit donc à la croisée de préoccupations politiques, sociales et environnementales qui se traduit en 1971 par la création du Ministère de l'Environnement. La mise en place de sa politique<sup>202</sup> va, en retour, contribuer à préciser la notion d'environnement<sup>203</sup>.

---

<sup>200</sup> TOURAINE Alain, 1975, « Les nouveaux conflits sociaux », *Sociologie du travail*, n°1, pp. 1-17.

<sup>201</sup> ALLAN-MICHAUD Dominique, 1989, *L'avenir de la société alternative. Les idées: 1968-1990*, Paris, L'Harmattan, 382 p.

<sup>202</sup> La création de ce ministère s'accompagne d'une politique en matière d'environnement qui se traduit sur le plan législatif par plusieurs lois, notamment la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets, la loi sur la protection de la nature du 10 juillet 1976, et la loi du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Mais cette politique s'appuie également sur un certain nombre de lois votées dans la première moitié des années 1960 comme la loi du 22 juillet 1960 relative à la création de parcs nationaux, la loi du 2 août 1961 relative à la lutte contre les pollutions atmosphériques et les odeurs, la loi Malraux du 4 août 1962 sur la protection du patrimoine bâti et la loi du 16 décembre 1964 relative au régime, à la répartition et à la lutte contre la pollution des eaux.

<sup>203</sup> Voir CHARVOLIN Florian, 1993, *L'intervention de l'environnement en France (1969-*

Dans ce contexte, les aménagements qui font l'objet de mobilisation à leur rencontre cristallisent à la fois des revendications d'ordres environnemental, politique et social. Les luttes les plus épiques sont les oppositions aux équipements nucléaires. Mais d'autres conflits vont porter des revendications proches comme les luttes urbaines, les grandes infrastructures de transports et les opérations de remembrement.

La politique française d'essais nucléaires et le programme électronucléaire lancé en 1974 sont à l'origine de mobilisations importantes et parfois même violentes. En Bretagne, elles apparaissent dès 1975 avec l'annonce du projet de centrale nucléaire sur la commune de Plogoff. Ce type de mobilisation apparaît alors régulièrement dès lors qu'un aménagement lié aux activités nucléaires est programmé (graphique 3).

Ces mobilisations anti-nucléaires qui mobilisent bien au-delà du cadre local font fonctions de creuset<sup>204</sup> rassemblant différentes revendications portées par des populations souvent hétérogènes. Ainsi, selon Alexandre Nicolon les mouvements d'opposition à la construction de centrales nucléaires se décomposent en quatre groupes d'individus<sup>205</sup>. La première composante est spécifiquement environnementaliste, à la fois courant idéologique et mouvement de défense de la nature, des sites, de la flore et de la faune. La seconde, représentée par les Comités d'Action Anti-Nucléaire, et caractérisée par ses origines essentiellement urbaines, a tendance à amalgamer aux thèmes traditionnels de la défense de l'environnement, une diversité plus ou moins grande, selon les circonstances, de thèmes de la contestation sociale (luttes contre toutes formes d'organisation hiérarchique, contre la société de consommation, contre la croissance exponentielle, et pour la libération de la femme ou l'auto-gestion). Les deux autres groupes tirent quant à eux leurs revendications de leur ancrage local. Ce sont tout d'abord les professionnels de l'agriculture et de la conchyliculture qui dénoncent les impacts d'un tel équipement sur leurs productions. Il s'agit également de riverains agissant contre les couloirs de lignes et pour des motivations plus localistes : défense des sites et de la nature, défense des propriétés ou de la renommée du vignoble.

Cependant, les actions collectives d'opposition aux projets de centrales nucléaires n'ont eu

---

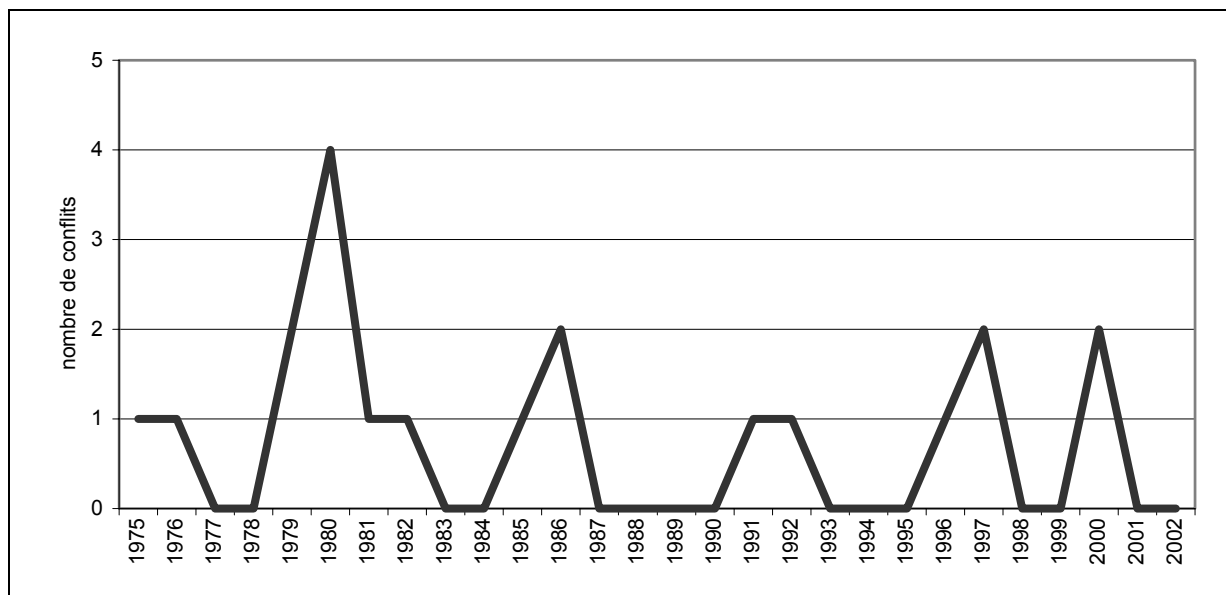
1971). *Les pratiques documentaires d'agrégation à l'origine du ministère de la Protection de la Nature et l'environnement*, thèse, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble, 503 p.

<sup>204</sup> Claude Spanou parle lui de « problème-carrefour ». Cf. SPANOU Claude, 1991, *Fonctionnaires et militants. L'administration et les nouveaux mouvements sociaux*, Paris, L'Harmattan, p. 32.

<sup>205</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.

globalement aucun impact sur la réalisation du programme électronucléaire français. Ainsi, l'ensemble des recours déposés contre les projets de centrales nucléaires seront rejetés sans exception par le Conseil d'Etat au cours des années 1970<sup>206</sup>.

**Graphique 3. L'évolution des conflits liés aux activités nucléaires**



Source : A. Lecourt, 2003.

La fin des années 1960 et le début des années 1970 sont également témoins de l'émergence de mouvements contestataires en milieu urbain. En Bretagne, ces mouvements prennent véritablement de l'ampleur à partir de 1970, date à partir de laquelle le nombre de conflits annuels ne descendra plus en dessous de cinq pour atteindre un maximum de treize en 1980 (graphique 4). Ces conflits alliant revendications environnementalistes et revendications démocratiques ont progressivement pris le pas sur des conflits portant des revendications d'ordre économique (refus des hausses de loyers, des charges, des tarifs de transports) s'apparentant à une logique syndicale, dont de nombreux travaux de recherche en sociologie urbaine se sont fait l'écho<sup>207</sup>. Ces réactions peuvent naître à propos d'un projet de rénovation, ou contre des grandes infrastructures comme les autoroutes urbaines et remettent en cause les modes de gestion du territoire, le fonctionnement démocratique de l'Etat, et l'absence de

<sup>206</sup> CHARBONNEAU Simon, 1981, « Le contrôle contentieux des opérations d'aménagement du territoire », *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3, p. 230.

<sup>207</sup> On retiendra notamment CASTELLS Manuel, 1975, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Maspéro, Paris, 86 p. ; LEFEBVRE Henri, 1968, *Espace et politique : le droit à la ville*, éditions Anthropos, Paris, 370 p.

participation des citoyens aux décisions concernant les projets d'urbanisme<sup>208</sup>. Selon Eddy Cherki, on est ainsi passé « des luttes qui opposaient des travailleurs-usagers à l'Etat-patron à des luttes opposant des résidents à l'Etat aménageur »<sup>209</sup>.

Durant cette même période, d'autres projets de grands équipements ont suscité des confrontations entre des sociétés locales et l'État : autoroutes (A 86<sup>210</sup>, B33 Nancy-Epinal<sup>211</sup>, autoroute des Deux Mers<sup>212</sup>), TGV Paris-Lyon, lignes de transport d'énergie, aménagements touristiques et industriels. Mais dans ces situations les revendications, ancrées davantage sur des préoccupations territoriales, se cantonnent fréquemment à une remise en question du fonctionnement de la décision étatique. Certains thèmes de la contestation sociale face aux équipements nucléaires semblent ainsi avoir disparu (consommérisme, libération de la femme).

C'est ainsi qu'apparaissent de façon régulière en Bretagne les conflits liés à des aménagements routiers, mais également de façon plus sporadique des conflits liés à l'implantation de lignes à haute ou très haute tension (graphique 4).

De son côté, le monde rural n'est pas en reste avec l'apparition de conflits liés aux restructurations autoritaires du parcellaire au nom de la productivité. En effet, à partir de 1970, des conflits associés à ce type de pratique apparaissent pratiquement chaque année

---

<sup>208</sup> Sur la comparaison entre ces deux formes associatives qui se succèdent, voir MEHL Dominique, 1979, « L'environnement, nouvel enjeu des luttes urbaines », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 167-184.

Sur les associations de défense de l'environnement en milieu urbain, voir ANTUNES Augustin, 1978, « La défense du cadre de vie », *Esprit*, n°6, pp. 42-52 ; ANTUNES Augustin, 1980, « Les associations de défense du cadre de vie et de l'environnement : une expression associative spécifique ? », Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie », 2 volumes, 120 p., 306 p. ; Atelier d'Etudes sur l'Environnement (ATEN), 1978, « Le mouvement associatif du cadre de vie », Paris, ATEN, 55 p.

<sup>209</sup> CHERKI Eddy, printemps 1979, « A propos des mouvements de défense de l'environnement », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, pp. 72-100.

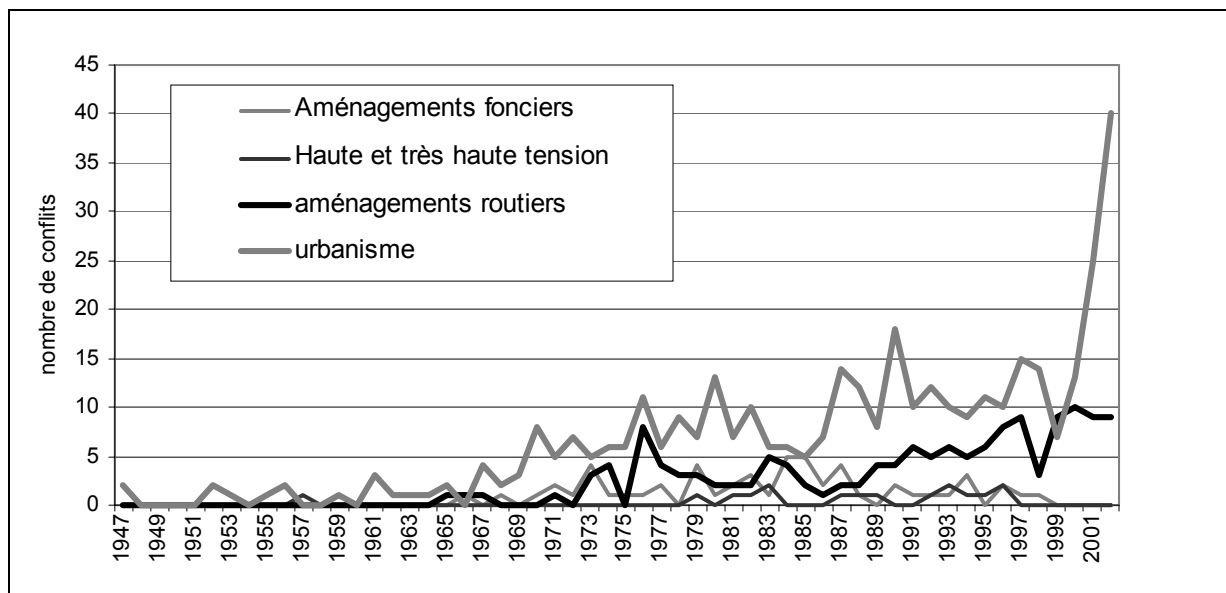
<sup>210</sup> Sur les conflits liés à l'A 86, voir notamment CHERKI Eddy, printemps 1979, « A propos des mouvements de défense de l'environnement », *op.cit.*, pp. 72-100.

<sup>211</sup> 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 », *op.cit.*, 87 p.

<sup>212</sup> CADENE Philippe, 1982, « Collectivités rurales et résistances à l'intégration : la construction de l'autoroute des Deux Mers au nord de Toulouse », *op.cit.*, pp. 105-127.

(graphique 4).

**Graphique 4. Evolution du nombre de conflits liés aux aménagements « foncier », « routiers », « haute et très haute-tension » et « urbanisme »**



Source : A. Lecourt, 2003.

Cette période d'essor des conflits d'aménagement précède une période beaucoup plus calme marquée par une stabilisation.

## 2. La stabilisation des années 1983-89 et la baisse de la conflictualité sociale

La baisse de la conflictualité sociale des années 1983-1989 s'accompagne également d'une diminution du nombre de conflits d'aménagement en Bretagne, comme à l'échelle nationale<sup>213</sup>. En effet, la baisse des effectifs de conflits durant cette période semble intimement liée à celle de la conflictualité sociale. Cette relation, bien mise en évidence par Bruno Charlier, montre que conflictualité sociale et conflictualité environnementale évoluent suivant les mêmes tendances<sup>214</sup>. Aussi, l'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981, et les premières années du septennat de François Mitterrand semblent avoir eu les mêmes

<sup>213</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 358.

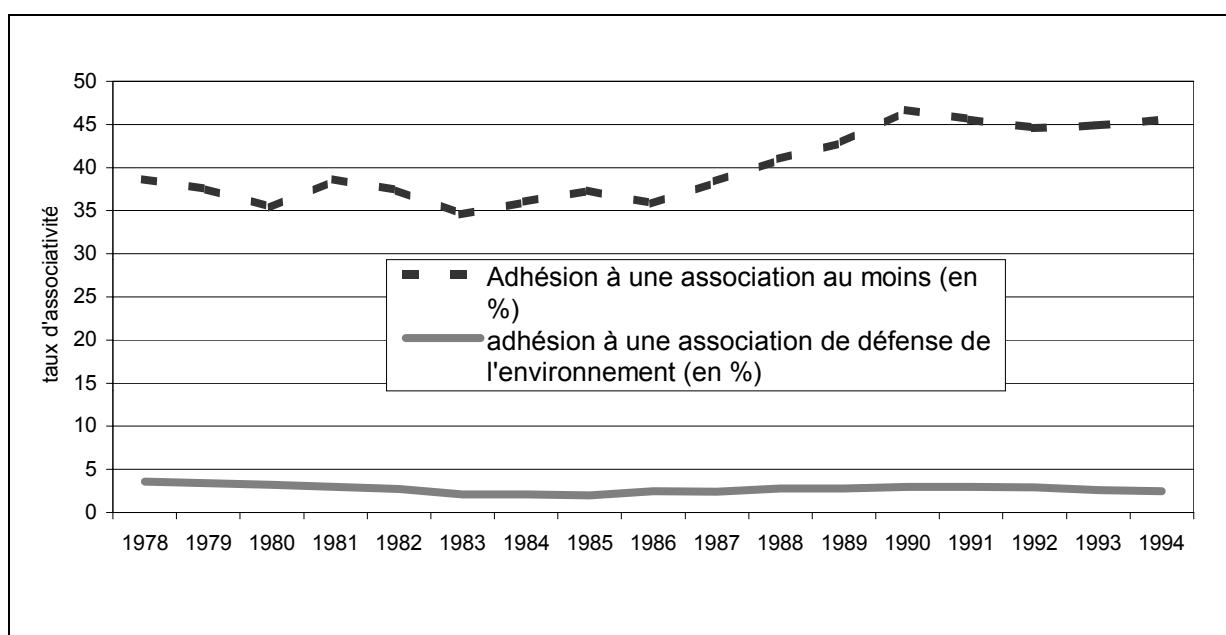
<sup>214</sup> Pour mesurer l'intensité de la conflictualité sociale au cours de la période étudiée, Bruno Charlier utilise comme indicateur les journées individuelles non travaillées pour fait de grève fourni par le Ministère de l'Emploi et de la Solidarité (chiffres de 1998). Il compare ces chiffres aux données extraites de sa base de données. Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., pp. 500-502.

incidences sur la conflictualité environnementale et la conflictualité sociale.

De plus, cette période succède à une vague d'aménagements réalisés au cours des années 1960 et 1970 et doit faire face à une réduction des programmes d'équipement expliquant également cette réduction du nombre de conflits à l'échelle nationale. Mais cette pénurie « d'espaces de conflit »<sup>215</sup> à l'échelle nationale semble partiellement compensée par la multiplicité des aménagements locaux probablement issus de la décentralisation, expliquant ainsi la stabilisation du nombre de conflits en Bretagne.

Enfin, le début des années 1980 est marqué par un recul général du « taux d'associativité » des français qui atteint également le domaine de l'environnement (graphique 5). Cela s'expliquerait, pour le domaine environnemental, par l'engagement politique de certains leaders associatifs lors des élections municipales de 1977, par l'institutionnalisation des actions associatives (procédure d'agrément notamment), mais également par les attentes en matière de politique environnementale suscitées par l'arrivée au pouvoir du gouvernement socialiste élu en 1981.

**Graphique 5. Evolution du taux d'associativité des Français entre 1978 et 1994**



Source : Credoc, 1995.

À cette phase d'accalmie de la conflictualité sociale et environnementale succède une nette reprise de la conflictualité qui prend sa source dans une « réactivation du local ».

<sup>215</sup> ENEL Françoise, 1982, *Prospective des conflits en matière d'environnement*, SCORE, étude réalisée pour le compte du Ministère de l'Environnement, 58 p.

### 3. Les années 1990, « réactivation du local » et recrudescence des mouvements *nimby*

La reprise des effectifs de conflits au début des années 1990, puis leur stabilisation à un seuil élevé avec 28 conflits en moyenne annuelle entre 1992 et 2000 au sein de l'espace breton est confirmée par d'autres analyses. Toujours en Bretagne Jacques Le Louarn a observé une augmentation des recours des associations de protection de l'environnement auprès du tribunal administratif de Rennes<sup>216</sup> qui est conforme, selon Michel Prieur, à celle en cours à l'échelle nationale<sup>217</sup>. De son côté, Jean-Marc Dziedzicki, dans le domaine plus spécifique des aménagements routiers, confirme cette montée en puissance, puisqu'il considère que toutes les infrastructures de taille importante suscitent désormais au moins une attaque en justice de la part des opposants<sup>218</sup>.

Un autre effet structurel permettant de comprendre cette reprise de la conflictualité tient à ce que Albert Mabileau appelle la « réactivation du local »<sup>219</sup>. Selon un processus déjà amorcé avant 1990, la référence au local dans une société où la mobilité des individus et des groupes humains, qu'elle soit réelle ou virtuelle, ne fait que croître. Ce phénomène sociétal est par ailleurs accompagné par un transfert de compétences de l'État vers les collectivités locales qui voient ainsi leur capacité d'action augmenter.

C'est dans ce contexte qu'apparaît selon Marie Beaubien « un mouvement social en faveur de la protection de l'environnement » qui s'appuie également sur la perception croissante d'une dégradation de l'environnement lors de la période précédente<sup>220</sup>. C'est un mouvement qui, très loin des luttes anti-nucléaires des années 1970, s'appuie sur des revendications locales favorables davantage, selon nous, à la protection du cadre ou de la qualité de vie, qu'à une réelle défense de l'environnement. C'est d'ailleurs à partir de cette période qu'apparaît

---

<sup>216</sup> Recensement réalisé à partir du recueil « nature et environnement » du tribunal administratif de Rennes entre 1988 et 1994, in LE LOUARN Patrick, 1996, « Les requérants du tribunal administratif de Rennes, leurs motivations et leurs démarches contentieuses », in GOUZIEN Annie, LE LOUARN Patrick (dir.), *Environnement et Politique. Constructions juridico-politiques et usages sociaux*, Rennes, PUR, 218 p.

<sup>217</sup> PRIEUR Michel, 2001, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, p. 126.

<sup>218</sup> Jean-Marc Dziedzicki s'appuie sur le nombre de dossiers contentieux enregistrés à la Direction des Routes. DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, p. 37.

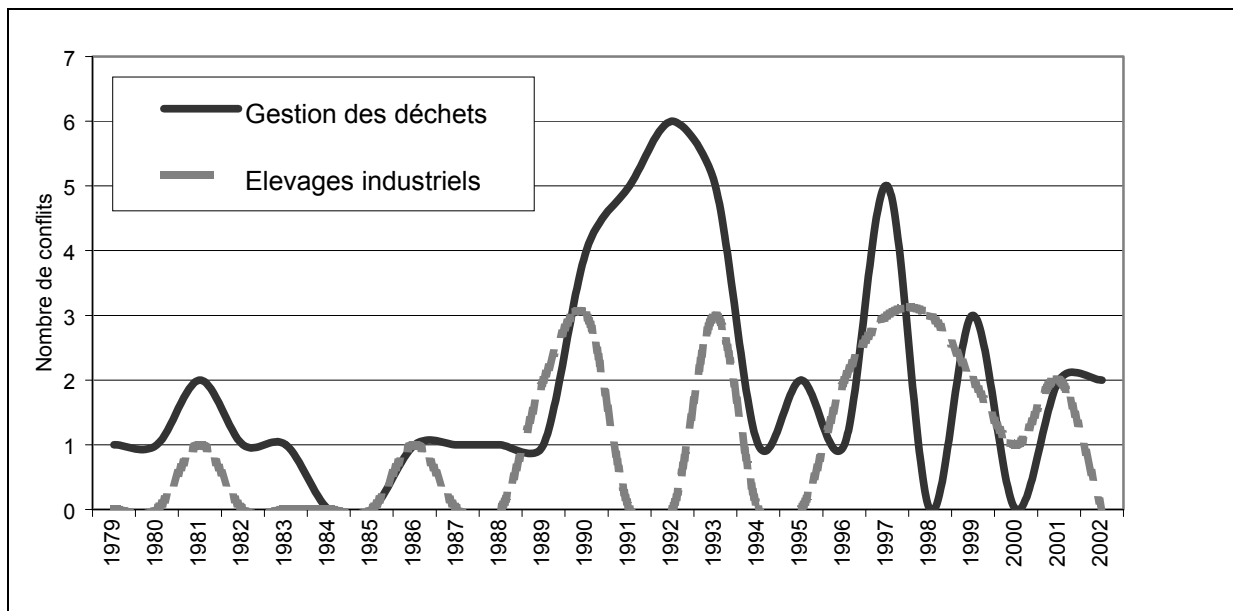
<sup>219</sup> MABILEAU Albert, 1999, « Le local et ses représentations », *Sciences de la Société*, n°48, p. 205.

<sup>220</sup> BEAUBIEN Marie, 1989, *Le Nimby ou syndrome « pas dans ma cour »*, résumé d'une conférence prononcé lors d'un colloque organisé par la Fondation québécoise en environnement, document téléchargé sur internet, 5 p.

l'acronyme *nimby* dans la littérature<sup>221</sup>, la métaphore du jardin n'étant d'ailleurs pas anodine. Preuve en est également, la forte croissance des conflits d'environnement que nous avons observée pour cette même période<sup>222</sup>.

Cette croissance s'est manifestée à travers la montée en puissance de conflits liés à certains types d'aménagements, urbains et routiers notamment, mais également à travers l'apparition et la présence régulière de ceux liés aux implantations associées à la gestion des déchets et aux élevages industriels (graphique 6). Ces deux types de mobilisation confirment également la place prise par la défense de la qualité et du cadre de vie puisqu'il ne s'agit plus de la réalisation d'équipements lourds ayant des impacts importants localement, mais simplement des aménagements plus légers qui sont, par contre, générateurs de nuisances, olfactives notamment.

**Graphique 6. Evolution des conflits liés aux types d'aménagements « gestion des déchets » et « élevages industriels »**



Source : A. Lecourt, 2003.

Notre période d'étude se termine par une forte croissance du nombre de conflits (41 en 2001 et 58 en 2002) qui reste difficile à interpréter puisque nous ne pouvons savoir si elle relève d'un mouvement conjoncturel ou d'un changement structurel. La réponse viendra

<sup>221</sup> LECOURT Arnaud, 2000, « Proximité et aménagement : le phénomène *nimby*, évolution d'une notion », *ESO, Travaux et Documents*, n°14, pp. 53-56.

<sup>222</sup> En fait, pour l'ensemble des conflits environnementaux, nous sommes passés de 44 conflits en moyenne annuelle entre 1980 et 1990 à 70 durant la période suivante.



naturellement des résultats observés dans les années futures.

L'évolution des conflits d'aménagement, à l'échelle régionale comme à l'échelle nationale, est largement influencée par des tendances structurelles qui expliquent également l'apparition de conflits liés à des types d'aménagements spécifiques. Mais malgré ces facteurs structurels qui affectent théoriquement tous les espaces, les conflits restent localisés dans un nombre limité de communes. Leurs localisations dépendent du contexte socio-spatial local, mais également des caractéristiques de l'aménagement. Cependant, ces localisations ont évolué à la fois dans l'espace et dans le temps. Nous proposons donc de voir quelles sont les logiques auxquelles répond la diffusion des conflits d'aménagement dans l'espace.

## II. LA DIFFUSION DES CONFLITS D'AMENAGEMENT AU SEIN DE L'ESPACE BRETON : ANALYSE DE L'EVOLUTION DES VALEURS D'USAGE DES ESPACES

---

Nous avons posé comme hypothèse de travail que la valeur d'usage des espaces varie dans le temps. Cette hypothèse n'est en fait que partiellement vérifiée. En effet, les communes les plus précocement touchées par un conflit d'aménagement font l'objet d'un effet cumulatif et voient ainsi leur valeur d'usage se maintenir dans le temps. Mais cet effet cumulatif s'accompagne également d'un effet d'étalement au sein de nouvelles communes qui voient leur valeur d'usage augmenter. Cependant, cet effet d'étalement prend des formes variables qu'il nous faut identifier à l'aide de processus de diffusion eux-mêmes associés à des types d'aménagements spécifiques.

Avant d'étudier plus précisément la diffusion des conflits d'aménagement dans l'espace, quelques rappels théoriques sont nécessaires.

### 1. Rappels théoriques sur les processus de diffusion dans l'espace

La diffusion d'une innovation peut être analysée dans l'espace selon un processus de diffusion spatiale, c'est à dire un « phénomène de propagation dans le temps et sur l'espace d'un élément simple ou complexe (...) correspondant à une prise en compte simultanée de l'espace et du temps »<sup>223</sup>. Ainsi, une innovation ne se diffuse pas à la même vitesse au sein de tous les espaces. Les travaux d'André Dauphiné<sup>224</sup> d'une part, et de Thérèse Saint-Julien<sup>225</sup> d'autre part, permettent de distinguer quatre processus de diffusion (figure 34) :

- par relocalisation : l'innovation apparaît dans des foyers extérieurs au premier ;
- par contagion : l'innovation s'étend dans l'espace de proche en proche selon un effet de voisinage (périurbanisation, front pionnier) ;
- linéaire : l'innovation se diffuse en suivant des axes privilégiés (voies de communications, vallées). Les freins imposés par la distance à l'effet de voisinage sont plus faibles ;

---

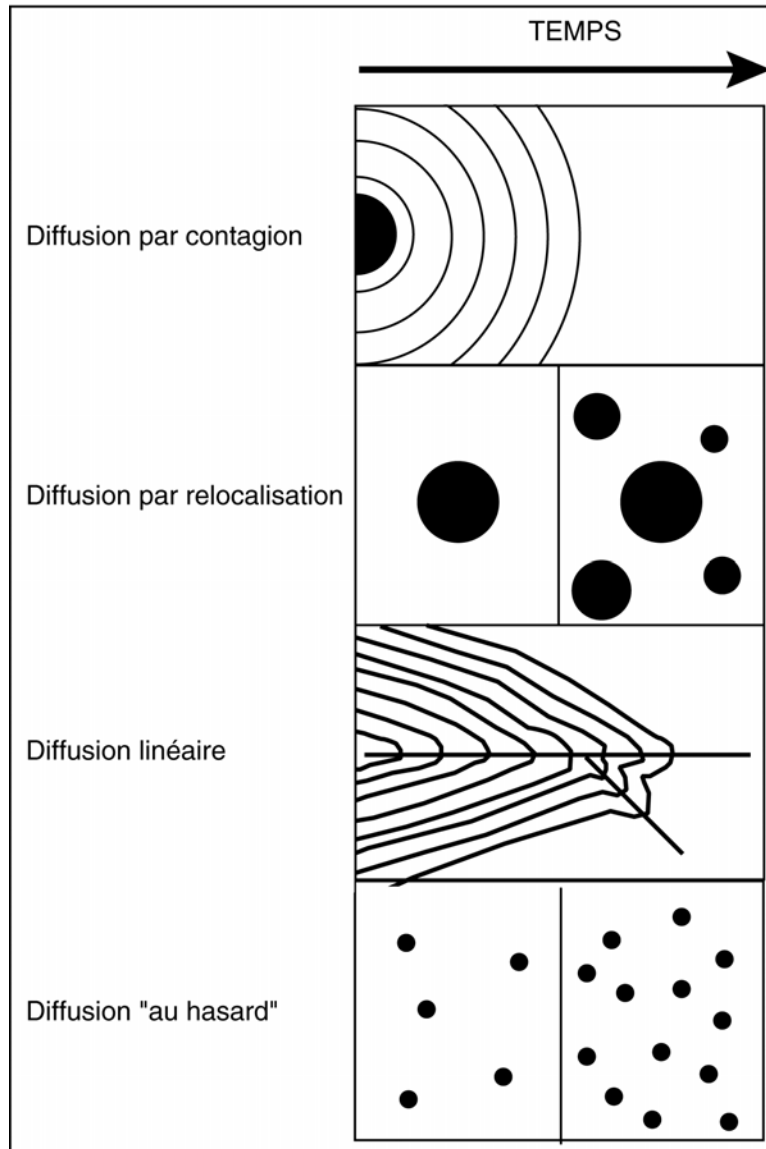
<sup>223</sup> DAUPHINÉ André, 1987, *Les modèles de simulation en géographie*, Paris, Economica, p. 146.

<sup>224</sup> *Ibid.*

<sup>225</sup> SAINT-JULIEN Thérèse, 1985, *La diffusion spatiale des innovations*, GIP Reclus, Montpellier, 40 p.

- aléatoire ou au hasard : l'innovation se diffuse suivant un processus aléatoire, sans pouvoir être classée dans les processus précédents.

**Figure 34. Les différents types de diffusion**



Source : D'après André Dauphiné, 1987, et Thérèse Saint-Julien, 1985.

L'approche théorique proposée par Peter Haggett<sup>226</sup>, ainsi que les différentes applications proposées par Peter Gould<sup>227</sup>, notamment sur la diffusion du SIDA aux Etats-Unis,

<sup>226</sup> HAGGETT Peter, 1983 (3<sup>ème</sup> édition), *Geography, a modern synthesis*, New York, Harper and Row, 644 p.

<sup>227</sup> GOULD Peter, 1990, « Le SIDA : la carte animée comme rhétorique cartographique appliquée », *Mappemonde*, n°1, pp. 21-26.

GOULD Peter, 1993, « Sources d'erreur dans une série de cartes, ou : la démarche

complètent ces quatre processus par deux autres :

- par expansion : l'innovation s'étend d'une place à l'autre, tout en se reproduisant intensifiée dans le foyer initial ;

- hiérarchique : l'innovation se diffuse suivant différentes strates ou classes (classes sociales, hiérarchie urbaine).

Une distinction majeure doit également être réalisée entre étalement et effet cumulatif. Le premier exprime l'expansion du phénomène dans l'espace selon une logique horizontale, le second fait référence, selon une logique verticale, au développement sur un même lieu de l'innovation étudiée selon une boucle de rétroaction positive.

La diffusion des conflits d'aménagement s'exerce par le biais d'un couple étalement / effet cumulatif dont l'impact génère des périodes plus propices à l'étalement et d'autres plus propices à la condensation.

## **2. Un processus d'étalement alternant avec un effet cumulatif croissant**

La diffusion des conflits d'aménagement se poursuit encore actuellement selon un double processus d'étalement et d'effet cumulatif variable suivant les types d'espaces.

### 2.1. Un processus d'étalement toujours en cours...

La courbe représentant le pourcentage cumulé de communes ayant connu un conflit souligne que l'étalement des conflits d'aménagement se poursuit depuis la 2<sup>nd</sup>e Guerre Mondiale (graphique 7). Cependant, à ce jour, seules 30 % des communes bretonnes se sont mobilisées face à un projet d'aménagement.

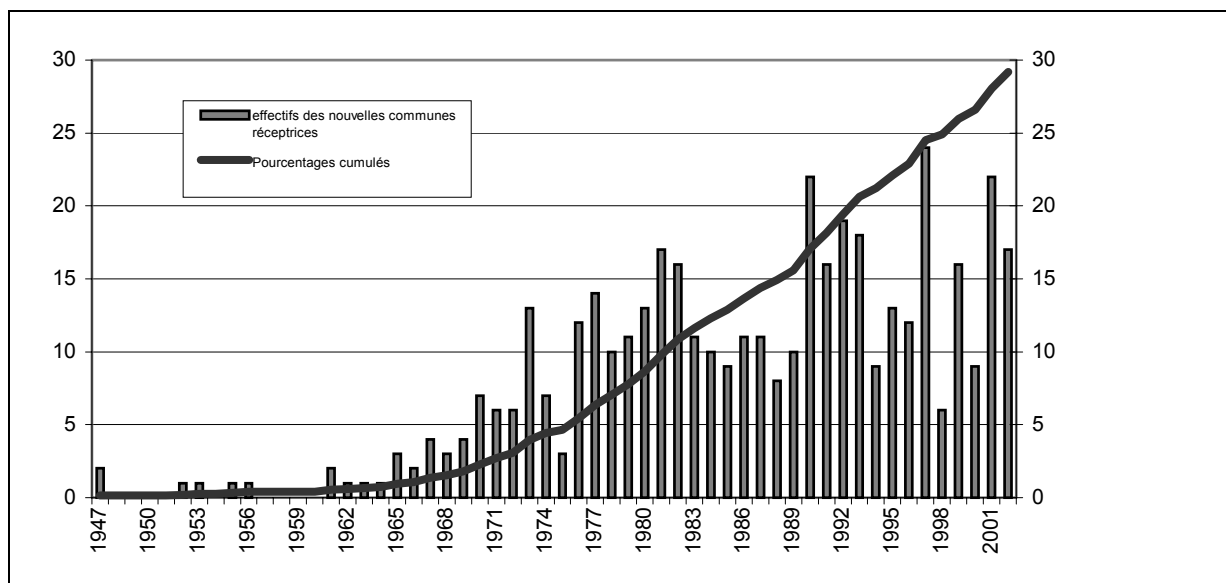
Derrière cette apparente croissance, le détail du nombre de nouvelles communes réceptrices chaque année montre de grandes discontinuités dans le processus d'étalement. Quatre phases, proches de celles observées lors de l'analyse de l'évolution générale de la conflictualité, peuvent ainsi être distinguées. Tout d'abord, de 1947 à 1964, le processus d'étalement reste confiné à un nombre très limité de communes (deux maximum par an). Durant les trois phases suivantes, la conflictualité se diffuse plus nettement. Aussi, de 1965 à 1982, les conflits connaissent une grande période d'expansion pour atteindre un maximum en 1981 avec 17

---

scientifique, objet de négociations », *Mappemonde*, n°2, pp. 22-27.

nouvelles communes réceptrices. De 1983 à 1989, le processus d'étalement ralentit avec seulement une dizaine de nouvelles communes réceptrices chaque année. L'année 1990 marque une nette reprise de ce processus. Elle se poursuit par une période durant laquelle le processus d'étalement est beaucoup plus irrégulier avec, par exemple, seulement six nouvelles communes en 1998 contre vingt-quatre l'année précédente.

**Graphique 7. Effectifs des nouvelles communes mobilisées entre 1947 et 2002**



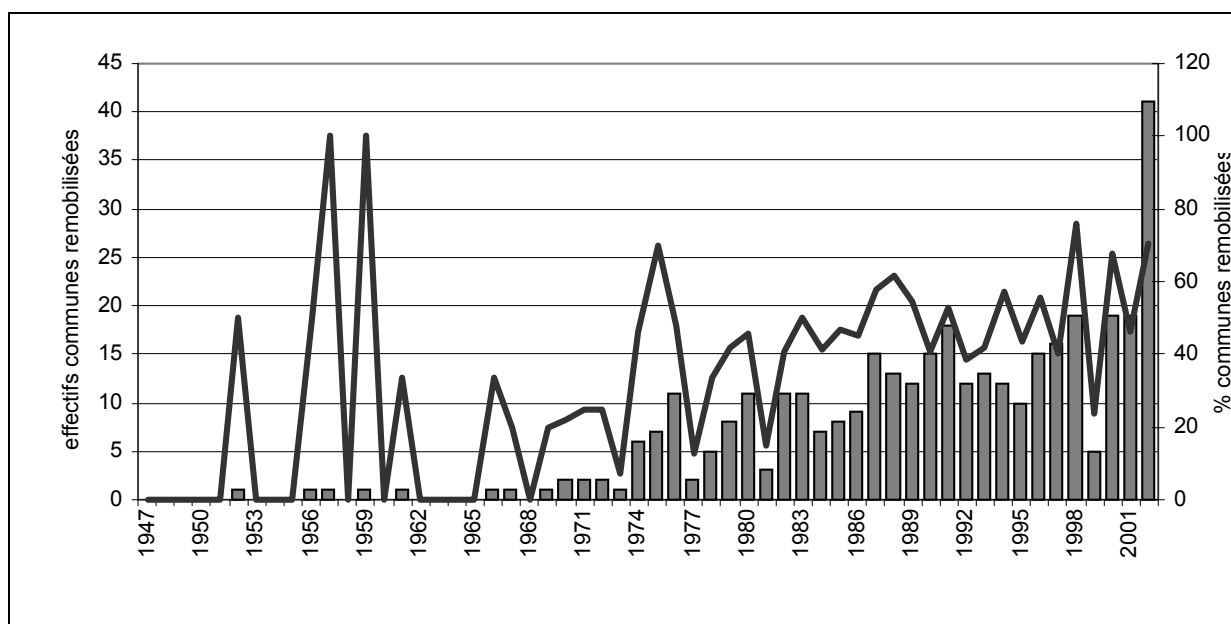
Source : A. Lecourt, 2003.

Le processus d'étalement des conflits d'aménagement est toujours en cours, la valeur d'usage des espaces n'est pas figée. Cependant, la part des nouvelles communes réceptrices diminue dans le temps, laissant ainsi la place à une condensation des conflits sur les communes déjà réceptrices.

## 2.2. ... alternant avec un effet cumulatif croissant

Si le processus d'étalement se poursuit depuis la fin de la Guerre, il est également accompagné d'un effet cumulatif. La proportion de conflits se déroulant dans des communes ayant déjà reçu un conflit augmente globalement jusqu'en 1987, puis oscille autour de 50 % (graphique 8). Plus précisément, sur la période 1987-2002, sur deux conflits, 1,1 se déroule dans une commune ayant déjà été le théâtre d'un ou de plusieurs conflits. Ainsi, l'effet cumulatif semble prendre progressivement le pas sur l'étalement. Ces résultats témoignent de la concentration des conflits sur certains espaces observés dans le chapitre précédent et du maintien de la valeur d'usage de certains espaces.

**Graphique 8. Un effet cumulatif croissant**



Source : A. Lecourt, 2003.

À l'échelle de l'espace breton, un double processus est actif : d'une part, un effet cumulatif sur des communes précocement touchées dont la valeur d'usage se maintient dans le temps, et d'autre part, un processus d'étalement sur des communes dont la valeur d'usage augmente.

Cependant, la relation entre étalement et effet cumulatif est très variable suivant les types d'espaces.

### 2.3. Un couple étalement / effet cumulatif variable suivant les types d'espaces et les types d'aménagements

Observons les nuances dans la relation étalement / effet cumulatif à travers le zonage en aire urbaine et dans le cas particulier des communes littorales, puis suivant les types d'aménagements contestés.

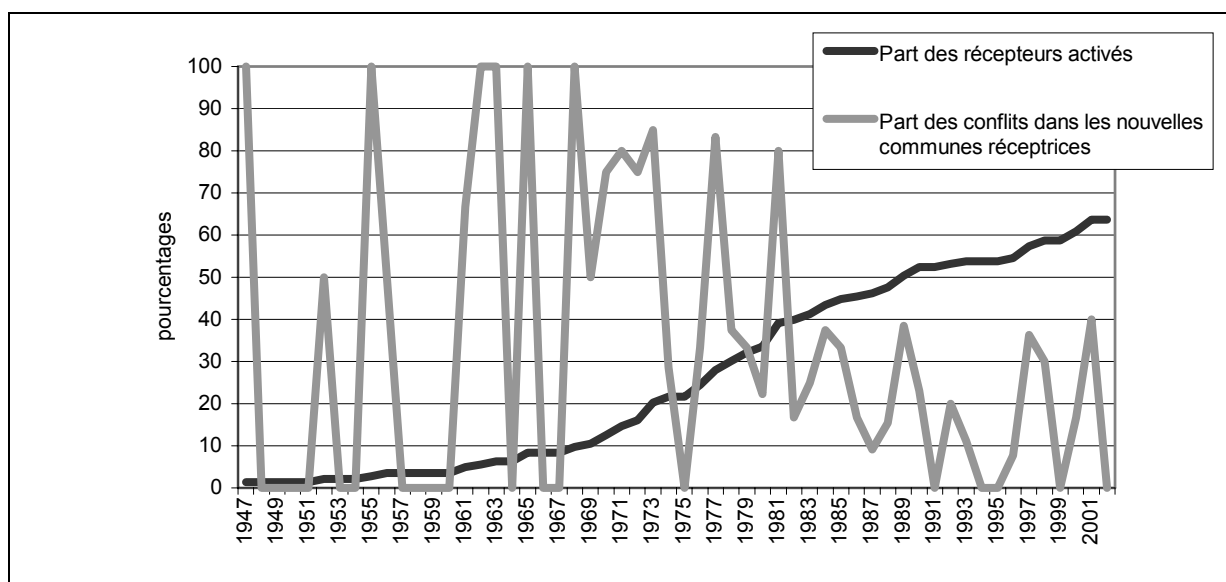
#### *a. Suivant les types d'espaces*

La relation entre étalement et effet cumulatif est variable d'un type d'espaces à un autre, notamment au sein du zonage en aire urbaine. Pour chacun des types d'espaces, l'analyse est accompagnée d'un graphique représentant d'une part, la part des récepteurs activés indiquant l'avancée du processus d'étalement, et d'autre part, la part des conflits dans les nouvelles communes réceptrices indiquant l'état de l'effet cumulatif.

➤ Les pôles urbains : un effet cumulatif de plus en plus fort

Avec 64 % de récepteurs activés, les pôles urbains constituent l'espace dans lequel le processus d'étalement est le plus avancé (graphique 9). De plus, si tous les pôles urbains constituent des récepteurs potentiels, il est tout de même probable que tous les pôles urbains ne seront pas touchés. Autrement dit, le processus d'étalement est probablement dans sa phase terminale. Par ailleurs, la part des conflits dans les nouvelles communes réceptrices tend à diminuer indiquant, que l'effet cumulatif a pris le pas sur le processus d'étalement. Sur l'ensemble de la période, 70 % des conflits ont eu lieu dans des pôles urbains ayant déjà été mobilisés. L'effet cumulatif sur une partie des pôles urbains témoigne du maintien de leur valeur d'usage.

**Graphique 9. Un effet cumulatif croissant sur les pôles urbains**



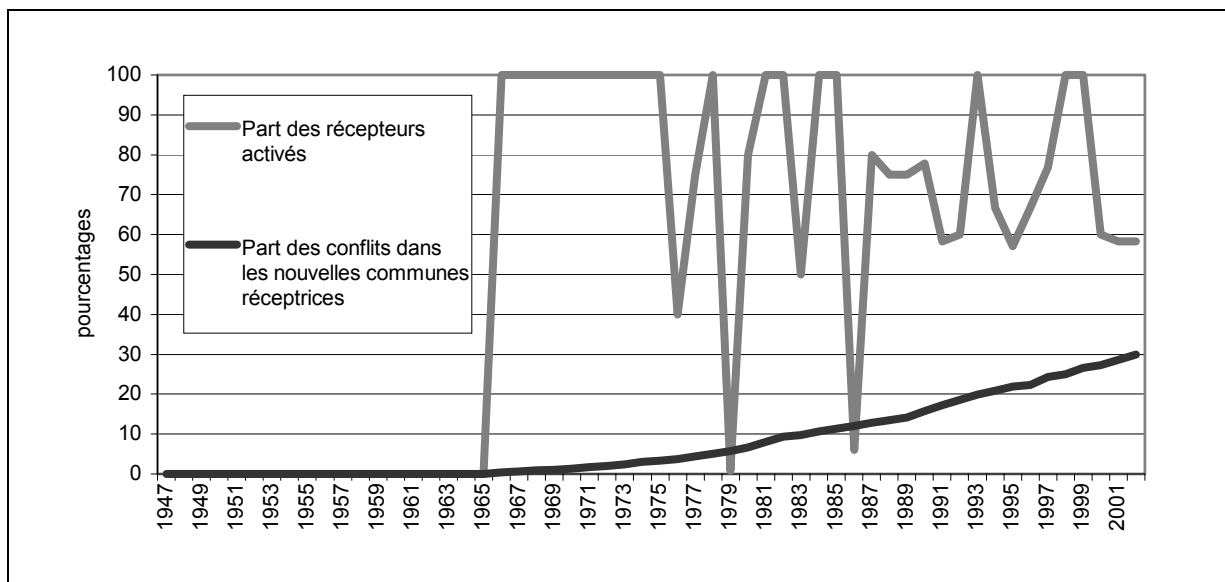
Source : A. Lecourt, 2003.

➤ Les communes périurbaines, multipolarisées et rurales : un processus d'étalement plus lent

La diffusion des conflits dans ces trois types de communes est beaucoup plus lente. Avec seulement 30 % de récepteurs activés, le potentiel d'étalement au sein des communes périurbaines est encore très important (graphique 10). Apparue plus tardivement que pour les pôles urbains, la mobilisation s'effectue jusqu'en 1975 exclusivement selon un processus d'étalement. Par la suite, processus d'étalement et effet cumulatif alternent très nettement jusqu'en 1987, date à laquelle le pourcentage de conflits dans les communes ayant déjà reçues des conflits tend à augmenter. Cependant, sur l'ensemble de la période, c'est un processus

d'étalement qui domine puisque 75 % des conflits ont eu lieu dans de nouvelles communes réceptrices.

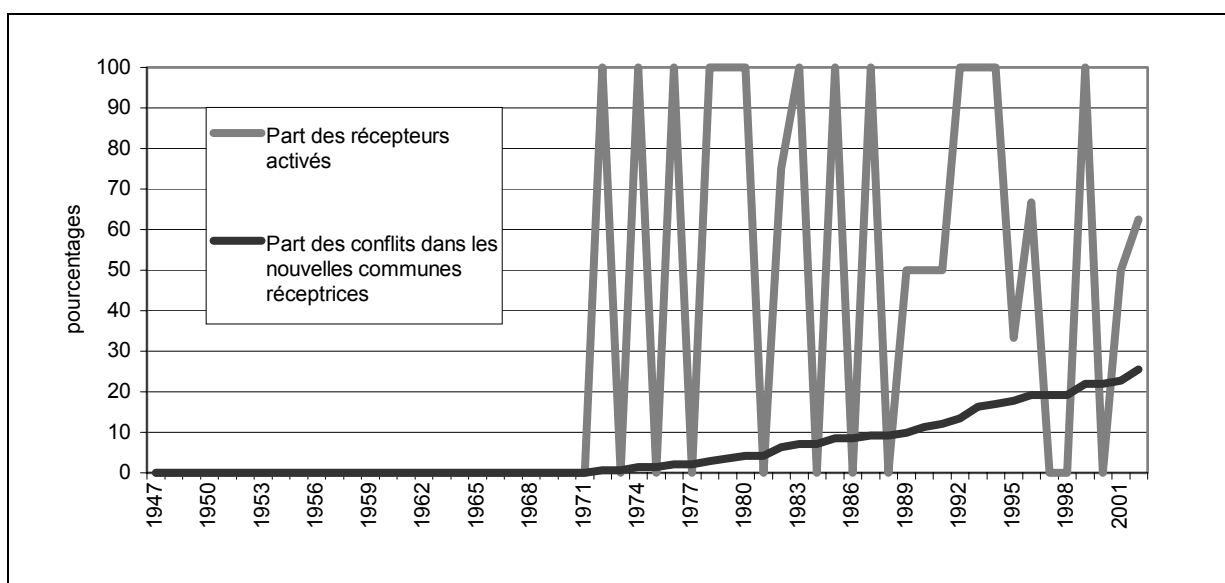
**Graphique 10. Étalement et effet-cumulatif dans les communes périurbaines**



Source : A. Lecourt, 2003.

La diffusion des conflits au sein des communes multipolarisées est plus difficile à décrire, notamment en raison du plus petit nombre de conflits et de communes présentes dans cette partie du ZAU (graphique 11). En effet, si l'étalement se poursuit, les premiers effets de condensation apparaissent.

**Graphique 11. Étalement et effet cumulatif au sein des communes multipolarisées**

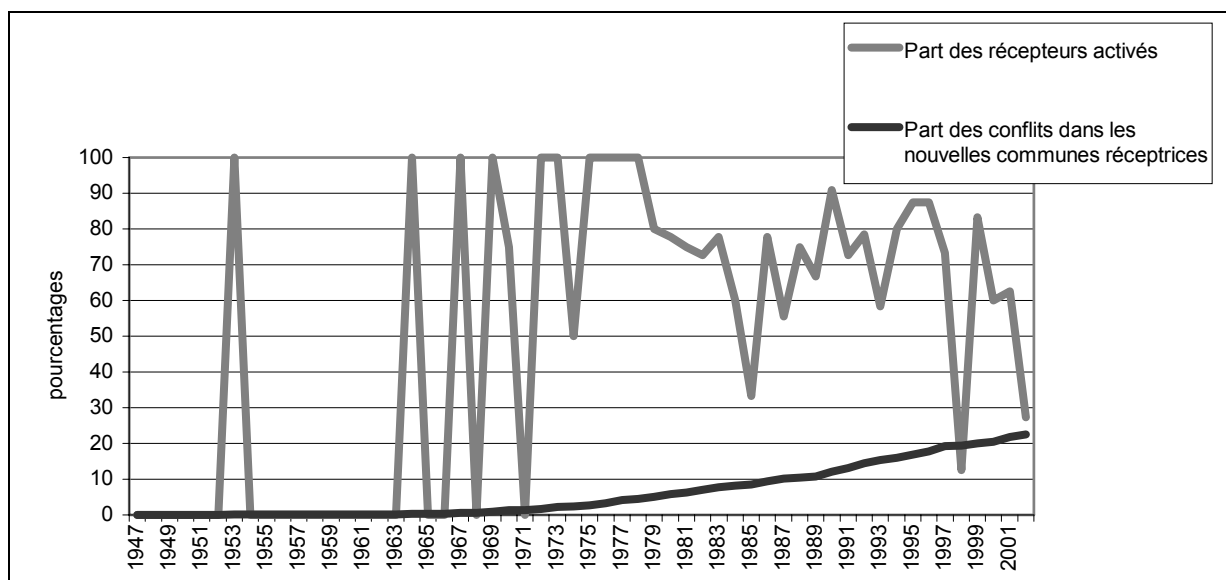


Source : A. Lecourt, 2003.



Du côté des communes rurales, avec seulement 22,5 % de récepteurs activés, le potentiel d'étalement est également très important (graphique 12). Avec 70 % des conflits dans de nouvelles communes réceptrices, c'est avant tout le processus d'étalement qui domine, même si quelques phénomènes de condensation apparaissent également.

**Graphique 12. Etalement et effet cumulatif au sein des communes rurales**

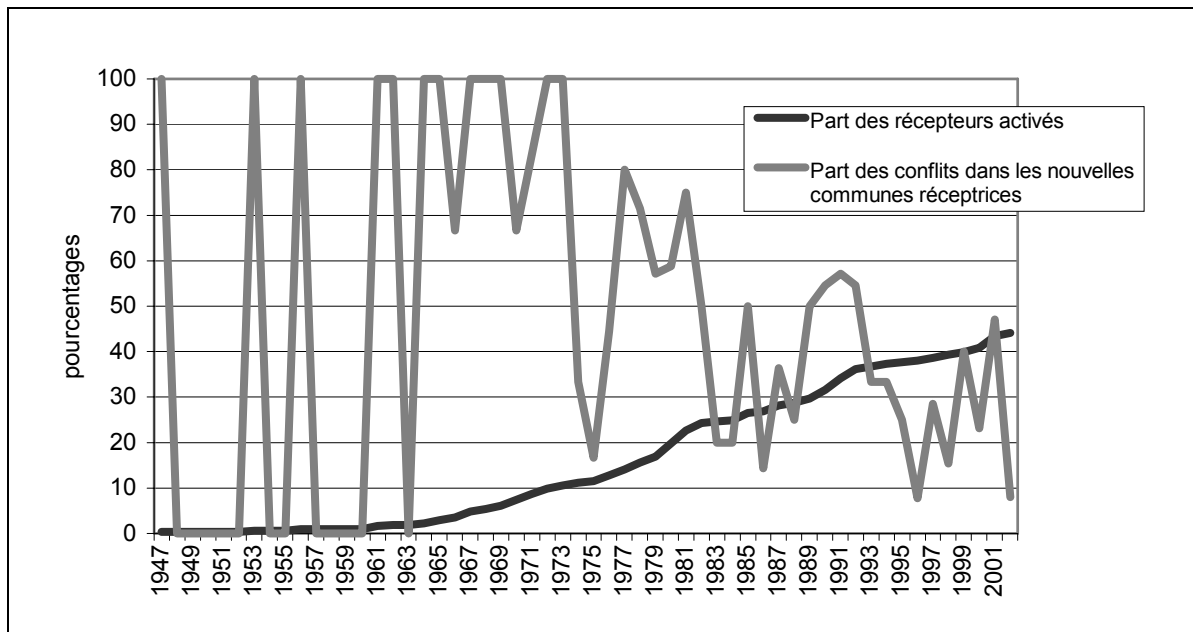


Source : A. Lecourt, 2003.

➤ Un effet cumulatif croissant sur les communes littorales

Au sein des communes littorales, les premiers effets de condensation apparaissent dans certaines communes au milieu des années 1970 (graphique 13). À partir de 1983, ce phénomène se renforce, l'effet cumulatif prévalant désormais sur l'étalement à l'exception des années 1990 à 1993.

**Graphique 13. Un effet cumulatif croissant au sein des communes littorales**



Source : A. Lecourt, 2003.

Alors que l'analyse de la courbe de l'évolution des effectifs de conflits d'aménagement en Bretagne soulignait l'existence de facteurs structurels communs à tous les espaces, il apparaît que tous les espaces n'ont pas fait l'objet de conflits et que ces derniers n'ont pas évolué de manière similaire suivant les types d'espaces. Comme nous allons le voir, il en est de même pour les types d'aménagements contestés.

#### *b. Suivant les types d'aménagements contestés*

Ce double processus d'étalement et de condensation est également variable suivant les types d'aménagements contestés (tableau 25). Deux groupes se dégagent très distinctement. Le premier ne comprend que le type d'aménagement « urbanisme ». Dans ce cas, les conflits se répartissent équitablement entre les nouvelles communes réceptrices (53 % des conflits) et les communes ayant déjà été le théâtre d'un ou de plusieurs conflits d'aménagements. Ils participent donc autant à l'effet cumulatif qu'à l'étalement.

Un second groupe est composé des autres types d'aménagements qui se diffusent très majoritairement (entre 80 et 100 % des conflits) dans de nouvelles communes réceptrices. L'effet cumulatif est donc très limité pour ce type de conflits.

Cette distinction souligne la variabilité dans la diffusion de la mobilisation selon le type d'aménagement. De fait, certains types d'aménagements suscitent des mobilisations ponctuelles à la fois dans l'espace et dans le temps, alors que le type « urbanisme » est, lui,

davantage récurrent.

**Tableau 25. Un processus étalement / effet cumulatif variable suivant les types d'aménagements**

Types d'aménagements	Nombre de conflits	Nombre de conflits dans des nouvelles communes	Part des conflits dans des nouvelles communes
Urbanisme	377	199	53 %
Aménagements routiers	144	125	87 %
Aéroports	5	4	80 %
Barrages	14	11	79 %
Déchets	46	45	98 %
Elevages industriels	23	23	100 %
Activités extractives	59	53	90 %
Voies ferrées	4	4	100 %
Aménagements fonciers	55	52	96 %
Haute-tension	16	16	100 %
Activités nucléaires	20	18	90 %
<b>Total</b>	<b>800</b>	<b>550</b>	<b>69 %</b>

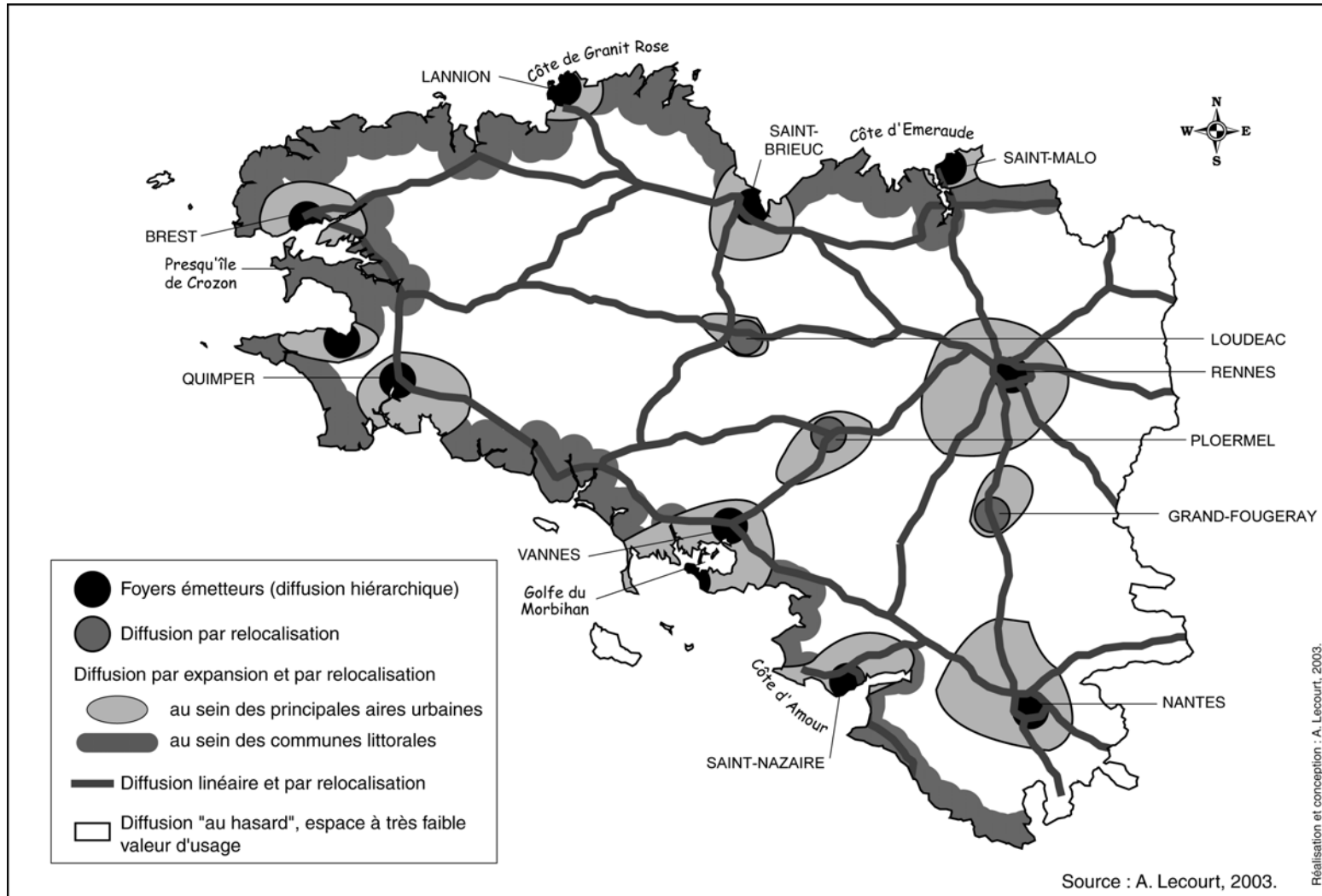
Source : A. Lecourt, 2003.

Ainsi les modalités de diffusion des conflits d'aménagement sont variables d'un espace à l'autre, ou d'un type d'aménagement à l'autre. Elles dépendent en effet des caractéristiques socio-spatiales des espaces-supports à un instant donné. Cependant, la diffusion des conflits obéit à des modèles de diffusion qui permettent d'améliorer notre connaissance sur leurs conditions d'apparition.

### **3. Les processus de diffusion en oeuvre**

Les processus de diffusion en oeuvre varient au sein de l'espace breton (carte 19). La mise en place des foyers émetteurs s'accompagne d'un processus de diffusion hiérarchique, puis d'un processus de diffusion par relocalisation. La diffusion des conflits d'aménagement au sein des aires urbaines et des communes littorales est le fait d'un couplage entre diffusion par relocalisation et par expansion. Quant aux axes routiers majeurs, ils guident un double processus de diffusion linéaire et par relocalisation. Enfin, la diffusion des conflits au sein des espaces à faible valeur d'usage répond à un processus aléatoire.

Carte 19. Organisation générale de la diffusion des conflits d'aménagement en Bretagne



Ces processus de diffusion sont également associés à la diffusion de conflits liés à des types d'aménagement particuliers. La diffusion hiérarchique favorise la diffusion des conflits de type « urbanisme », la diffusion linéaire celle du type « aménagements routiers », la diffusion aléatoire, celle de plusieurs types.

### 3.1. Foyers émetteurs et diffusion hiérarchique

C'est tout d'abord un processus de diffusion hiérarchique qui guide l'apparition des foyers émetteurs mais également, en partie, la diffusion dans les autres espaces.

#### *a. Un processus de diffusion hiérarchique au sein des foyers émetteurs*

Les principales aires de conflit que nous avons identifiées sur l'ensemble de la période s'appuient sur des foyers émetteurs qui sont apparus relativement tôt selon un processus de diffusion assez proche d'un mode hiérarchique, et pour des motifs de mobilisation centrés sur des problèmes liés à l'urbanisation (sur les neuf foyers initiaux recensés, sept ont connu un premier conflit de type « urbanisme »). En effet, si l'on établit la hiérarchie urbaine en fonction de la population communale, la diffusion s'effectue à partir des communes les plus peuplées même si la hiérarchie n'est pas toujours respectée (tableau 26)<sup>228</sup>. Les premiers conflits apparaissent ainsi à Nantes, commune la plus peuplée de Bretagne, ainsi qu'à Saint-Nazaire dès 1947, puis à Rennes en 1952. Les principales communes bretonnes vont ainsi être atteintes progressivement, Saint-Brieuc en 1956, Quimper en 1961, Brest en 1962, Vannes et Saint-Malo en 1965. Lorient ne sera concernée qu'à partir de 1968.

La valeur d'usage est donc plus forte dans les espaces les plus peuplés, là où sont apparus les premiers conflits d'aménagement.

---

<sup>228</sup> Habituellement, l'analyse de la diffusion hiérarchique prend plutôt en compte la population des agglomérations, mais afin de rendre compte de la totalité de ce processus (des pôles urbains aux espaces ruraux), nous avons préféré retenir la population communale.

**Tableau 26. Un processus de diffusion hiérarchique au sein des foyers émetteurs**

Commune	Année du premier conflit	Population communale en 1999	Type d'aménagement contesté
Nantes	1947	270251	urbanisme
Rennes	1952	206226	urbanisme
Brest	1962	149634	urbanisme
Saint-Nazaire	1957	65874	ligne haute-tension
Quimper	1961	63238	urbanisme
Lorient	1968	59189	urbanisme
Vannes	1965	51759	urbanisme
Saint-Malo	1966	50675	barrages
Saint-Brieuc	1959	46087	urbanisme

Source : A. Lecourt, 2003 ; INSEE, 1999.

*b. La poursuite du processus de diffusion hiérarchique*

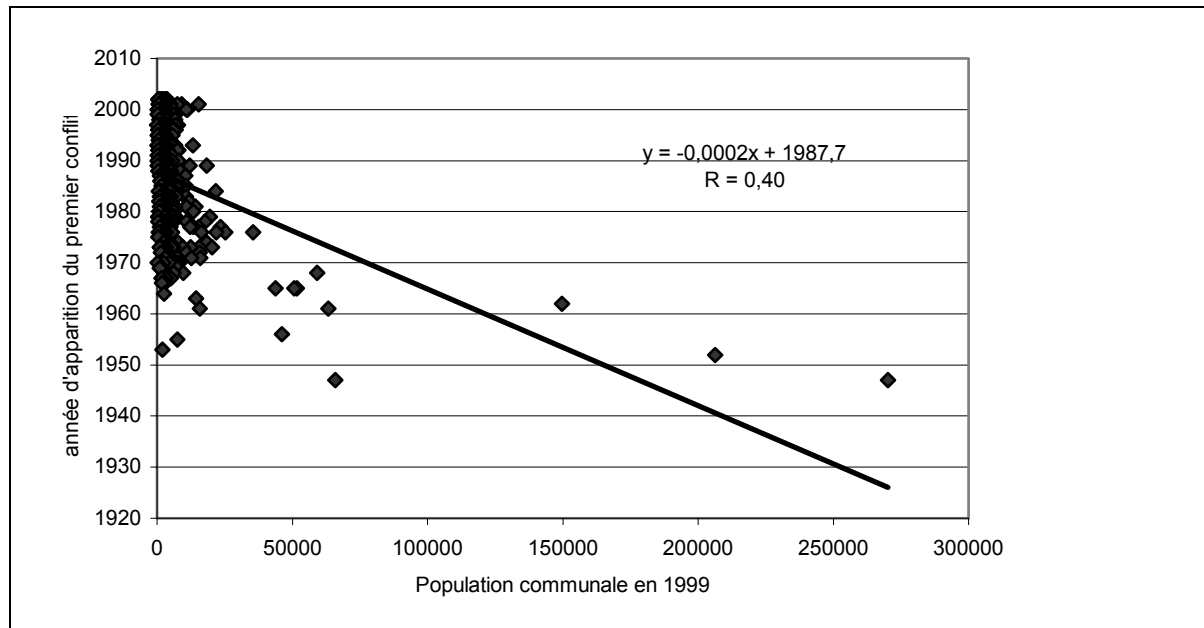
Au-delà des foyers émetteurs, l'analyse de la relation entre la date d'apparition du premier conflit et la place des communes concernées dans la hiérarchie urbaine en prenant comme indicateur le poids démographique des communes, souligne l'existence d'un processus de diffusion hiérarchique au sein des communes bretonnes<sup>229</sup>. Ainsi, la pente négative entre ces deux variables et le coefficient de corrélation ( $r = -0,4$ ) indiquent que les communes où la population est la plus importante sont celles où les conflits sont apparus les plus précocement (graphique 14). La diffusion apparaît hiérarchique pour 40 % des communes si l'on tolère une avance ou un retard correspondant à la valeur de l'écart-type de six ans et trois mois maximum.

Ce processus de diffusion hiérarchique peut être jumelé avec un processus de diffusion par relocalisation, lorsque les communes réceptrices ne sont pas jointives. Il favorise également la diffusion du type « urbanisme », puisque pour les 40 % de communes les plus proches du modèle, 78 % d'entre elles ont connu un premier conflit de ce type.

---

<sup>229</sup> Malgré son intérêt, cette analyse présente deux biais : (1) la régression est réalisée uniquement à partir des communes réceptrices ; (2) la régression est réalisée à partir de la population sans double compte de 1999, elle ne prend donc pas en compte les variations (parfois importantes) de la population communale au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

**Graphique 14. Régression linéaire : population communale en 1999 et date d'apparition du premier conflit**



Source : A. Lecourt, 2003.

### 3.2. Un processus de diffusion par relocalisation

Le second processus à l'œuvre est un mode de diffusion par relocalisation, jumelé avec le précédent, laissant apparaître des foyers secondaires extérieurs aux foyers émetteurs qui vont servir de points de départ aux processus de diffusion par relocalisation et expansion. Ainsi, trois principaux foyers secondaires apparaissent par relocalisation : Ploërmel et le Grand Fougeray en 1969, et Loudéac en 1973.

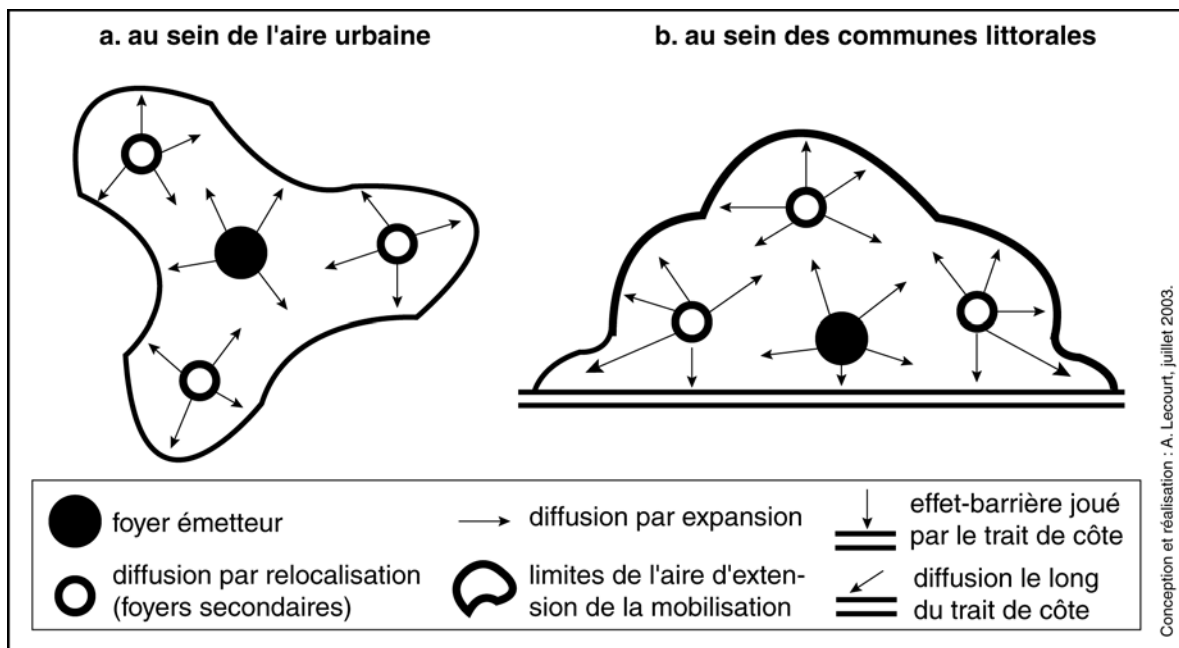
### 3.3. Un couplage processus de diffusion par relocalisation et expansion au sein des aires urbaines et des communes littorales

La diffusion des conflits d'aménagement au sein des aires urbaines et des communes littorales s'organise en trois étapes qui se succèdent selon des temporalités différentes fonction de la date d'apparition du foyer émetteur ou secondaire. Elle va également contribuer à la diffusion des conflits de type « urbanisme ». Dans un premier temps, un conflit émerge au sein d'une commune qui va jouer le rôle de foyer émetteur (figure 35). Les conflits se diffusent ensuite par relocalisation dans des communes proches du foyer émetteur mais non jointives de celui-ci, alors que le nombre de conflits augmente par effet cumulatif au sein des foyers émetteurs. Ensuite, c'est un processus de diffusion par expansion qui se met en œuvre, le nombre de conflits est intensifié dans les foyers émetteurs et secondaires, tandis qu'un processus

d'étalement s'empare progressivement des autres communes situées à proximité.

Dans le cas des communes littorales, la bande côtière joue le rôle de barrière et constitue un obstacle à la diffusion des conflits d'aménagement en tâches d'huile. Cependant, la diffusion est favorisée le long du trait de côte selon un processus comparable à celui qui affecte les axes routiers.

**Figure 35. Le couplage processus de diffusion par relocalisation et par expansion au sein des aires urbaines et des communes littorales**



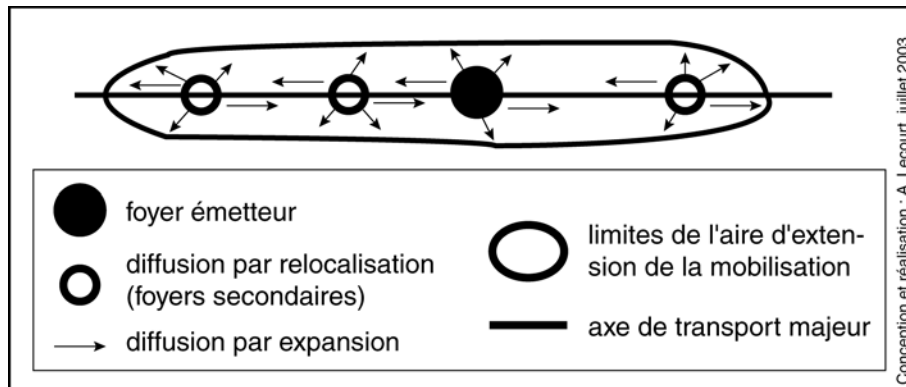
### 3.4. Un processus de diffusion linéaire et par relocalisation le long des axes routiers majeurs

La diffusion des conflits d'aménagement s'effectue également le long des axes de transport majeurs selon un couplage entre diffusion linéaire et processus de relocalisation qui s'accompagne de la diffusion du type de conflit « aménagements routiers ». Tout d'abord, un premier conflit apparaît, donnant naissance à un foyer émetteur (figure 36). Ensuite, des foyers secondaires émergent par relocalisation alors qu'un processus de diffusion par expansion débute à partir du foyer émetteur. L'expansion se poursuit alors à partir des foyers émetteurs et secondaires.

La réalisation de ce processus est naturellement fonction de la date d'apparition du foyer émetteur.



**Figure 36. Processus de diffusion linéaire et par relocalisation le long des axes routiers majeurs**



### 3.5. Un processus de diffusion au « hasard » au sein des espaces à faible valeur d'usage

La diffusion des conflits d'aménagement au sein des espaces à très faible valeur d'usage répond à un processus de diffusion aléatoire qui privilégie des conflits associés à des aménagements plus rares.

Les différents modes de diffusion impliqués dans la diffusion des conflits d'aménagement traduisent une évolution de la valeur d'usage des espaces au fil du temps. Ils confirment également le rôle des configurations socio-spatiales dans l'émergence des conflits d'aménagement au-delà des effets de structure liés à l'évolution de la conflictualité sociale et environnementale.

La section suivante va permettre de préciser le rôle des configurations socio-spatiales, mais aussi des caractéristiques de l'aménagement sur la diffusion de la mobilisation face à un projet d'aménagement.

### III. LA DIFFUSION DE LA MOBILISATION A L'ECHELLE DU CONFLIT

---

Une approche spatio-temporelle de la mobilisation permet de s'interroger sur les processus de diffusion à l'œuvre dans la géographie de la mobilisation face à un projet d'aménagement. Ces processus diffèrent selon la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit. Plus précisément, alors que la diffusion de la mobilisation face à un aménagement surfacique s'organise selon un modèle multiscalaire, dans le cas des infrastructures linéaires, l'échelle du conflit introduit des modifications dans l'organisation de la diffusion. Par ailleurs, les modalités de diffusion de la mobilisation changent lorsque plusieurs variantes sont à l'étude.

L'analyse de la diffusion de la mobilisation souligne également comment une amélioration de la connaissance de la géographie du projet chez les riverains permet de réduire l'extension spatiale de la mobilisation et ainsi de restreindre les conflits.

#### **1. Des modalités de diffusion de la mobilisation variables suivant la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit**

Les processus de diffusion de la mobilisation sont tout d'abord spécifiques à chacune des formes d'aménagement, quelle que soit l'échelle du conflit. Cependant, des nuances peuvent être apportées suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement. Ces différentes distinctions conduisent à considérer quatre formes d'organisation de la diffusion de la mobilisation.

##### 1.1. La diffusion de la mobilisation face aux aménagements surfaciques

La diffusion de la mobilisation face aux aménagements surfaciques s'organise suivant un schéma général, du micro au macro conflit. Cependant, elle diffère pour les macro-conflits, lorsque plusieurs sites sont à l'étude.

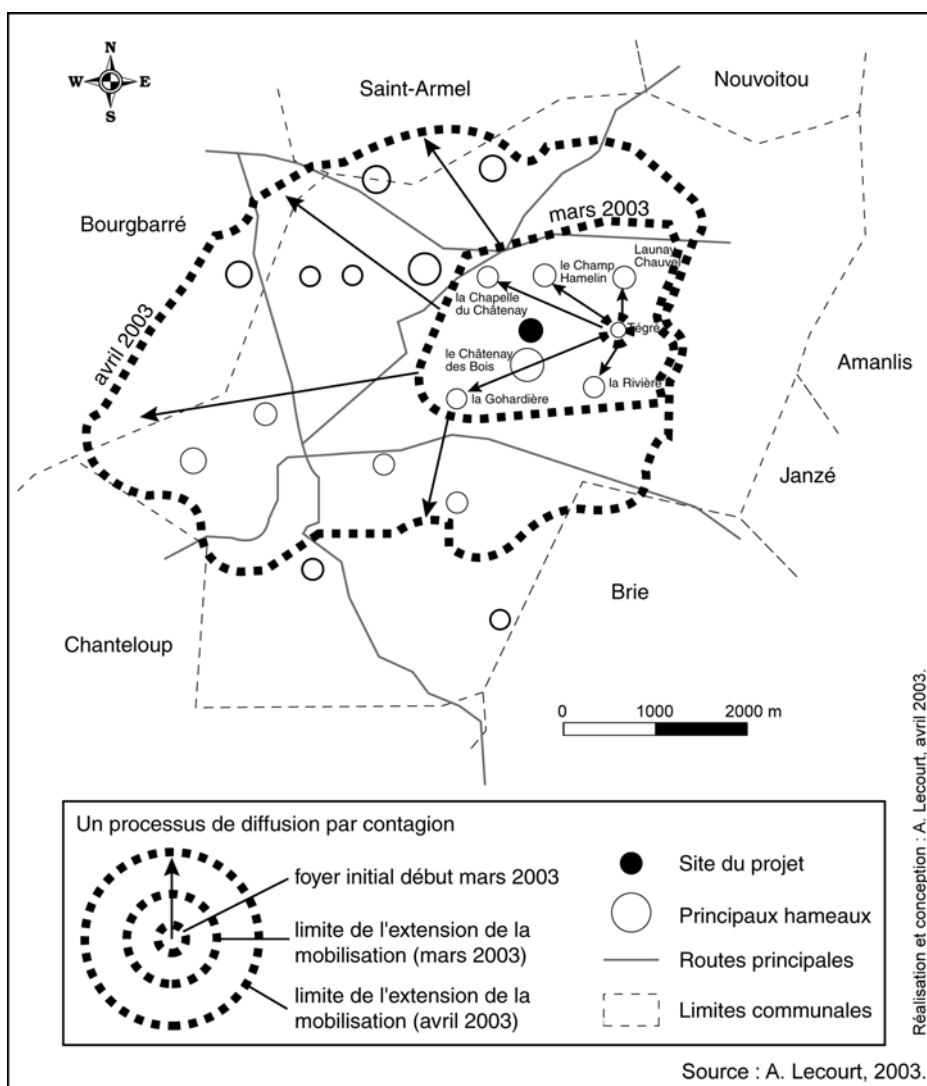
###### *a. Une diffusion de la mobilisation fonction de l'échelle du conflit*

Dans le cadre des micro-conflits, comme nous l'avons vu précédemment, la mobilisation face au projet se cantonne à l'espace-support, et elle ne permet pas de mettre à jour des processus de diffusion.

Par contre, la situation est différente dans le cadre des méso-conflits. La mobilisation trouve

son origine chez des riverains de l'espace-support, puis s'étend par contagion. Ainsi, le foyer initial de la mobilisation face au projet d'usine de compostage à Corps-Nuds apparaît au début du mois de mars 2003 au hameau de Tégré où réside le futur président de l'association. La mobilisation se diffuse alors par contagion en deux étapes (carte 20). Tout d'abord, durant le mois de mars 2003, elle gagne les hameaux environnants de Launay-Chauvel, le Champ Hamelin, la Chapelle du Châtenay, la Gohardière, le Châtenay des Bois, et de la Rivière, dont les habitants vont constituer les adhérents et membres actifs de l'association créée au même moment. Ensuite, la mobilisation s'étend approximativement jusqu'aux limites communales pendant la première quinzaine du mois d'avril, par le biais d'une pétition utilisée à la fois comme mode d'information auprès des habitants de la commune et comme mode de soutien à l'action collective qui vient de naître.

**Carte 20. La diffusion de la mobilisation face à un aménagement surfacique dans le cadre d'un méso-conflit : le cas de l'usine de compostage à Corps-Nuds**



La diffusion de la mobilisation face à une infrastructure surfacique dans le cadre d'un macro-conflit, laisse apparaître des processus plus complexes, notamment lors de la phase initiale de la mobilisation. Par la suite, c'est un processus plus classique de diffusion par expansion en auréoles concentriques qui prédomine. La diffusion de la mobilisation face au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes combine ainsi deux processus de diffusion, par relocalisation et par expansion (carte 21).

Le foyer initial est situé sur la commune de Grandchamp-des-Fontaines où sept personnes ont créé une association, l'ACIPA, en décembre 2000 suite à l'inscription d'un projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes dans le nouveau schéma collectif des transports. Afin de diffuser l'information sur l'existence de ce projet et de mobiliser les populations locales, ce petit groupe d'habitants constitue une liste à l'occasion des élections municipales d'avril 2001, avec comme mot d'ordre le rejet du projet<sup>230</sup>.

L'ACIPA va rapidement trouver des alliés, via un processus de diffusion par relocalisation, dans les communes voisines de Notre-Dame-des-Landes et de Vigneux. En effet, dans ces deux communes, deux associations existent déjà, l'ADECA, d'une part, créée en 1973, pour défendre les intérêts des exploitants de Notre-Dame-des-Landes suite à la création de la ZAD, et d'autre part, l'association « Bien Vivre à Vigneux », association environnementale défendant un intérêt local diversifié, créée en 1994.

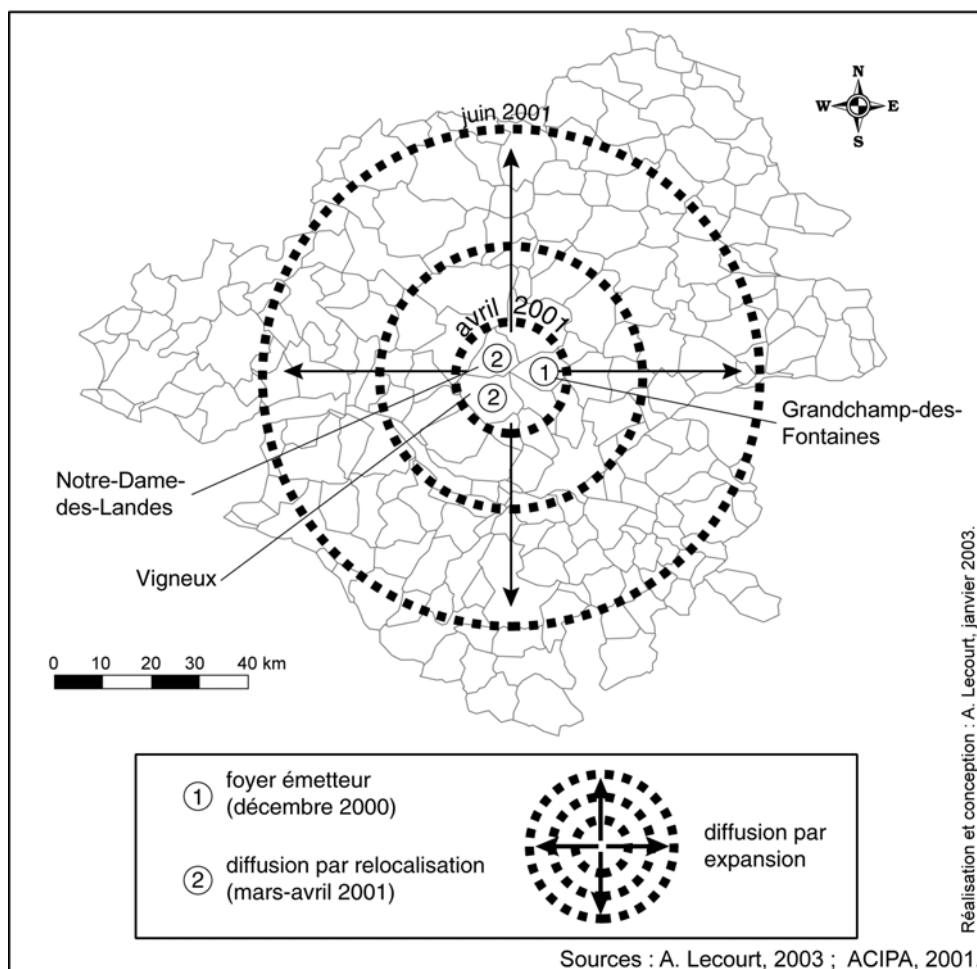
La mobilisation va alors prendre de l'ampleur selon un processus de diffusion par expansion, en s'intensifiant dans le foyer émetteur et les deux foyers secondaires, tout en s'étalant en « taches d'huile » à partir de ces mêmes foyers. En juin 2001, la mobilisation n'a pas franchi les limites du département, et ne semble pas les avoir dépassées réellement à ce jour.<sup>231</sup>

---

<sup>230</sup> La liste a obtenu quatre élus au Conseil Municipal avec 40 % des suffrages. Avec un membre du Parti Socialiste dans ses rangs, qui prendra d'ailleurs par la suite la présidence de l'ACIPA, cette liste était donc plutôt située à gauche sur l'échiquier politique.

<sup>231</sup> Cf. *supra*, pages suivantes.

**Carte 21. La diffusion de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**



La diffusion de la mobilisation face aux aménagements superficiels ne comptant qu'un seul espace-support s'organise conformément à la forme de l'aménagement en taches d'huile. Cette diffusion est à l'image de la portée que les opposants veulent donner à leur action. Elle est ainsi plus restreinte dans le cadre des méso-conflits dont la portée reste limitée à une ou plusieurs communes que dans les macro-conflits qui s'étendent bien au-delà de l'espace-support. Lorsque pour un aménagement, plusieurs espaces-supports sont envisagés, cela conduit à une démultiplication de la mobilisation et nécessairement à un macro-conflit.

*b. La diffusion de la mobilisation face à un aménagement superficiel avec des espaces-supports multiples*

La multiplication des espaces-supports multipliant la mobilisation, les processus de diffusion qui sont associés à cette dernière sont nécessairement différents de ceux observés dans les cas

précédents. Ce type de configuration conduit tout d'abord à une mobilisation autour des différents espaces-supports conforme à celle des méso-conflits puis, par expansion, à l'extension de l'espace de la mobilisation. Ainsi, comme à Plogoff à la fin des années 1970, de la multiplication des sites est né un espace de mobilisation à l'échelle de toute la Basse-Bretagne. Dès 1974, cinq sites sont en effet retenus et vont constituer autant de foyers initiaux pour la mobilisation face à ces projets : Plogoff, dans le Cap Sizun, le site de Saint-Vio, sur les communes de Tréguennec et de Saint-Jean-Trolimon, le site de Beg-an-Fry, sur la commune de Guimaëc, Ploumoguer, et Erdeven, dans le Morbihan (carte 22). À partir de ces foyers émetteurs, la mobilisation va progressivement s'étendre par expansion et relocalisation à toute la Basse-Bretagne.

➤ La mobilisation au sein des foyers émetteurs

Tour à tour, la mobilisation se met en place autour des cinq sites retenus. Suite à des indiscretions, la population d'Erdeven apprend, dès octobre 1974, que la commune fait partie des sites retenus pour l'implantation d'une centrale nucléaire. Avant même l'officialisation de cette nouvelle, des personnes d'Erdeven, de Belz et d'Etel décident de créer un « Comité Régional d'Information Nucléaire » (CRIN)<sup>232</sup>. Son objectif principal est d'informer la population locale des dangers de l'implantation d'une centrale nucléaire.

En décembre 1974, les habitants de Plogoff, Beg-an-Fry et Saint-Vio apprennent par la presse que leur commune a été choisie parmi les sites pressentis pour accueillir une centrale nucléaire. L'absence d'informations suscite un mouvement d'hostilité chez les populations menacées. Sous l'impulsion du CRIN d'Erdeven, un Comité Local d'Information Nucléaire (CLIN) naît au Cap Sizun à la fin de l'année 1974. Du côté de Saint-Vio, des mouvements similaires émergent avec la création du CLIN Bigouden, et des CRIN du Guilvinec et de Plonéour.

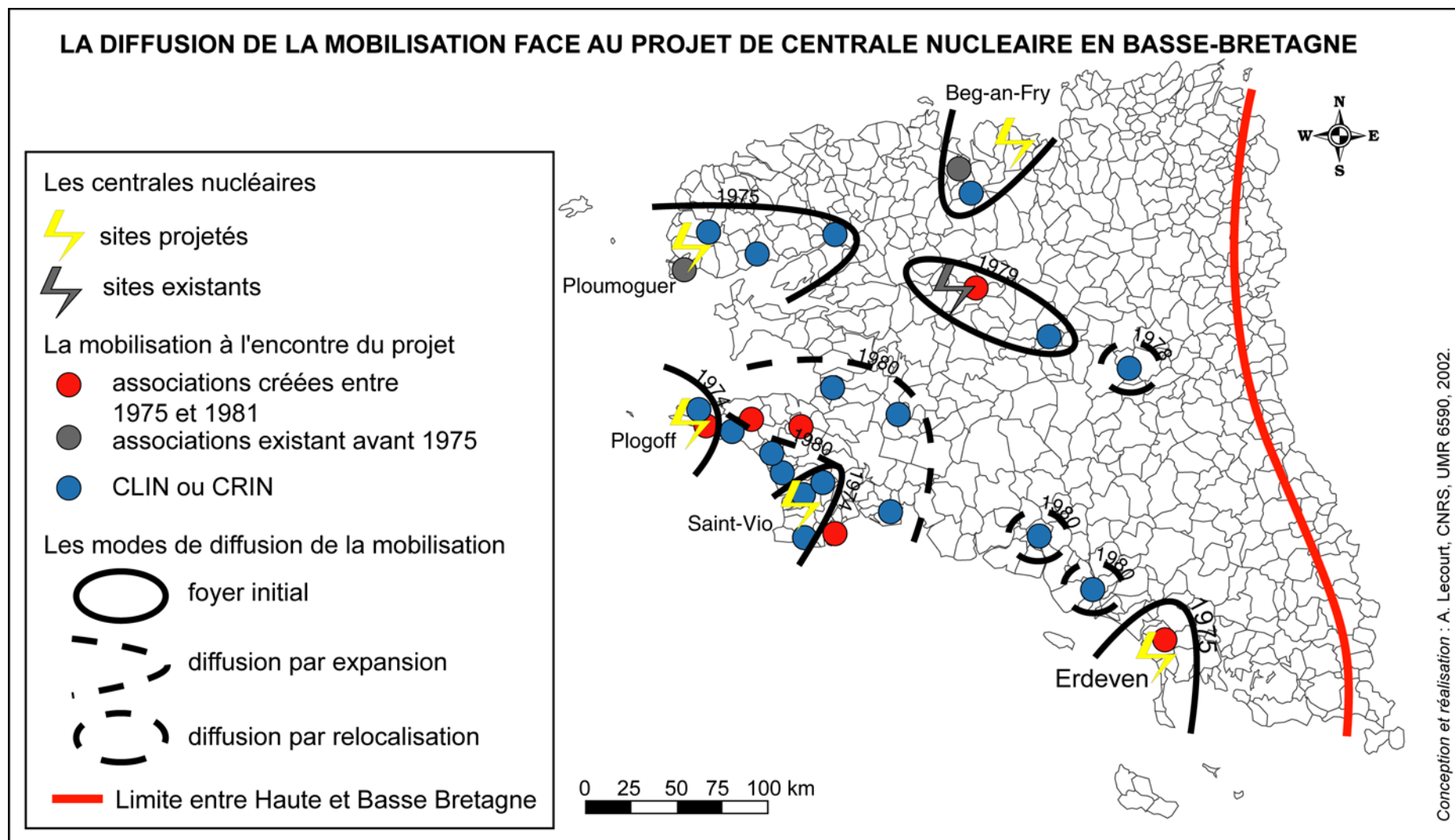
Autour de Beg-an-Fry, la réaction est moins rapide qu'à Saint-Vio, elle commence à l'initiative de « l'Association pour la protection des sites et des monuments de la région de Morlaix », association locale défendant un intérêt diversifié. Dans le Trégor finistérien, l'opposition s'organise également avec la naissance du CLIN de Morlaix.

À Ploumoguer, la contestation s'organise avec la création du CLIN de Porsmoguer (avril 1975), puis des CLIN de Brest (décembre 1975) et de Landerneau (début 1976).

---

<sup>232</sup> Le CRIN est officiellement créé en 1975, à Lorient.

Carte 22. La diffusion de la mobilisation face au projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne entre 1975 et 1981



Mais en 1978, c'est finalement Plogoff qui est retenu parmi ces cinq sites, la mobilisation va progressivement se diffuser simultanément par expansion et par relocalisation à partir de Plogoff en utilisant les collectifs en place dans les quatre autres sites.

➤ Un processus de diffusion par expansion et par relocalisation

La diffusion de la mobilisation par expansion se caractérise tout d'abord par l'extension du réseau de soutien à partir de Plogoff vers Audierne, Pouldreuzic, Plozévet et Quimper, mais également par une intensification de la mobilisation dans le sud-ouest du Finistère avec la création de trois CLIN regroupant plusieurs communes : le CLIN de Goyen (communes de Confort-Meilars, Mahalon, Guiler et Pouldergat), le CLIN de Pen-ar-Goyen (communes de Plogastell, Gourlizon, Le Juch, Plonéis, Pluguffan et Guengat), et le CLIN de Fouesnant.

Simultanément, la mobilisation se diffuse également par relocalisation avec la création de CLIN en dehors du Finistère à Lorient, Rostrenen ou Saint-Brieuc. Un autre pôle de mobilisation se crée dans les Monts d'Arrée suite à l'annonce en 1979, d'un projet de relance de la centrale de Brennelis, avec la création du CLIN de Carhaix et de l'association *Evit Buhez Menez Arre*, (Pour la vie dans les Monts d'Arrée).

Au final, la multiplication des sites a très largement favorisé la diffusion de la mobilisation à toute la Basse-Bretagne permettant ainsi la constitution d'un réseau associatif à l'encontre du projet.

La diffusion de la mobilisation face aux aménagements surfaciques est ainsi largement influencée par la forme de l'aménagement en s'organisant en auréoles concentriques. C'est une logique identique qui conduit la mobilisation de la diffusion pour un aménagement linéaire.

1.2. La diffusion de la mobilisation dans le cadre des aménagements linéaires

Les processus mis en œuvre dans la diffusion de la mobilisation face à une infrastructure linéaire diffèrent naturellement de ceux observés face à un aménagement surfacique. De surcroît, les modalités changent suivant l'échelle du conflit.

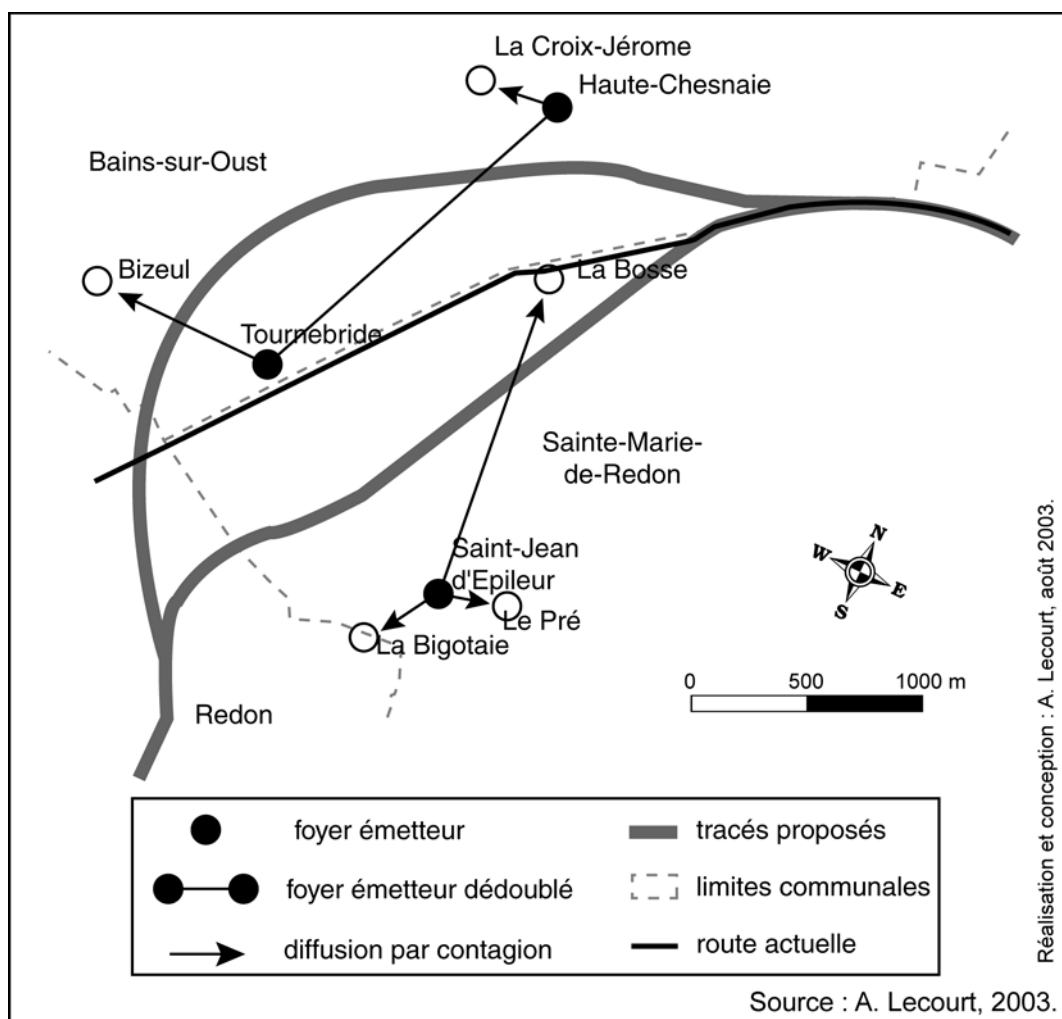
*a. Dans le cadre des méso-conflits*

À l'échelle des méso-conflits, la mobilisation apparaît ponctuellement à proximité d'un tracé ou d'un fuseau pour se diffuser par contagion ou expansion le long de ceux-ci. Dans le cadre



de la RD 177 entre Rennes et Redon dans la commune de Sainte-Marie-de-Redon, l'initiative de la mobilisation suite à l'officialisation du projet en juin 2002, est à mettre à l'actif d'une femme résidant dans la partie ouest du village de Saint-Jean-d'Epilleur dans une maison individuelle construite trois ans auparavant<sup>233</sup> (carte 23). Durant l'été, la mobilisation va ensuite se diffuser par contagion dans les hameaux voisins comme la Bigotaie ou la Bosse avec, au final, la constitution d'une association en septembre 2002.

**Carte 23. La diffusion de la mobilisation face à la RD 177 Rennes-Redon à la hauteur de Sainte-Marie-de-Redon et de Bains-sur-Oust**



Du côté de Bains-sur-Oust, à l'origine de la mobilisation se trouvent deux familles d'exploitants, l'une de la Croix-Jérôme possédant des terres menacées par le tracé ouest, et

<sup>233</sup> Cette femme, Mme D., prendra la présidence de « l'association de protection de l'environnement sur le tracé le Guenet-Redon contre la future 2x2 voies ».

l'autre de Tournebride. C'est de l'alliance entre ces deux familles, défendant des intérêts particuliers, qu'est née la mobilisation qui s'est diffusée par contagion aux exploitations voisines<sup>234</sup> de Bizeul, de Colomel, et de la Haute-Chesnaie.

*b. Dans le cadre des macro-conflits*

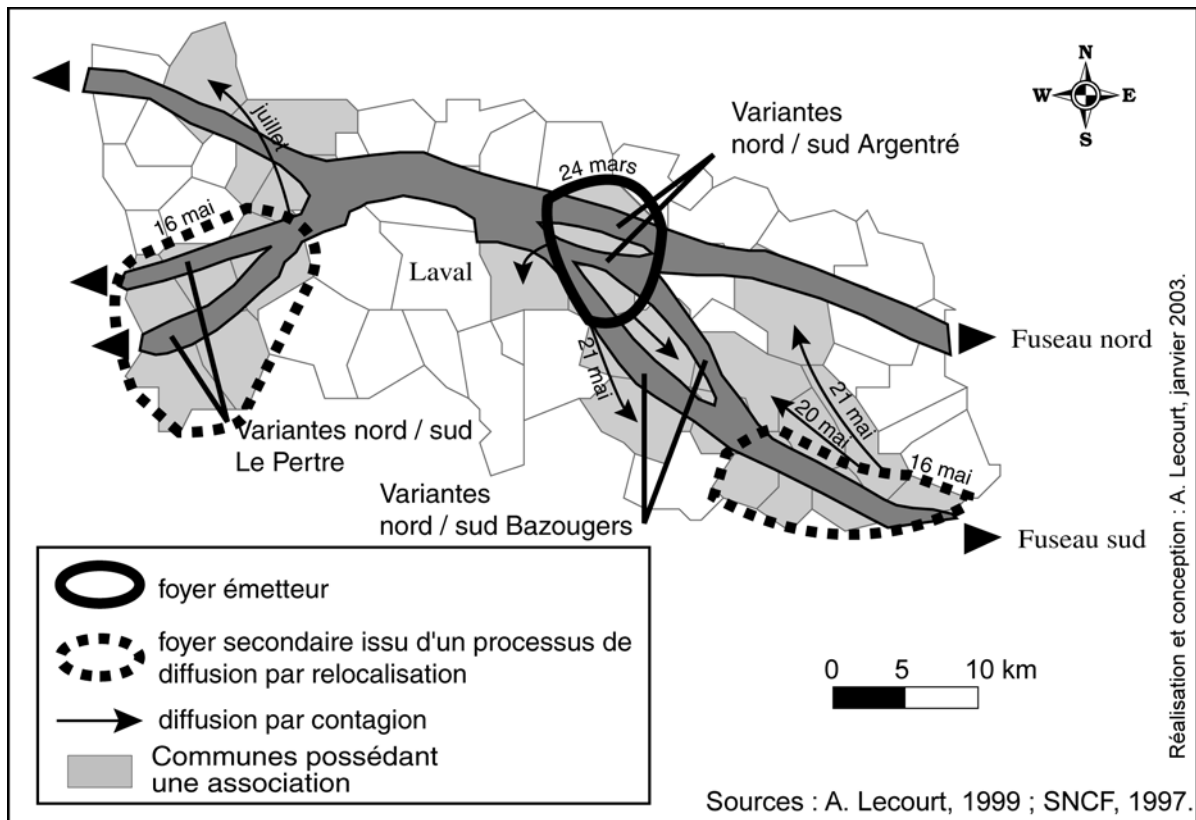
Comme pour les méso-conflits, la mobilisation apparaît à proximité du fuseau ou du tracé. Mais la mobilisation dans le cadre d'un macro-conflit de ce type s'appuie sur différents foyers avant de se diffuser par contagion et/ou expansion le long de l'espace-support, générant ainsi un vaste espace de mobilisation englobant ces foyers. Ainsi face au TGV Ouest en Mayenne, des foyers de mobilisation sont apparus en fonction de l'emprise du projet à des dates très proches entre mars et juillet 1997 pour finalement constituer un vaste espace de mobilisation le long de l'infrastructure (carte 24).

La mobilisation est ainsi née dès le 24 mars 1997 dans les deux communes sur lesquelles l'emprise est la plus forte au croisement des fuseaux nord et sud avec la création de « l'association pour la défense de l'environnement sur les communes de Louvigné et d'Argentré ». La mobilisation apparaît ensuite par relocalisation, le 16 mai à l'extrémité du fuseau sud et sur les variantes nord et sud du Pertre. À partir de ces foyers, elle se diffuse par contagion le long de l'infrastructure entre la mi-mai et juillet 1997. La conjugaison de ces processus de diffusion aboutit finalement à la constitution d'un vaste espace de mobilisation reflétant la géographie du projet. Mais dans tous les cas, la multiplication des variantes a assurément permis l'extension de l'espace de mobilisation.

---

<sup>234</sup> En fait, les exploitants de Tournebride ont prévu de cesser leur activité et de revendre leurs terres après leur passage en zone constructible. Mais le projet routier remet en cause cette perspective, puisqu'en cas d'expropriation les terres seraient rachetées à un prix beaucoup plus faible. La mobilisation à Tournebride a donc pour motif la défense d'intérêts financiers.

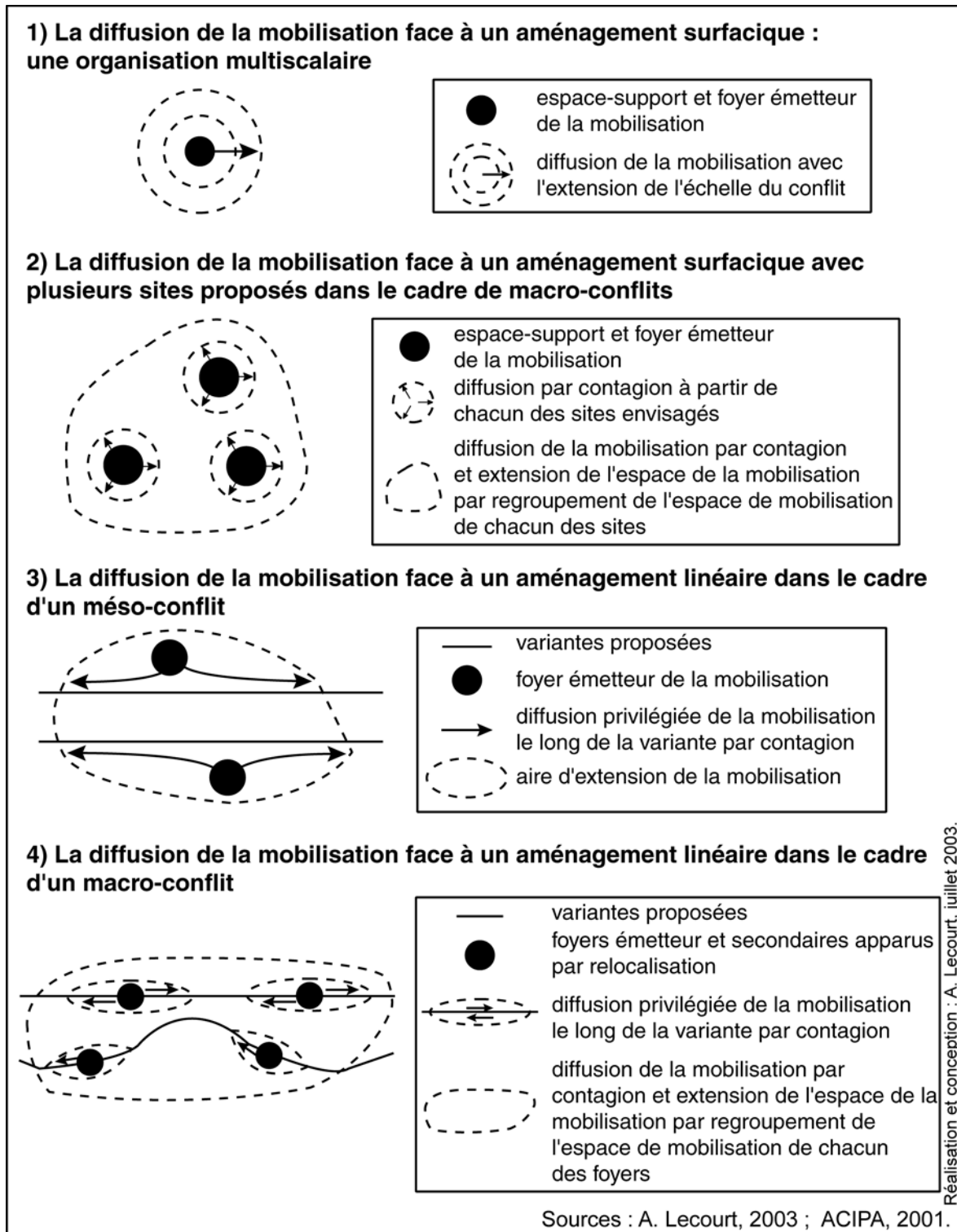
**Carte 24. La diffusion de la mobilisation face au TGV Ouest en Mayenne**



1.3. Synthèse : forme de l'aménagement, échelle du conflit, et diffusion de la mobilisation

L'analyse de la diffusion de la mobilisation dans le cadre des conflits d'aménagement conduit à distinguer quatre configurations (figure 37) : (1) l'organisation multiscalaire de la diffusion face à un aménagement surfacique, (2) l'organisation de la diffusion face à un aménagement surfacique mais avec plusieurs sites proposés, (3) l'organisation de la diffusion face à un aménagement linéaire dans le cadre d'un méso-conflit, et (4) l'organisation de la diffusion face à un aménagement linéaire dans le cadre d'un macro-conflit.

**Figure 37. Des processus de diffusion variables suivant la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit**



Pour les aménagements surfaciques ne proposant qu'un seul site possible, l'organisation de la diffusion de la mobilisation répond à un schéma multiscaleaire. Pour les micro-conflits, la

mobilisation reste confinée autour de l'espace-support, tandis que pour les méso-conflits, elle s'étend en auréoles concentriques. Pour les macro-conflits, les auréoles s'étendent encore davantage dans l'espace.

La diffusion de la mobilisation face à un aménagement surfacique avec plusieurs sites proposés ne concerne que les macro-conflits. La mobilisation se diffuse tout d'abord par contagion à partir des foyers émetteurs situés à proximité des espaces-supports. Ensuite, sa diffusion par contagion conduit à une extension de l'espace de la mobilisation par regroupement de celui de chacun des espaces-supports.

Dans le cadre d'un méso-conflit autour d'une infrastructure linéaire, la mobilisation émerge au sein de foyers émetteurs situés à proximité du tracé, pour ensuite se diffuser par contagion le long de celui-ci.

L'augmentation de la composante axiale, mais aussi latérale des aménagements (par l'étude de plusieurs fuseaux), conduit à des macro-conflits. Différents foyers de mobilisation apparaissent le long des fuseaux et servent de points de départ à une diffusion par contagion le long de ceux-ci, pour aboutir à un vaste espace de mobilisation par regroupement de l'espace de mobilisation associé à chacun des foyers émetteurs.

La diffusion de la mobilisation obéit ainsi à certaines logiques spatiales parmi lesquelles la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit sont prépondérantes. Aussi, si géographie de la mobilisation et géographie du projet sont intimement liées, une meilleure définition spatiale du projet peut permettre de restreindre les conflits.

## **2. Améliorer la définition de la géographie du projet pour restreindre les conflits**

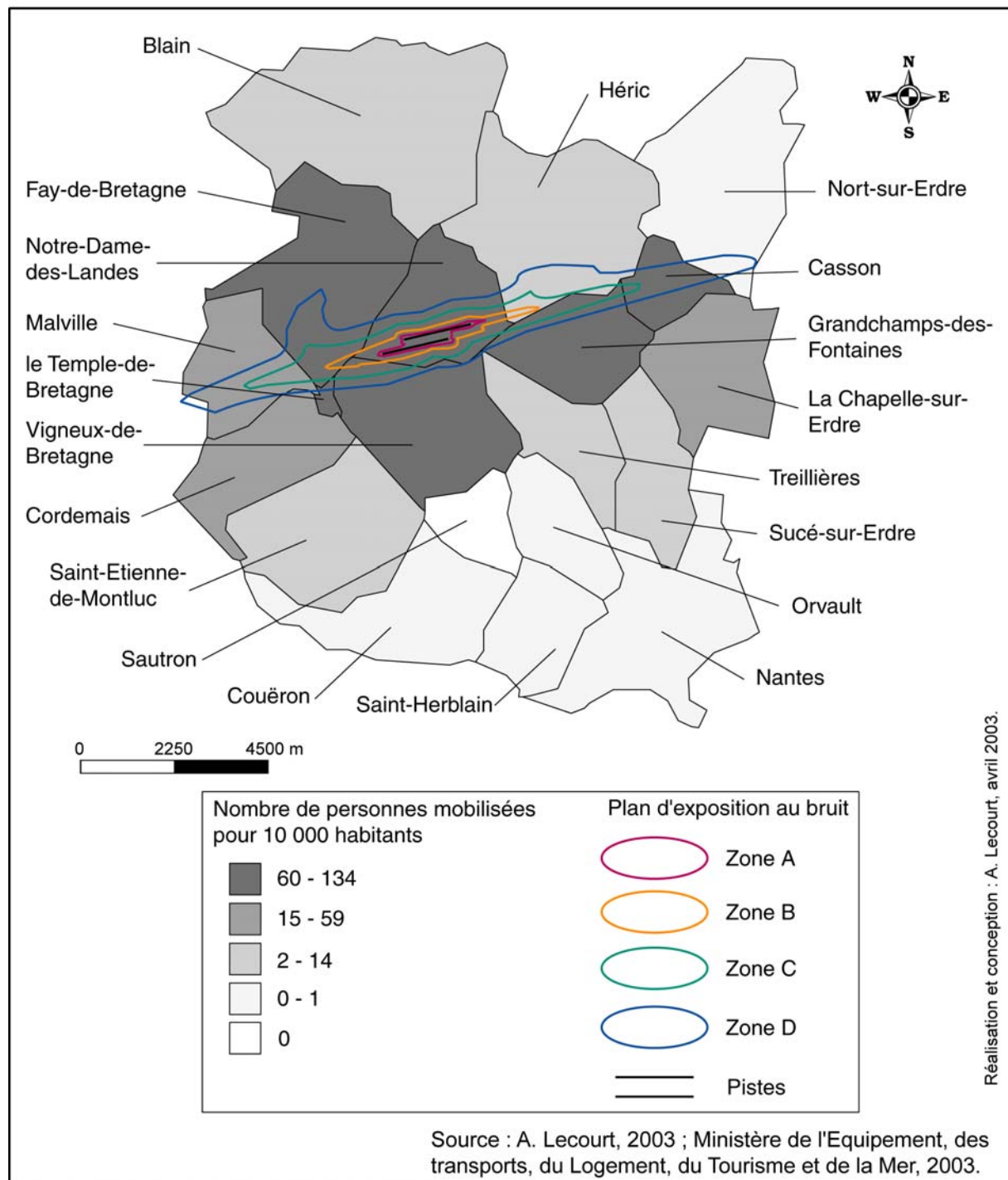
La géographie de la mobilisation face à un aménagement se diffuse dans l'espace en fonction de la géographie de ce même aménagement. Selon la même logique, lorsque la géographie du projet évolue, celle de la mobilisation aussi. Nous avons pu observer ce phénomène à deux reprises. Tout d'abord à Notre-Dame-des-Landes où les précisions apportées au cours du débat public sur le projet d'aéroport ont modifié la géographie de la mobilisation, mais également à l'entrée de Rennes où la suppression de certaines variantes du TGV Ouest a conduit à la redéfinition et à la contraction de l'espace de la mobilisation.

## 2.1. La géographie de la mobilisation colle à celle du projet : l'évolution de la géographie de la mobilisation à Notre-Dame-des-Landes

Comme nous l'avons déjà vu, la géographie de la mobilisation reflète celle du projet. Aussi, lorsque cette dernière évolue, celle de la mobilisation également comme le montre le cas de Notre-Dame-des-Landes.

Dans ce macro-conflit, d'après l'analyse réalisée à partir des résultats de la pétition de 2001, la géographie de la mobilisation qui s'est diffusée par expansion, s'organise en auréoles concentriques autour de l'espace-support (*supra* carte 16). Mais aujourd'hui, cette géographie a changé (carte 25). Elle suit globalement l'orientation est-ouest des pistes et du plan d'exposition au bruit. En fait, c'est l'avancée dans la définition du projet opérée par ses porteurs, mais également la meilleure connaissance de la géographie du projet par les populations locales, qui a permis ce processus. En effet, le projet était considéré initialement, par la majeure partie des riverains, comme une infrastructure de forme circulaire. Mais, avec la diffusion de l'information sur les propriétés du projet, notamment lors du débat préalable, l'espace de la mobilisation a progressivement pris la forme d'une ellipse d'orientation générale est/ouest conforme à l'orientation générale des pistes et des nuisances sonores associées et matérialisées par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB). La mobilisation est encore très forte autour de l'espace-support avec entre 60 et 134 personnes mobilisées pour 10 000 habitants dans les communes de Fay-de-Bretagne, de Notre-Dame-des-Landes, de Vigneux-de-Bretagne, de Grandchamps-les-Fontaines, et de Casson. Elle reste encore forte dans les communes situées en bout de piste concernées par les zones C et/ou D du PEB, comme Malville, Cordemais, et la Chapelle-sur-Erdre qui comptent entre 15 et 59 individus mobilisés pour 10 000 habitants. La mobilisation diminue assez brutalement pour les communes situées au nord et au sud de l'espace-support et qui ne sont plus concernées par le PEB, comme Treillières, Sucé-sur-Erdre, Saint-Etienne-de-Montluc (entre 2 et 14 individus mobilisés pour 10 000 habitants), ou Couëron, Saint-Herblain, Orvault et Nantes (moins d'un individu mobilisé pour 10 000 habitants).

**Carte 25. Répartition de la mobilisation face à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en juin 2003<sup>235</sup>**



L'avancée dans la définition du projet et des nuisances associées a suscité un changement dans la géographie de la mobilisation. Ce processus rappelle ainsi le rôle de la proximité dans

<sup>235</sup> Nous n'avons retenu ici que les communes officiellement concernées par le projet qui sont aussi les plus mobilisées. En dehors de ces communes, la mobilisation reste ponctuelle.

les prises de position vis-à-vis du projet. Pour beaucoup d'habitants du secteur, cette meilleure définition de la géographie du projet les a éloignés de celui-ci, tant physiquement qu'en terme d'investissement dans la mobilisation. Pour d'autres, au contraire, le projet s'est rapproché, entraînant une entrée dans l'action collective.

Dans le cadre d'aménagements pour lesquels plusieurs sites ou variantes sont à l'étude, l'abandon de certaines options va même conduire à la diminution de l'espace de mobilisation.

## 2.2. Contraction spatiale de l'aménagement et rétraction de l'espace de mobilisation : le TGV à l'entrée de Rennes

Conformément à ce processus d'adaptation de la géographie de la mobilisation à celle du projet, la contraction spatiale d'un aménagement par l'abandon d'un fuseau ou d'un site, conduit nécessairement à une diminution de l'espace de la mobilisation. C'est un processus de ce type qui a ainsi progressivement mis fin au conflit du TGV Méditerranée, par abandon successif de différents tracés et la réduction de la composante latérale du projet<sup>236</sup>.

Le cas du TGV à l'entrée de Rennes permet également d'illustrer ce processus, tout comme le précédent qui voit la géographie de la mobilisation suivre celle du projet. Globalement, la géographie de la mobilisation face au TGV se résume en trois phases successives (carte 26). Lors de la première phase, dans le courant de l'année 1997, la mobilisation est localisée dans les communes traversées par les deux fuseaux : Rennes, avec l'association « TGV non Sancé » s'opposant au passage du projet sur la voie Rennes-Chateaubriand, Chantepie, avec « l'association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevre », et Noyal avec le « comité d'action TGV Noyal sud Cesson ».

L'étude préliminaire réalisée par la SNCF à la fin de l'année 1999 de la contre-proposition faite par les associations mobilisées lors de la phase précédente dite « fuseau centre-nord » suscite un mouvement de réaction dans les nouvelles communes touchées : Cesson-Sévigné, avec la création de « l'association de défense du cadre de vie des hameaux sud de Cesson-Sévigné », et Domloup avec la prise en charge du dossier par une association environnementale locale, « l'association de défense de l'environnement de Domloup » qui avait été créée en 1988 pour faire face au projet de lignes à haute tension sur la commune. L'extension de la composante latérale de l'infrastructure a ainsi conduit à une extension de

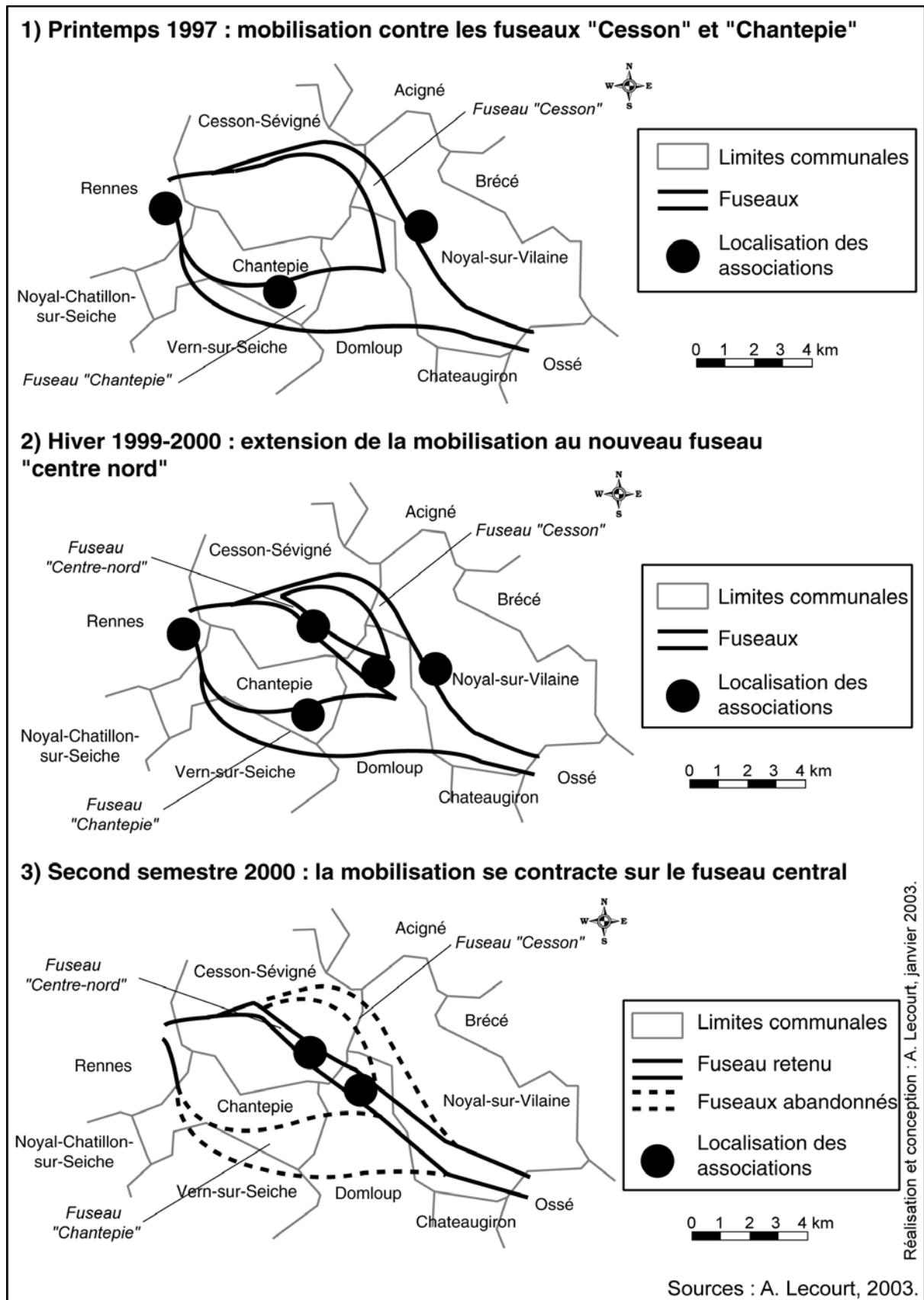
---

<sup>236</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, op.cit., pp. 611-622.



l'espace de la mobilisation.

Carte 26. La géographie de la mobilisation « colle » à celle du projet



Mais l'espace de la mobilisation va se restreindre d'un seul coup avec l'abandon, en 2000, des variantes « Cesson » et « Chantepie » et le choix de la variante « centre-nord » proposée par les associations. Seules les deux associations de Cesson-Sévigné et Domloup restent actives alors que l'association « TGV non Sancé » est dissoute en septembre 2000 et que les associations de Chantepie et Noyal-sur-Vilaine sont mises en sommeil. Le « tri spatial » opéré par la SNCF a ainsi conduit à une diminution de l'espace de la mobilisation.

A travers ces deux études de cas, la définition préalable de la géographie du projet (emprise et nuisances associées) apparaît comme un élément déterminant pour la géographie de la mobilisation. Restreindre la géographie du projet permet clairement de limiter celle de l'opposition. Cependant, a contrario, une trop forte précision dans la géographie du projet peut également conduire à des conflits virulents en donnant l'impression d'imposer le projet.

## **Conclusion**

---

Si des causes structurelles, d'ordre économique, politique ou social, éclairent l'évolution générale des effectifs de conflits d'aménagement, elles ne permettent pas en revanche de comprendre leur géographie. Celle-ci est en effet fonction du contexte socio-spatial local qui évolue à la fois dans l'espace et dans le temps, même si la valeur d'usage des espaces les plus précocement concernés par ces conflits semblent se maintenir. Elle dépend également du type d'aménagement contesté puisque certains espaces s'opposent plus spécifiquement à certains types d'aménagement.

Ce sont également les caractéristiques de l'aménagement, et notamment la forme, qui dictent les modalités de diffusion de la mobilisation à l'échelle du conflit. Aussi, une meilleure prise en compte de ces processus permettrait de limiter la diffusion de la mobilisation.

Les caractéristiques de l'aménagement ne sont pas les seules à intervenir dans la géographie des conflits d'aménagement : des facteurs sociaux et environnementaux permettent également d'améliorer notre connaissance de ces processus.

## **CHAPITRE 5. GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT ET FACTEURS SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX**

---

Les chapitres précédents ont clairement mis en évidence les localisations privilégiées des conflits d'aménagement, ainsi que leurs modes de diffusion. Le présent chapitre a pour objet de préciser les différents facteurs sociaux intervenant en interaction pour comprendre la géographie des conflits d'aménagement. Cette approche systémique peut être complétée par des analyses factorielles simples permettant de hiérarchiser ces facteurs.

L'analyse à l'échelle régionale souligne le rôle joué par le poids et la croissance démographiques dans la distribution des conflits d'aménagement. Elle précise également celui des différentes fonctions économiques (agricole, industrielle, tertiaire et touristique), ainsi que celui de la valeur écologique des espaces.

L'échelle du conflit permet de compléter l'échelle précédente par des apports concernant la structure des populations mobilisées et son rôle dans la géographie et la diffusion de la mobilisation.

### **I. EXPLIQUER LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : LES APPORTS DE L'ANALYSE À L'ÉCHELLE COMMUNALE AU SEIN DE L'ESPACE BRETON**

---

L'analyse à l'échelle communale souligne la corrélation positive existant entre certaines variables, comme le poids démographique, les fonctions tertiaire et touristique et la géographie des conflits d'aménagement, mais également le rôle plus nuancé de la croissance démographique ou des espaces naturels sensibles. Enfin, la fonction agricole entretient quant à elle une relation négative avec la distribution des conflits.

## **1. Conflits d'aménagement, poids démographique et croissance démographique**

Nous allons maintenant nous intéresser au rôle du poids démographique et à celui de la croissance démographique dans la géographie des conflits.

Cette section met en évidence deux lois :

- une relation linéaire entre le poids démographique des espaces et le nombre de conflits qui s'y déroulent. Cependant, des résidus subsistent ;

- une relation entre croissance démographique communale et conflictualité. Les communes ayant un taux de croissance positif reçoivent plus de conflits que celles ayant un taux négatif. Cette relation n'est toutefois pas linéaire. Ce ne sont pas les espaces à forte croissance démographique qui sont les plus conflictuels.

Ces différents résultats nous ont ensuite conduit à analyser la relation entre poids démographique, croissance démographique et nombre de conflits par l'intermédiaire d'une analyse en composante principale (ACP).

### 1.1. Poids démographique et conflits d'aménagement : modèles et résidus

Le premier lien existant établit une corrélation entre la présence de conflits et la répartition de la population des communes bretonnes ; une seconde corrélation met en avant le lien entre le poids démographique des communes et le nombre de conflits présents sur le territoire communal. Ces deux liens expriment des contrastes dans la répartition des conflits assez proches de ceux de la géographie de la population bretonne.

#### *a. Une corrélation positive entre communes réceptrices et poids démographique*

Le tableau 27 met clairement en évidence la relation entre le nombre de communes réceptrices et l'importance démographique des communes. Plus le poids démographique de la commune est important, plus la probabilité d'un conflit est élevée. Ainsi, sur les 666 communes de 1000 habitants et moins, seulement 10,5 % ont été le théâtre d'un conflit d'aménagement, contre 72,3 % pour les communes de 5000 à 8000 habitants, et la totalité pour les communes de plus de 44 000 habitants.

Il faut noter que pour l'ensemble des communes, seules 29 % d'entre elles sont mobilisées. La faiblesse de ce chiffre est principalement due au peu de communes de moins de 2000 habitants touchées par un conflit.

**Tableau 27. Communes mobilisées et poids démographique**

Population par classe	Nombre de communes appartenant à cette classe	Nombre de communes réceptrices (minimum 1 conflit)	Part des communes mobilisées par classe (en %)
<b>0 – 1000</b>	666	70	<b>10,51 %</b>
<b>1001 – 2000</b>	360	102	28,33 %
<b>2001 – 3000</b>	187	74	39,57 %
<b>3001 – 5000</b>	141	79	56,03 %
<b>5001 – 8000</b>	76	55	72,37 %
<b>8001 – 44000</b>	50	43	86 %
<b>&gt; 44000</b>	9	9	<b>100 %</b>
<b>Total</b>	1489	432	<b>29,01 %</b>

Source : A. Lecourt, 2003.

*b. Une corrélation positive entre poids démographique et nombre de conflits d'aménagement*

Plus précisément, plus la population de la commune est importante, plus le nombre moyen de conflits y est élevé (tableau 28). Les 70 communes réceptrices de moins de 1000 habitants possèdent au total 84 conflits, soit une moyenne de 1,2 conflit par commune mobilisée, tandis que les communes de 8000 à 44000 habitants présentent en moyenne 3,3 conflits sur leur territoire communal, contre 12,7 pour les communes les plus importantes.

**Tableau 28. Nombre de conflits et poids démographique**

Population par classe	Nombre de communes réceptrices (minimum 1 conflit)	Nombre de conflits par classe	Nombre de conflits par commune en moyenne
<b>0 – 1000</b>	70	84	1,2
<b>1001 – 2000</b>	102	124	1,22
<b>2001 – 3000</b>	74	109	1,47
<b>3001 – 5000</b>	79	138	1,75
<b>5001 – 8000</b>	55	92	1,67
<b>8001 – 44000</b>	43	142	3,3
<b>&gt; 44000</b>	9	114	<b>12,67</b>
<b>Total</b>	432	803	1,86

Source : A. Lecourt, 2003.

Ces résultats sont confirmés par la régression linéaire positive qui unit poids démographique et valeur d'usage ( $r = 0,82$ ). Ce modèle mathématique nous permet de visualiser cartographiquement les résidus.

Les résidus expriment des propriétés locales significatives qu'il vaut donc la peine de

représenter. La discrétisation des valeurs résiduelles est réalisée selon la méthode des écarts-types. Nous avons attribué (carte 27) une texture neutre (en gris) à une classe centrale regroupant les résidus faiblement positifs et faiblement négatifs, laissant alors apparaître la localisation des résidus les plus significatifs regroupés en cinq classes (tableau 29). Les trois premières constituent une première catégorie de communes à résidus positifs, les deux suivantes une seconde catégorie à résidus négatifs.

**Tableau 29. Résultats de la discrétisation des résidus**

Résidus	Nombre de communes	Population		Nombre de conflits	
		Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
5 ; 9	8	2056	270251	5	36
3 ; 4	50	304	50675	3	9
1 ; 2	86	171	65874	2	8
-2 ; -1	9	7849	13603	0	0
-6 ; -3	2	149634	206229	11	15

Source : A. Lecourt, 2003.

La première classe regroupe les résidus positifs qui comptent entre 5 et 9 conflits de plus que le modèle. Il s'agit, d'une part, de communes ayant une valeur d'usage forte (supérieure ou égale à six conflits) comme les villes-centres d'aires urbaines de Quimper et Nantes, des pôles urbains associés à des villes-centres (la Chapelle sur Erdre, Saint-Herblain, Saint-Avé), et d'autre part, de communes à valeur d'usage moyenne (quatre ou cinq conflits) en situation littorale (Arzon, Quiberon), ou isolée (Rostrenen).

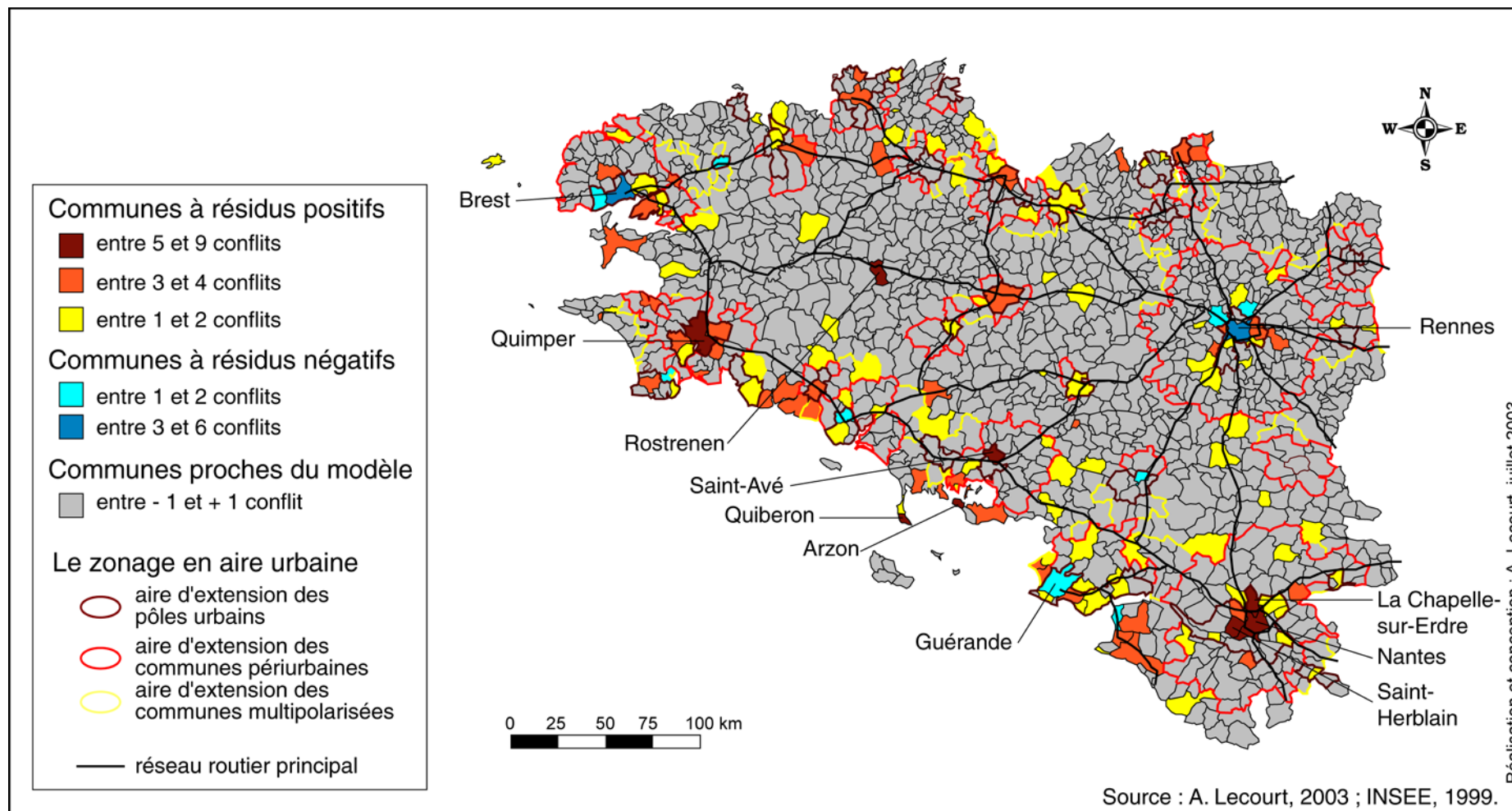
Avec 3 ou 4 conflits de plus que le modèle, les communes du second groupe possèdent une valeur d'usage plus variable. Quatre communes en particulier ont une valeur d'usage forte : Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lannion et Orvault. Les autres communes comptent entre 600 et 16 000 habitants et sont soit des pôles urbains associés à une ville-centre (Cesson-Sévigné, Orvault), des centres urbains isolés (Quimperlé, Loudéac) ou des communes littorales de toutes tailles (Saint-Malo, Lannion, Pornic, Baden, l'Île-aux-Moines).

La troisième classe rassemble des communes qui comptent un nombre de conflits légèrement supérieur au modèle (entre 1 et 2 conflits supplémentaires) et dont la valeur d'usage est faible<sup>237</sup>. Ce sont des communes périurbaines, littorales ou situées à proximité d'axes routiers majeurs.

---

<sup>237</sup> En réalité, parmi cette classe, deux communes, Ploemeur et Saint-Nazaire, possèdent des valeurs d'usage respectivement moyenne et forte. Toutes les autres communes ont une valeur d'usage faible.

Carte 27. Poids démographique et géographique des conflits d'aménagement : cartographie des résidus



Les deux classes suivantes regroupent les communes à résidus négatifs.

La quatrième classe regroupe des communes dans lesquelles le nombre de conflits est inférieur au modèle (entre 1 et 2 conflits) et dont ils sont absents. Il s'agit principalement de pôles urbains comme Guérande ou Landivisiau et de communes périurbaines comme Pacé ou Betton.

Enfin, un dernier groupe rassemble deux communes, Brest et Rennes, qui ont la particularité d'avoir une valeur d'usage forte, tout en présentant un déficit du nombre de conflits par rapport au modèle, en raison de leur poids démographique.

Si la géographie des conflits d'aménagement s'organise suivant le poids démographique des communes, l'analyse des résidus nous apprend que certains espaces dérogent à cette règle avec un déficit ou un excédent de conflits. Aussi, le poids démographique ne saurait à lui seul expliquer la géographie des conflits d'aménagement à cette échelle. D'autres facteurs interviennent comme la croissance démographique.

## 1.2. Des conflits dans des espaces en croissance démographique

Si la relation entre poids démographique et nombre de conflits est établie, celle liant le nombre de conflits à la croissance démographique est plus complexe. En effet, si les risques de conflit sont certes plus forts dans les communes en croissance démographique, le nombre de conflit n'est pas pour autant proportionnel au taux de croissance.

### *a. Trois conflits sur quatre ont lieu dans des communes en croissance démographique*

De toute évidence l'apparition des conflits d'aménagement est le fait de communes en croissance démographique. En effet, sur la période 1962-2000, trois conflits sur quatre se sont déroulés dans des communes ayant un taux de croissance démographique positif (tableau 30). Ce chiffre a même tendance à augmenter avec le temps, notamment sur la dernière période intercensitaire avec plus de huit conflits sur dix dans des espaces en croissance démographique. Cependant, ces résultats doivent être tempérés puisque la part des communes bretonnes en croissance démographique a elle aussi fortement augmenté entre 1962 et 2000.



**Tableau 30. Communes réceptrices et croissance démographique**

Période	Nombre de conflits	Nombre de conflits dans des communes réceptrices ayant un taux de croissance > 0		Part des communes bretonnes en croissance démographique
		Valeur absolue	En %	
54-62	9	-	-	-
62-68	16	11	66,8 %	30,2 %
68-75	67	48	71,6 %	42 %
75-82	144	93	64,6 %	60 %
82-90	182	129	70,9 %	62,9 %
90-00	281	227	80,8 %	65,2 %
1962-2000	690	508	73,6 %	-

Source : A. Lecourt, 2003 ; INSEE, 1999.

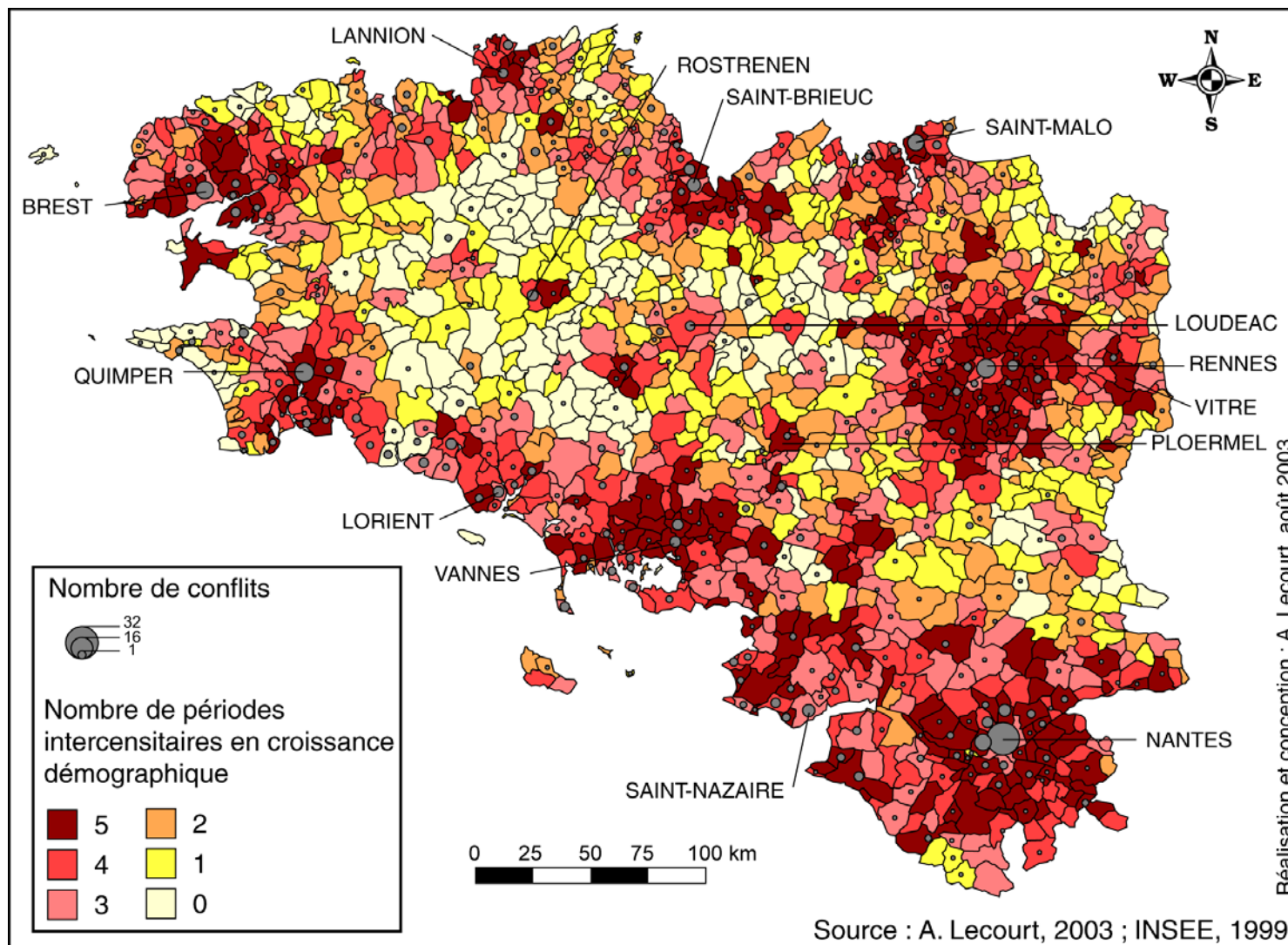
Afin de visualiser spatialement la relation entre la présence de conflits et une croissance démographique positive, nous avons classé les communes suivant le nombre de périodes intercensitaires durant lesquelles elles ont eu un taux de croissance positif sur la période 1962-1968. La géographie des conflits d'aménagement s'organise globalement suivant cet indicateur (carte 28). Aussi, le nombre moyen de conflit par commune augmente avec le nombre de périodes intercensitaires en croissance démographique positive : seulement 0,2 conflit dans les communes en déclin démographique depuis 1962 contre près de un dans les communes en croissance sur toutes les périodes (tableau 31).

**Tableau 31. Nombre de conflits et périodes intercensitaires en croissance démographique**

Nombre de périodes intercensitaires en croissance démographique positive	Nombre de conflits	Nombre de communes	Nombre moyen de conflits par commune
0	41	200	0,21
1	41	250	0,16
2	63	244	0,26
3	169	289	0,59
4	149	264	0,56
5	235	242	<b>0,97</b>
<b>total</b>	698	1489	0,47

Source : A. Lecourt, 2003.

**Carte 28. Croissance démographique et conflits d'aménagement**



En prenant également en compte la date de la ou des périodes de croissance et la valeur d'usage des espaces, nous avons ainsi pu identifier six types d'espaces. Cette typologie met ainsi en évidence le fait que la diffusion des conflits d'aménagement dans l'espace est fortement corrélée à la diffusion de la croissance démographique à partir des principaux foyers urbains depuis le début des années 1960.

Les villes-centres des principales aires urbaines à forte valeur d'usage constitue le premier groupe. Elles constituent le point de départ de la diffusion des conflits d'aménagement, mais également de la croissance démographique en tache d'huile. Elles ont fréquemment connu des périodes de déclin démographique comme Nantes (entre 1968 et 1982), Rennes (entre 1975 et 1982), ou encore Brest, Saint-Brieuc et Lorient. Seules Vannes et Quimper ont échappé à cette déprise temporaire.

Le second groupe est composé d'espaces n'ayant connu aucune période de déclin démographique. Situés dans des pôles urbains associés à des villes-centres majeures, dans les espaces périurbains, et dans certains espaces de l'« entre-deux », comme Ploërmel ou Pontivy, elles regroupent un tiers des conflits.

Le troisième type d'espace regroupe les communes ayant connu un taux de croissance positif plus récemment. Localisés au-delà des espaces du groupe précédent, les conflits, encore nombreux (0,56 conflit par commune en moyenne), se sont également développés plus récemment. Des villes secondaires de l'intérieur comme Loudéac et Rostrenen appartiennent à cette catégorie.

Le groupe suivant est composé de communes encore plus éloignées des villes-centres et de communes situées le long des axes de communication. Avec un nombre de conflits encore élevé, leur croissance démographique, plus récente, a débuté au milieu des années 1970.

Le cinquième groupe rassemble des communes à valeur d'usage très faible, encore plus éloignées des villes-centres et ayant connu une croissance démographique positive depuis 1982.

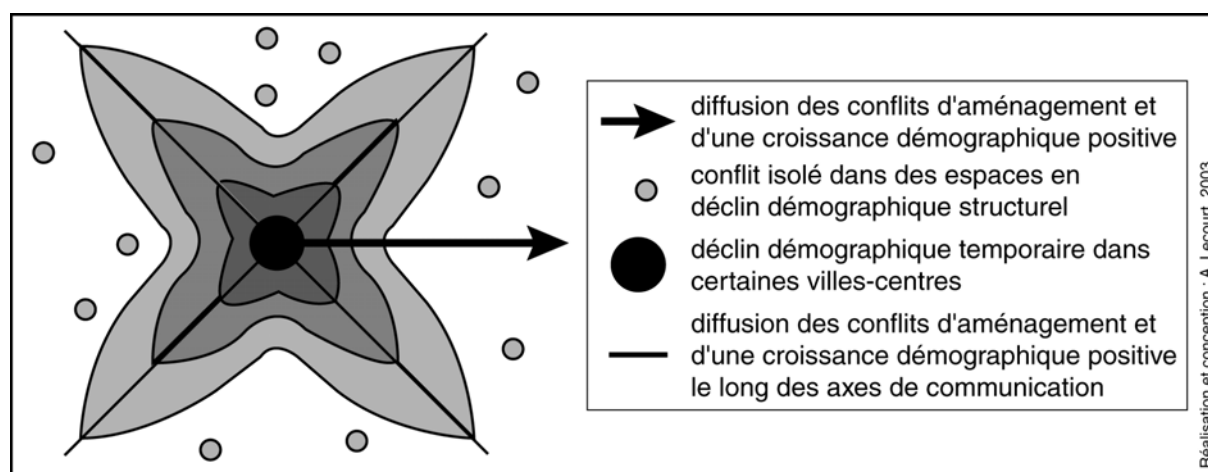
L'avant-dernier groupe est composé d'espaces situés le long des axes de communication entre deux aires urbaines. Avec un taux de croissance démographique récemment positif, ils présentent une valeur d'usage très faible, mais qui a augmenté récemment.

Le dernier groupe rassemble des espaces ayant un taux de croissance négatif depuis le début

de l'après-guerre. Les conflits restent rares à la fois dans l'espace et dans le temps.

Cette typologie permet de préciser schématiquement le rôle de la croissance démographique dans la diffusion des conflits d'aménagement (figure 38). Conflits d'aménagement et croissance démographique positive se diffusent en tâches d'huile à partir des villes-centres. Mais cette diffusion est perturbée par la présence de zones en croissance démographique le long des axes de communication, de telle sorte que la diffusion par contagion doit composer avec une diffusion linéaire, alors que les villes-centres connaissent parfois une période de déclin démographique. Au-delà d'une certaine distance à la ville-centre, les espaces en déclin démographique structurel ne sont le théâtre que de très peu de conflits apparaissant de façon sporadique à la fois dans l'espace et dans le temps.

**Figure 38. Diffusion des conflits d'aménagement et croissance démographique**



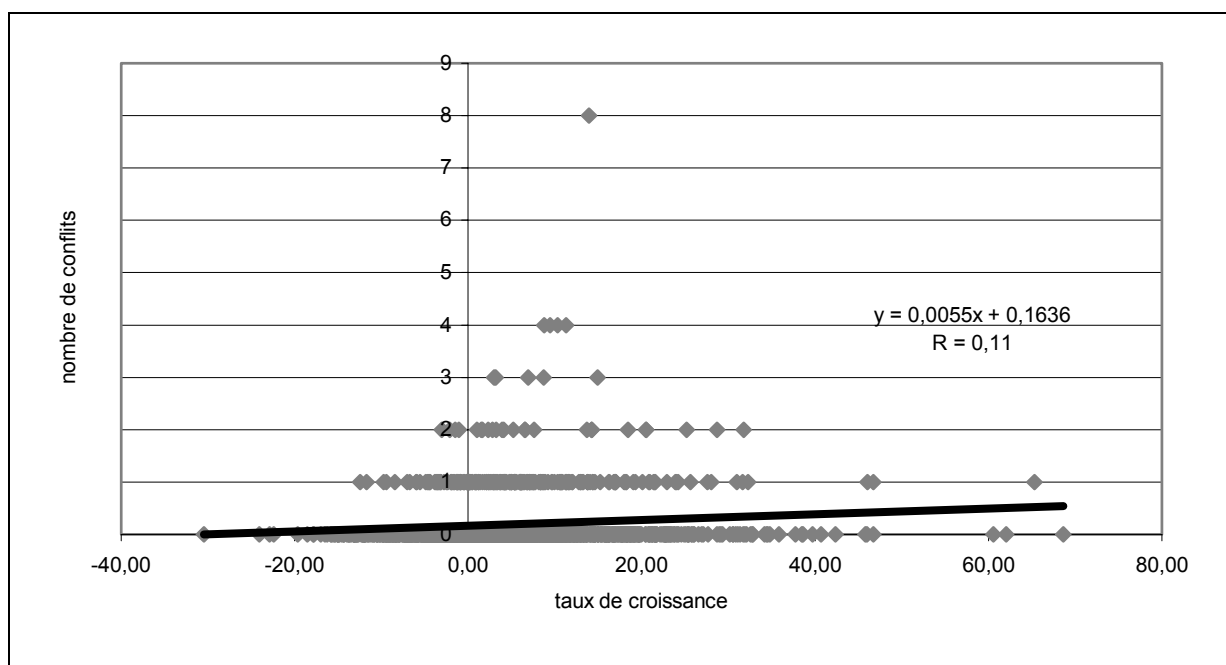
#### *b. Croissance démographique et nombre de conflits*

Si près de 72 % des communes réceptrices de conflits d'aménagement entre 1962 et 2000 ont une croissance démographique positive, contrairement à notre attente, la corrélation entre taux de croissance et nombre de conflits n'est pas linéaire (graphique 15). Autrement dit, le nombre de conflits par commune n'est pas proportionnel au taux de croissance démographique de cette même commune.

Le graphique suivant est éloquent à cet égard et conforme aux analyses effectuées sur toutes les périodes intercensitaires. Le nombre de conflits est élevé pour les communes ayant un taux de croissance compris entre 3 et 14 %, le maximum étant atteint pour Nantes présentant un taux de croissance de 13,92 %. Au contraire, aux extrémités, les communes dont le taux de

croissance est supérieur à 35 %, comme celles dont le taux est inférieur à -10 %, présentent des valeurs d'usage nulle ou très faible.

**Graphique 15. Taux de croissance démographique et nombre de conflits au sein des communes bretonnes entre 1990 et 2000**



Source : A. Lecourt, 2003.

En fait, les communes ayant un nombre important de conflits sont aussi les plus peuplées. Ces observations poussent à faire de la variable poids démographique une variable d'explication plus prépondérante que celle de la croissance démographique. C'est ce que nous proposons de préciser maintenant.

### 2.3. Analyse de la relation croissance démographique, poids démographique et nombre de conflits

Cette ACP est en fait la synthèse des corrélations précédentes. Elle établit clairement le rôle prépondérant du poids démographique sur la géographie des conflits par rapport à celui de la croissance démographique. En effet, le nombre de conflits et la population sont corrélés dans 56 % des cas contre seulement 11 % dans la relation entre nombre de conflits et croissance démographique (tableau 32).

**Tableau 32. Matrice des corrélations entre nombre de conflits, poids démographique et croissance démographique**

	<b>Nombre de conflits</b>	<b>Population 1999</b>	<b>Taux croissance démographique 1990-1999</b>
<b>Nombre de conflits</b>	1	0,5651	0,1097
<b>Population 1999</b>	0,5651	1	0,0877
<b>Taux croissance démographique 1990-1999</b>	0,1097	0,0877	1

Source : A. Lecourt, 2003.

Le cercle de corrélation (graphique 16) représente graphiquement les corrélations entre nos différentes variables. Il rappelle la corrélation positive existant entre poids démographique et nombre de conflits (l'axe 1 représente 53 % de l'information), ainsi que leurs très faibles corrélations avec la croissance démographique (l'axe 2 représente 32 % de l'information).

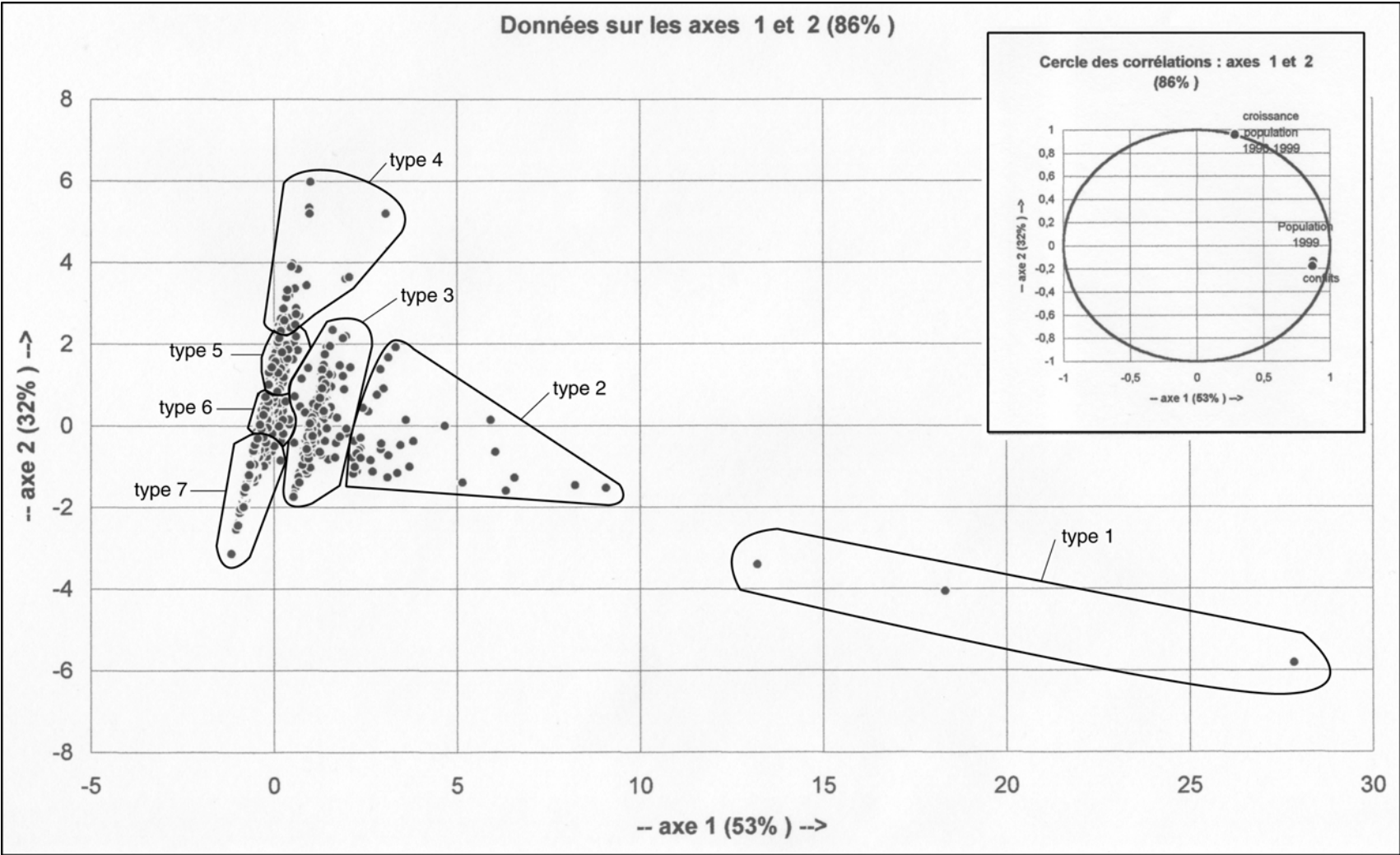
Le plan factoriel issu de l'ACP (graphique 16) permet d'identifier sept types de communes à l'aide d'une classification ascendante hiérarchique (figure 39 et tableau 33) et de sa représentation cartographique (carte 29).

Faciles à identifier sur le plan factoriel, les trois communes constituant le premier type, Rennes, Nantes et Brest, sont celles qui présentent les valeurs d'usage les plus fortes. Elles sont le reflet des relations entre nos trois variables : un nombre important de conflits, un poids démographique important et un taux de croissance positif oscillant entre 3,16 et 8,85 %.

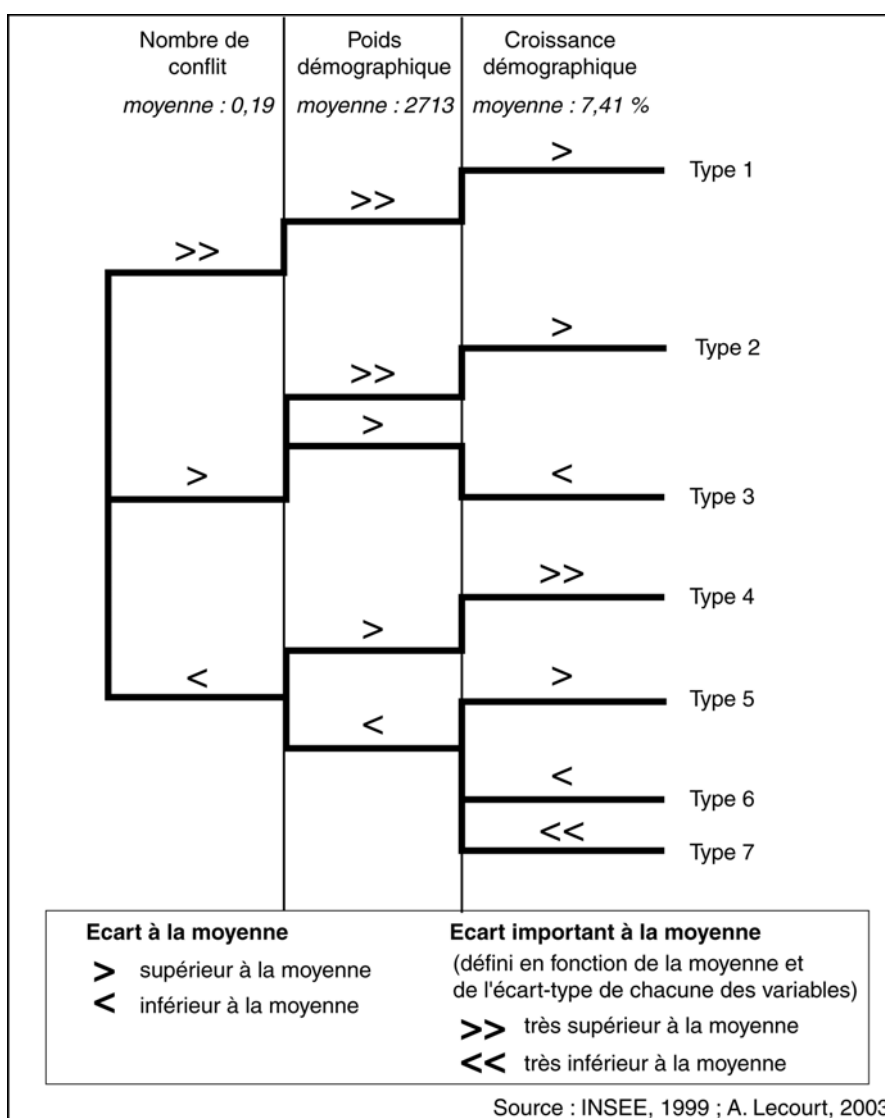
Avec 2,2 conflits en moyenne, les 34 communes qui composent le groupe 2 présentent un poids démographique beaucoup plus faible que le premier groupe (17 000 habitants en moyenne) et un taux de croissance positif dans la quasi-totalité des cas. On retrouve dans cette classe, les pôles urbains associés à Nantes et Rennes, des villes-centres d'aires urbaines moins importantes (Vannes, Saint-Malo, Dinard), et des pôles urbains isolés comme Loudéac ou Rostrenen. C'est donc une combinaison relativement équilibrée entre poids démographique et taux de croissance qui explique la valeur d'usage de ces espaces.

Le troisième type rassemble 188 communes n'ayant connu qu'un seul conflit entre 1990 et 1999. Dans ce cas, le nombre de conflits est surtout dû au taux de croissance de la population qui avoisine, en moyenne, les 6,4 %, plutôt qu'au poids démographique relativement faible (3250 habitants en moyenne par commune). Ces communes sont principalement localisées le long du littoral et des voies de communications principales.

Graphique 16. Cercle de corrélations et plan factoriel issu de l'ACP entre nombre de conflits, poids démographique et croissance démographique



**Figure 39. Classification ascendante hiérarchique des communes bretonnes suivant le nombre de conflits, le poids et la croissance démographique**



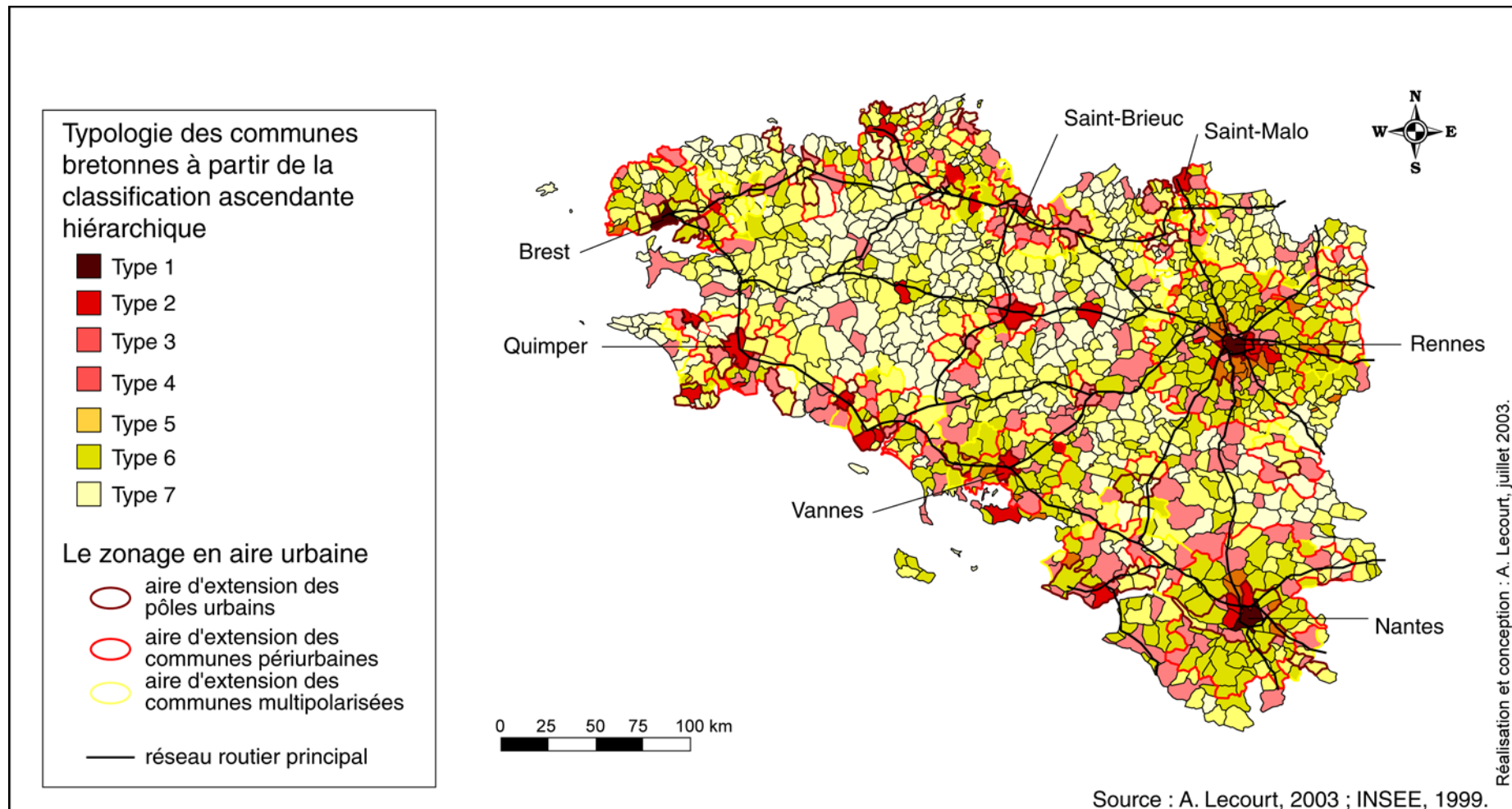
**Tableau 33. Classes issues de la classification ascendante hiérarchique**

Types	Nombre de communes	Nombre de conflits			Poids démographique			Croissance démographique		
		Moy.	Min.	Max.	Moy.	Min.	Max.	Moy.	Min.	Max.
1	3	5	3	8	208704	149634	270251	8,85	3,16	13,92
2	34	2,2	0	4	17463	304	65874	8,68	-3,03	31,75
3	188	1	1	1	3251	83	21897	6,42	-12,45	32,26
4	35	0,08	0	1	2860	113	13207	39	28,96	68,62
5	355	0	0	0	2388	110	35478	14,37	7,06	28,73
6	513	0	0	0	1754	102	21779	2,51	-6,07	7,88
7	361	0	0	0	1000	60	4106	-6,71	-30,46	-1,14
<b>Total</b>	1489	0,19	0	8	2713	60	270251	7,41	-30,46	68,62

Source : A. Lecourt, 2003.



Carte 29. Typologie des communes bretonnes à partir de la classification ascendante hiérarchique



Le quatrième type, et le dernier présentant un nombre moyen de conflits supérieur à zéro, regroupe 35 communes aux valeurs d'usage nulle ou très faible. Ce qui réunit avant tout ces communes, c'est leur taux de croissance très fort (39 % en moyenne) qui explique la présence de quelques conflits dans ces communes situées principalement dans les couronnes périurbaines de Nantes et Rennes. Ce type d'espace constitue une aire potentielle pour le développement de futurs conflits, mais seulement lorsque son poids démographique se sera accentué et sa croissance démographique ralentie.

Les trois types suivants rassemblent des communes ayant une valeur d'usage nulle sur la période 1990-1999. Ils se distinguent donc uniquement par leur poids démographique et leur taux de croissance. Plus précisément, c'est leur taux de croissance qui joue le rôle de facteur discriminant, car toutes ces communes ont, en moyenne, une masse démographique assez proche.

Les communes du type 5, avec un taux de croissance moyen de 14,4 %, sont des communes périurbaines des principales aires urbaines (Nantes, Rennes, Brest, Quimper, Saint-Brieuc, Vannes ou Lorient), mais également des communes isolées le long des axes principaux de communication. Comme pour le type précédent, ces communes constituent des espaces potentiels pour le développement de conflits d'aménagement, mais seulement lorsque leur poids démographique aura augmenté.

Les communes du type 6, avec un taux de croissance moyen beaucoup plus faible (2,5 %) et un poids démographique moyen de 1750 habitants sont plus éloignées des principales aires urbaines ou en situation rétro-littorale. Les conflits en sont absents.

Situées dans l'intérieur de la Bretagne, mais également parfois sur certains espaces littoraux (Baie d'Audierne par exemple), les communes du dernier groupe sont toutes en déclin démographique (en moyenne, -6,7 %).

Le poids démographique apparaît bien comme un facteur discriminant de la géographie des conflits d'aménagement contrairement à la croissance démographique. Cette dernière favorise l'apparition des conflits, mais leur nombre ne lui est pas proportionnel.

## 2. Conflits d'aménagement, fonctions économiques et espaces naturels sensibles

Cette section a pour objet d'analyser les relations entre la géographie des conflits d'aménagement et les fonctions économiques d'une part, et les espaces naturels sensibles d'autre part.

### 2.1. Conflits d'aménagement et fonctions économiques

Afin d'étudier la relation entre la distribution des conflits d'aménagement et les fonctions économiques, nous avons eu recours à la méthode des régressions multiples croisant, à l'échelle communale, le nombre de conflits et quatre variables :

- pour la fonction agricole : la part de la population active occupée employée dans l'agriculture au sein de la population active occupée (données de 1990) ;

- pour la fonction secondaire : la part de la population active occupée employée dans l'industrie et la construction au sein de la population active occupée (données de 1990)

- pour la fonction tertiaire : la part de la population active occupée dans le tertiaire au sein de la population active occupée (données de 1990) ;

- pour la fonction touristique : nombre de chambres d'hôtels homologués classés de zéro à six étoiles, et non classés (données issues de l'inventaire communal de 1998).

L'analyse par régressions multiples permet de hiérarchiser ces fonctions suivant leur degré de corrélation avec le nombre de conflits (tableau 34). Ainsi, avec un coefficient de corrélation  $r = 0,73$ , la distribution de la fonction touristique est la plus proche de celle des conflits d'aménagement. La corrélation avec la fonction tertiaire est également positive mais plus faible ( $r = 0,31$ ), alors qu'elle est inexistante avec la fonction secondaire ( $r = -0,08$ ). Enfin, la corrélation avec l'activité agricole est négative ( $r = -0,26$ ) : les deux distributions ne sont donc pas liées.

**Tableau 34. Conflits d'aménagement et fonctions économiques : matrice des corrélations**

	Activité touristique	Activité tertiaire	Activité secondaire	Activité agricole
Conflits d'aménagement	0,73	0,31	-0,08	-0,26

Source : A. Lecourt, 2003.

*a.. Une corrélation positive très forte entre fonction touristique et conflits d'aménagement*

C'est avec la fonction touristique que la distribution des conflits d'aménagement est la plus corrélée ( $r = 0,73$ ). Ainsi, la valeur d'usage des espaces augmente avec la fonction touristique (tableau 35). Dans les communes où celle-ci est nulle, le nombre moyen de conflits par commune est très faible (0,22 conflit par commune), alors qu'elle est très forte dans les sept communes qui comptent une capacité hôtelière supérieure à mille chambres.

**Tableau 35. Valeur d'usage et fonction touristique**

<b>Nombre de chambres d'hôtels</b>	<b>Nombre de conflits</b>	<b>Nombre de communes</b>	<b>Nombre de conflits moyen par commune</b>
<b>0</b>	196	910	0,22
<b>1-10</b>	41	115	0,36
<b>11-50</b>	195	288	0,68
<b>51-100</b>	86	82	0,95
<b>101-200</b>	72	45	1,6
<b>201-1000</b>	126	40	3,15
<b>&gt; 1000</b>	83	7	11,86
<b>Total</b>	800	1489	0,54

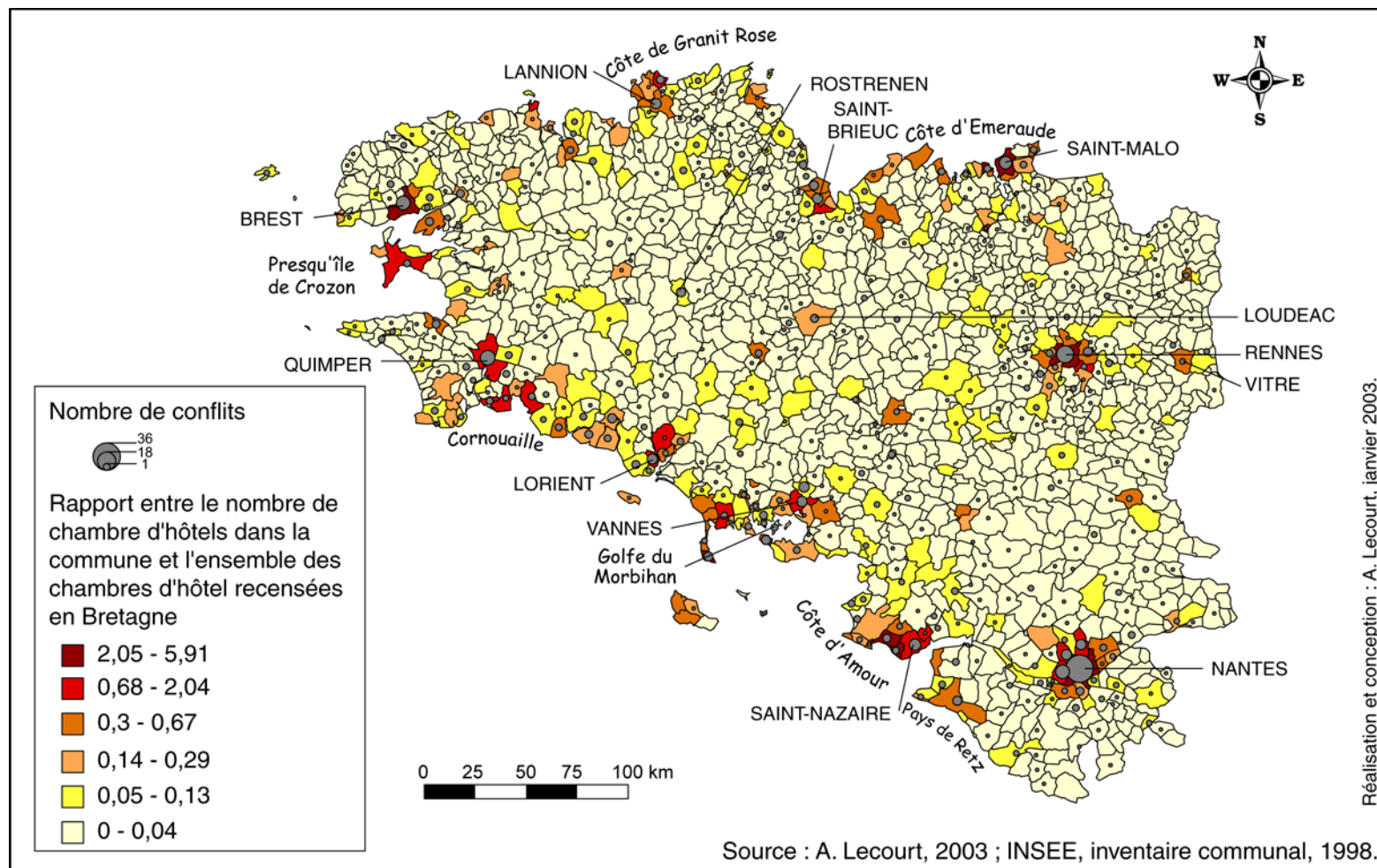
Source : A. Lecourt, 2003.

Comme les conflits, la fonction touristique est très concentrée dans l'espace avec 61 % des chambres d'hôtels regroupés au sein des communes littorales. Spatialement, la concentration de la fonction touristique dans les communes littorales et les principales villes bretonnes reflète la géographie des conflits d'aménagement (carte 30).

Les deux facteurs sont tout d'abord fortement corrélés dans les deux métropoles régionales, Nantes, et Rennes, mais également sur le littoral malgré quelques disparités. Comme la fonction touristique, les conflits d'aménagement sont principalement localisés sur la côte sud, de la Cornouaille à la Baie de Bourgneuf avec des points de condensation au sud de la Cornouaille autour de l'embouchure de l'Odet, sur la presqu'île de Quiberon, le Golfe du Morbihan, la presqu'île guérandaise et le pays de Retz. Sur la côte nord, les concentrations touristiques et de conflits sont plus sporadiques (Trégor, Penthièvre, Pays de Rance).

À l'intérieur de la Bretagne, le nombre de conflits, généralement plus faible, est associé à une fonction touristique plus faible dans des communes comme Loudéac, Rostrenen, Vitré ou encore Ploërmel. Mais pour l'essentiel de cet espace, l'absence de conflits est associée à une fonction touristique très faible, voire inexistante.

**Carte 30. Des distributions très corrélées : conflits d'aménagement et fonction touristique**



*b. Une relation positive entre fonction tertiaire et conflits d'aménagement*

La relation linéaire conflits d'aménagement et fonction tertiaire est positive ( $r = 0,31$ ). Si la distribution de ces deux variables est relativement proche, la relation n'est pourtant pas linéaire, autrement dit le nombre de conflits n'est pas proportionnel à la fonction touristique. Aussi, alors que le nombre moyen de conflits augmente régulièrement jusqu'à une fonction touristique égale à 70 % (tableau 36), au-delà, le nombre de conflits augmente considérablement avec, en moyenne, 1,97 conflits par commune.

**Tableau 36. Conflits d'aménagement et fonction tertiaire des communes bretonnes**

Fonction tertiaire	Nombre de communes	Nombre de conflits	moyenne
Moins de 20 %	54	5	0,09
20 à 29,99 %	169	17	0,1
30 à 39,99 %	272	45	0,17
40 à 49,99 %	347	110	0,32
50 à 59,99 %	278	161	0,58
60 à 69,99 %	236	200	0,85
Sup ou égal à 70 %	133	262	<b>1,97</b>

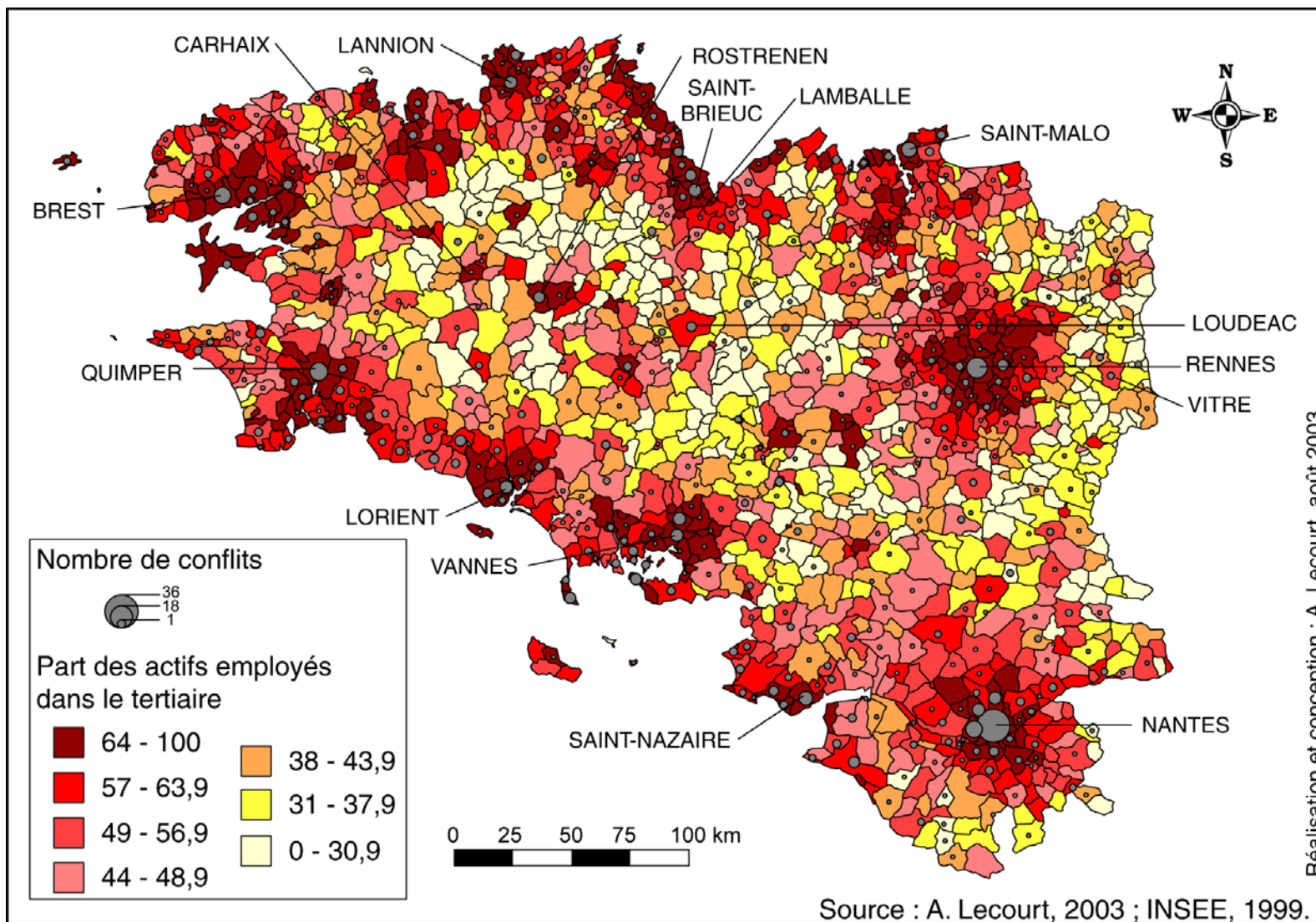
Source : A. Lecourt, 2003.

Les distributions respectives de la fonction tertiaire et des conflits d'aménagement sont proches l'une de l'autre (carte 31). Sans surprise, les espaces où la corrélation est forte entre ces deux variables sont proches de ceux évoqués pour la fonction touristique<sup>238</sup> : les deux métropoles régionales, le littoral et en particulier les secteurs les plus urbanisés. La carte confirme également la corrélation entre valeur d'usage et fonction tertiaire dans les communes de l'intérieur de la Bretagne situées le long des axes de communications, en particulier celles en situation de carrefour comme Loudéac ou Ploërmel. Mais, en dehors de ce type de communes, l'intérieur de la Bretagne, est un espace dans lequel la fonction tertiaire est peu développée et où les conflits sont pratiquement absents.

---

<sup>238</sup> Cette observation n'est pas très étonnante puisque la corrélation entre les deux fonctions tertiaire et touristique est positive avec  $r = 0,28$ .

Carte 31. Conflits d'aménagement et fonction tertiaire



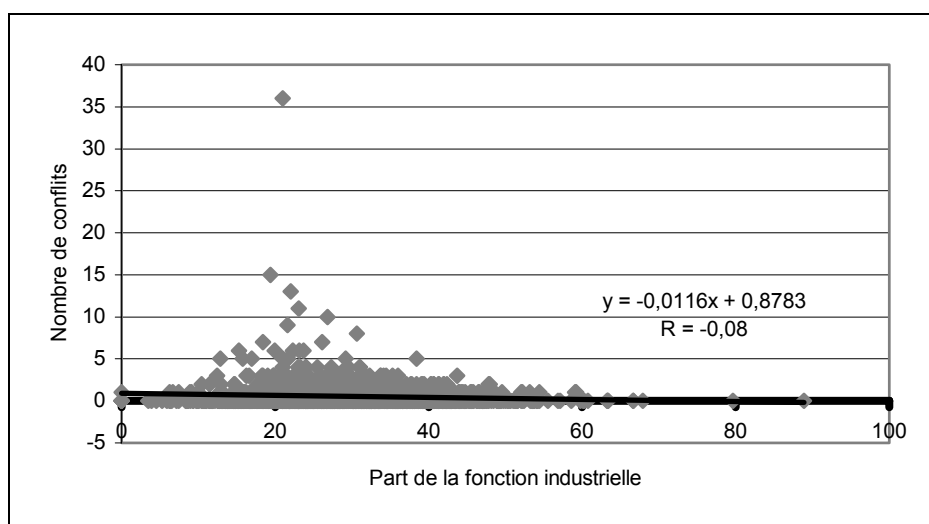
Cependant, il est difficile de faire de la fonction tertiaire, comme de la fonction touristique, une variable discriminante. Elles sont elles-mêmes corrélées avec d'autres variables. La fonction tertiaire est notamment fortement corrélée avec le poids démographique ( $r = 0,69$ ) ou la densité de population ( $r = 0,42$ )<sup>239</sup>. En fait, à ce niveau de l'analyse, c'est le « fait urbain » qui favorise l'émergence de conflits, dans des espaces en croissance démographique modérée, fortement et densément peuplés où la fonction tertiaire est très présente.

*c. Conflits d'aménagement et fonction industrielle : des variables indépendantes*

La fonction industrielle n'influence pas la localisation des conflits d'aménagement. Avec un coefficient de corrélation proche de zéro ( $r = -0,08$ ), ces deux variables sont indépendantes l'une de l'autre comme le confirme l'organisation du nuage de point en lignes parallèles à l'axe des abscisses (graphique 17).

Ces observations sont différentes de celles de Bruno Charlier pour qui le nombre moyen de conflits par canton augmente avec la fonction industrielle<sup>240</sup>. Ces différences sont probablement liées à l'absence d'industries lourdes ou polluantes en Bretagne.

**Graphique 17. L'indépendance statistique entre la répartition des conflits d'aménagement et la fonction industrielle**



Source : A. Lecourt, 2003.

<sup>239</sup> Le coefficient de corrélation entre densité de population et nombre de conflits d'aménagement est également positif avec  $r = 0,39$ . Nous ne développons pas cette relation dans le commentaire car l'analyse des résidus apporte peu d'informations, l'écart-type et l'amplitude des résidus étant très faibles.

<sup>240</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 550.



*d. Conflits d'aménagement et fonction agricole : des distributions contraires*

Avec un coefficient de corrélation négatif ( $r = -0,26$ ), la distribution des conflits d'aménagement est globalement l'inverse de celle de la fonction agricole. Cependant, cette relation inverse n'est pas linéaire, le nombre de conflits ne diminue pas directement avec la fonction agricole. Le nombre moyen de conflits par commune est ainsi très fort lorsque la fonction agricole représente moins de 1 %, puis il chute brutalement lorsqu'elle augmente (tableau 37).

**Tableau 37. Une relation linéaire négative : conflits d'aménagement et fonction agricole**

Fonction agricole	Nombre de communes	Nombre de conflits	Moyenne
Moins de 1 %	68	192	2,82
1 à 4,99	215	214	0,99
5 à 9,99 %	225	147	0,65
10 à 19,99 %	389	148	0,38
20 à 29,99 %	301	65	0,22
Sup. ou égal à 30 %	291	34	0,12

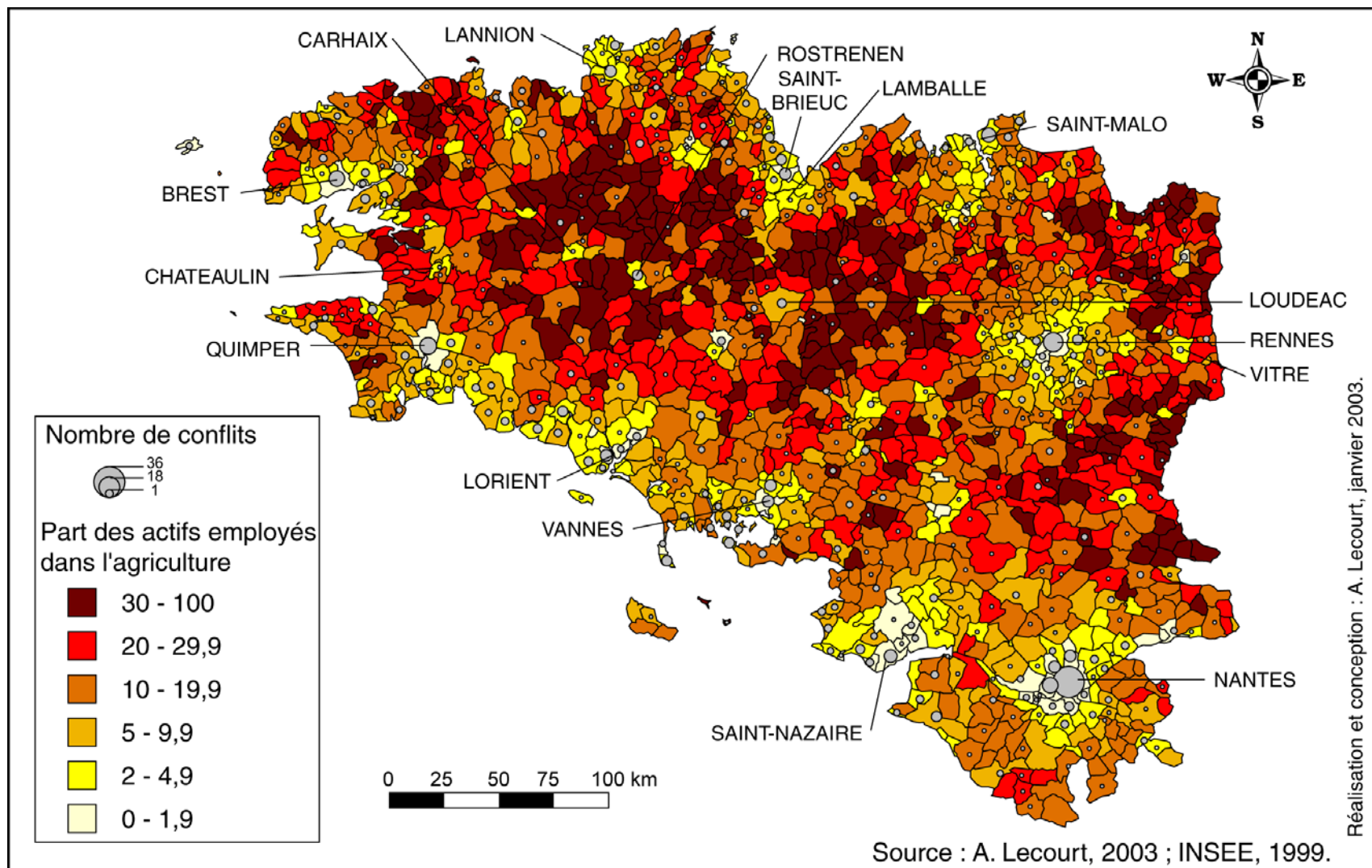
Source : A. Lecourt, 2003.

La conséquence spatiale de cette relation négative nous est donnée par la carte 32. Très nettement, les espaces de conflits et les espaces agricoles s'opposent. On retrouve ici l'opposition entre la Bretagne littorale et urbaine et la Bretagne de l'intérieur. Ainsi, l'ensemble des micro-régions agricoles est épargné par les conflits d'aménagement, que ce soit les zones à dynamisme élevé du nord-Finistère ou de Lamballe, celles à dynamisme notable (bassin de Chateaulin, Trégor oriental, zone de Loudéac, est de l'Ille-et-Vilaine), ou encore celles à croissance modérée (intérieur occidental de la Région, nord-ouest du Morbihan), et limitée (est de la région)<sup>241</sup>. À l'inverse, les conflits d'aménagement sont fréquents là où la fonction agricole est faible dans les aires urbaines des deux métropoles régionales, dans la quasi-totalité de la côte sud et plus ponctuellement dans les espaces touristiques de la côte nord.

---

<sup>241</sup> Sur les dynamiques de ces régions agricoles, cf. CANEVET Corentin, 1992, *Le modèle agricole breton*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 397 p.

Carte 32. Conflits d'aménagement et fonction agricole : des distributions inverses



## 2.2. La valeur écologique des espaces : une condition non suffisante au déclenchement des conflits d'aménagement

Une des hypothèses de travail de la recherche suppose que les conflits d'aménagement sont plus nombreux dans les espaces à forte valeur écologique. Le classement des communes en zone écologique Natura 2000<sup>242</sup> et en Parc Naturel Régional constitue un bon indicateur de la valeur écologique des espaces.

De prime abord, la part des communes classées Natura 2000 augmente avec la valeur d'usage des espaces avec seulement 32 % de communes classées lorsque la valeur d'usage est nulle et 67 % lorsqu'elle est moyenne (tableau 38). Quant à la plus faible part de communes classées ayant une valeur d'usage forte, elle s'explique par la présence dans ce groupe de villes importantes comme Rennes, Brest ou Quimper qui ne sont pas classées Natura 2000.

**Tableau 38. Une corrélation positive entre valeur d'usage et espaces classés Natura 2000**

Valeur d'usage	Nombre de communes	Nombre de communes classées Natura 2000	Part des communes classées
<b>Nulle (0 conflit)</b>	1057	342	32,4 %
<b>Très faible (1 conflit)</b>	271	105	38,8 %
<b>Faible (2 ou 3 conflits)</b>	132	67	50,8 %
<b>Moyenne (4 ou 5 conflits)</b>	18	12	66,7 %
<b>Forte (supérieur ou égal à 6 conflits)</b>	14	8	57,1 %
<b>Total</b>	1489	534	35,9 %

Source : A. Lecourt, 2003.

Recouvrant la quasi-totalité de la côte sud de la Bretagne pour la préservation du littoral et des zones humides, plus ponctuels sur la côte nord, les espaces classés Natura 2000 concernent également les bassins-versants des rias de la Basse Bretagne (carte 33). Mais au sein de ces espaces, la répartition des conflits d'aménagement est très disparate. Elle laisse apparaître des zones de forte concentration de conflits le long de la vallée et de l'estuaire de la Loire, mais également dans le golfe du Morbihan, alors que certaines zones sont dépourvues de conflits comme la forêt de Quénécan et la forêt de Lorge dans le Centre-Bretagne. Ainsi, certaines

---

<sup>242</sup> La directive européenne *Habitats* détermine la création du réseau écologique communautaire Natura 2000, constitué par les futures Zones Spéciales de Conservation (ZSC) désignées au titre de la directive Habitats et par les Zones de Protection Spéciale (ZPS) désignées au titre de la directive Oiseaux. ZPS et ZSC correspondent à des actes de désignation indépendants mais, afin de simplifier l'analyse, nous ne les avons pas distinguées.

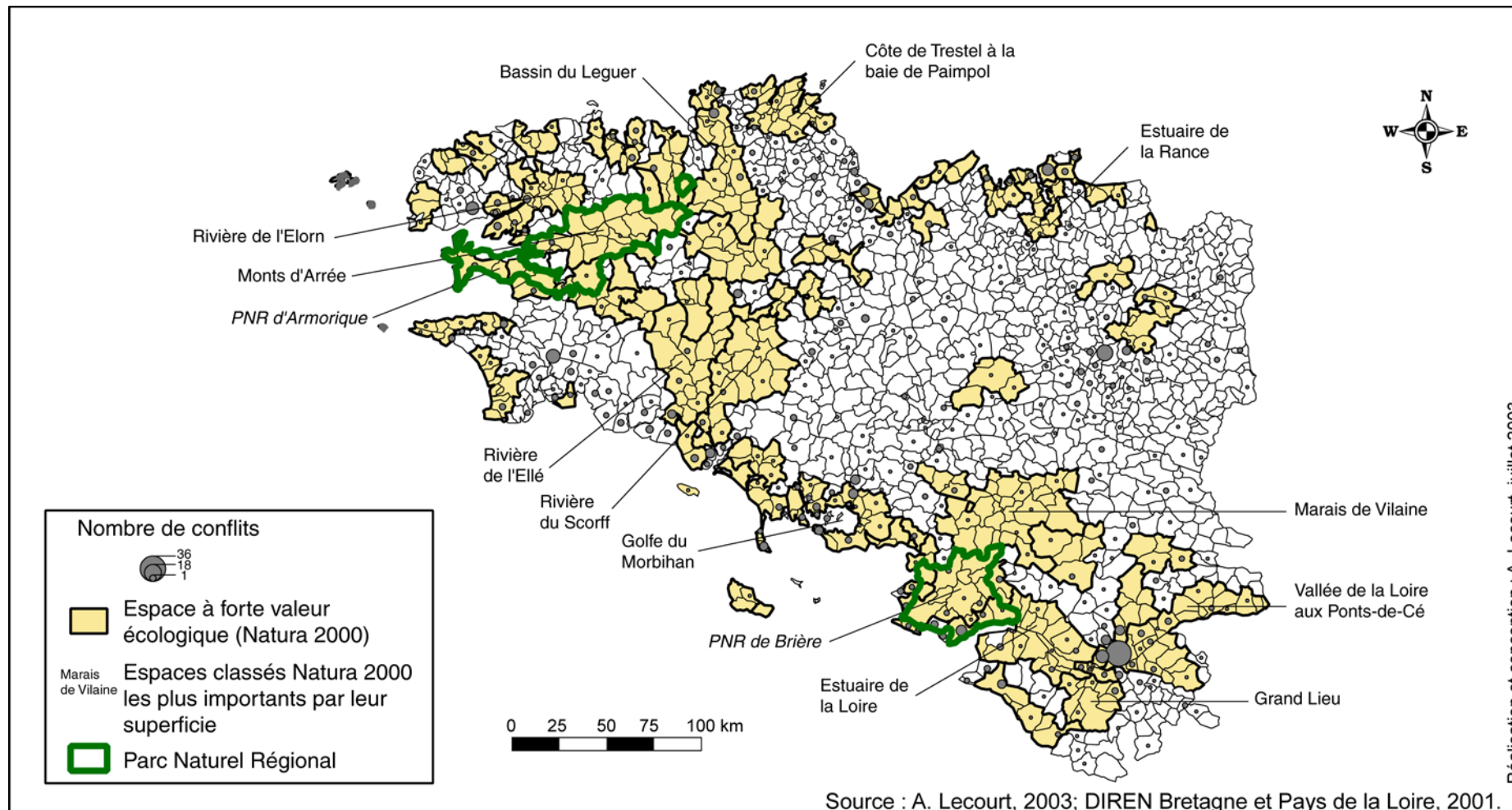
zones ayant une valeur écologique forte n'ont été le théâtre que de très peu de conflits comme le PNR d'Armorique où seulement dix conflits ont été recensés dans les trente-neuf communes du parc. En fait, les zones de forte concentration de conflits classées Natura 2000 sont ainsi celles pour lesquelles les facteurs précédemment étudiés sont les plus actifs (croissance et poids démographique, activité touristique et tertiaire). Aussi, si la valeur écologique des espaces intervient pour expliquer la géographie des conflits, elle ne constitue pas une condition suffisante à leur présence.

Ces observations sont différentes de celles de Bruno Charlier pour qui la conflictualité environnementale est globalement plus élevée dans les départements les plus riches en espaces naturels sensibles<sup>243</sup>. La relation entre la répartition des espaces naturels sensibles et celle des conflits environnementaux serait donc plus forte que pour les conflits d'aménagement. Cependant, l'analyse à l'échelle départementale de Bruno Charlier ne permet pas d'évaluer la place exacte des espaces naturels sensibles dans la géographie des conflits d'aménagement, cette information n'étant pas comparée avec les autres facteurs expliquant la géographie des conflits.

---

<sup>243</sup> L'analyse est réalisée à partir de la répartition des Zones d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et des périmètres sensibles. Ces derniers permettent de délimiter des zones de protection, d'exercer un droit de préemption et d'acquérir des espaces naturels en vue de leur ouverture au public. En 1985, ces périmètres sensibles sont devenus les « espaces naturels sensibles des départements ». Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., pp. 526-531.

Carte 33. Espaces à forte valeur écologique et conflits d'aménagement



### **3. Facteurs explicatifs et types d'aménagement**

L'analyse précédente a révélé les relations existant entre la géographie des conflits d'aménagement et certaines variables. Ces relations peuvent ainsi servir de référence pour mettre à jour les relations spécifiques qui existent entre certains types de conflits et certaines variables.

Le tableau 39 établit la relation entre chacune des variables étudiées et les différents types de conflits qui peut ainsi être comparée avec les résultats obtenus pour l'ensemble de la base de données. Le traitement de ce tableau à l'aide d'une matrice Bertin aboutit à une typologie en quatre ensembles : un premier groupe rassemble les types de conflits barrage, déchets, élevages industriels, activités extractives, aménagements fonciers et ligne à haute et très haute tension ; les trois groupes suivants ne recensent respectivement qu'une seule catégorie de conflits, activités nucléaires pour le groupe 2, aménagements routiers pour le groupe 3 et urbanisme pour le groupe 4. Les effectifs des types de conflits « aéroports » et « voies ferrées » étant très faibles (respectivement 5 et 4), nous ne les avons pas retenus pour cette analyse. De même, il ne sera pas fait référence à la fonction industrielle puisque, comme nous l'avons vu, la géographie des conflits n'en dépend pas.

Le premier groupe de conflits s'étend dans des communes dont le poids démographique est relativement faible (une part importante des conflits se déroule dans des communes de moins de 5 000 habitants), et l'activité touristique faible, voire nulle. La fonction agricole est, quant à elle, encore très présente, bien au-delà des chiffres de référence pour l'ensemble de la base de données, alors que la fonction tertiaire est, au contraire, présente dans des proportions plus faibles. Les effets de la croissance démographique étant variables suivant les types de conflits de cette classe, la croissance démographique ne constitue pas un facteur discriminant.

Les conflits liés aux activités nucléaires constituant le second groupe sont surtout marqués par l'importance de la fonction tertiaire de leurs espaces d'apparition. Les autres fonctions sont plus difficiles à interpréter notamment en raison du faible nombre de conflits constituant cette classe. En fait, l'importance de la fonction tertiaire pourrait s'expliquer par le décalage entre la localisation du site et le siège social des associations, situé en zone urbaine.



Le troisième groupe rassemblant les conflits liés aux infrastructures routières est, quant à lui, beaucoup plus facilement identifiable. Ces conflits sont situés principalement dans des communes comptant entre 2 000 et 44 000 habitants, ayant une croissance démographique supérieure à celle observée pour l'ensemble de la base de données, et une fonction agricole encore très présente. La fonction tertiaire reste modérée, alors que la fonction touristique est très faible.

Le dernier ensemble regroupe les conflits liés à l'urbanisme. Ils se déroulent dans des espaces où la population est plus nombreuse que pour l'ensemble des conflits, et où les activités tertiaires, notamment touristiques, sont très développées, alors que la fonction agricole est très réduite. Ce groupe est également le seul à dépasser le seuil de 50 % de conflits en zones Natura 2000.

Un élément de la géographie des conflits est la distinction de l'espace suivant les types d'aménagement contestés. Il apparaît que certains espaces sont plus sensibles à certains types d'aménagement que d'autres en fonction de leurs propriétés socio-environnementales.

En conclusion, nous constatons que différents facteurs interviennent pour expliquer la géographie des conflits d'aménagement. Un seul ne saurait expliquer la présence de conflits. C'est donc sous l'angle systémique qu'il faut les considérer. Cependant, l'influence positive de certains facteurs est évidente comme le poids démographique ou l'activité touristique qui favorisent la présence de conflits. Ainsi, plus ces facteurs sont présents, plus le nombre de conflits est élevé. De son côté, la croissance démographique accompagne la diffusion des conflits, mais une forte croissance démographique n'est pas pour autant synonyme d'une forte conflictualité. Conflits et fonction agricole ont quant à eux plutôt tendance à s'éviter. Enfin, la présence d'espaces naturels protégés ne constitue en rien une condition suffisante à l'apparition de conflits.

Une analyse à l'échelle du conflit met en évidence d'autres facteurs relevant de la structure de la population suscitant la conflictualité.



## II. CONFLITS D'AMÉNAGEMENT ET STRUCTURE DE LA POPULATION

---

Une approche des conflits d'aménagement à l'échelle du conflit permet d'améliorer notre connaissance des facteurs explicatifs de leur géographie. Cette échelle permet de mettre en évidence des éléments relevant davantage des comportements individuels et collectifs. Cette analyse a donc pour objet de préciser le profil des populations impliquées dans les conflits, à travers l'âge, le sexe, les catégories socio-professionnelles et le régime d'occupation résidentielle, mais également le rôle des réseaux de sociabilité dans le passage à l'action collective à travers les expériences associatives.

Cette section s'appuie principalement sur l'enquête que nous avons menée auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, mais également sur des travaux de Bruno Maresca sur le « paysage associatif dans le domaine de l'environnement »<sup>244</sup>, de Bruno Charlier sur le profil des adhérents de l'association environnementale généraliste « SEPANSO Béarn-Pyrénées »<sup>245</sup>, et de Yann Le Floch sur la variation du sentiment de gêne induit par un projet d'autoroute suivant le profil socio-professionnel<sup>246</sup>.

Notre analyse des relations entre conflits d'aménagement et structure de la population met en évidence trois résultats :

- du point de vue de la composition par âge, par sexe, et par catégories socio-professionnelles, des populations mobilisées, les conflits d'aménagement se distinguent des conflits d'environnement ;

- l'implication dans une action collective d'opposition à un projet d'aménagement est variable suivant le mode d'occupation résidentiel, l'ancienneté de la domiciliation, les réseaux de sociabilité et les catégories socio-professionnelles des populations potentiellement

---

<sup>244</sup> 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>245</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, 753 p.

<sup>246</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.

concernées ;

- l'extension géographique de la mobilisation est principalement le fait de personnes adhérant auparavant à d'autres associations agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie, et, du point de vue des CSP, de cadres et de professions intellectuelles supérieures.

## **1. Une structure de la population mobilisée différente de celle des conflits d'environnement**

La structure de la population mobilisée dans les conflits d'aménagement se distingue de celle mobilisée dans les conflits d'environnement, notamment du point de vue de la composition par âge, sexe, et catégories socio-professionnelles.

### 1.1. Une distinction selon la composition par sexe et par âge

La comparaison entre les résultats de l'enquête de Bruno Charlier auprès des 265 adhérents de l'association environnementale « SEPANSO Béarn-Pyrénées »<sup>247</sup>, et par nous-mêmes auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes laisse apparaître des nuances assez fortes du point de vue de la structure par âge et par sexe entre les militants des associations environnementales et ceux des associations impliquées dans des conflits d'aménagement :

- alors qu'à la SEPANSO, 70 % des adhérents sont de sexe masculin, un relatif équilibre entre les deux sexes existe chez les opposants au projet d'aéroport avec 47 % d'hommes et 53 % de femmes conformément à celui existant au sein des communes du groupe 1<sup>248</sup> (tableau 40) ;

- du côté de la structure par âge, les militants de la SEPANSO avec 55 ans de moyenne d'âge sont beaucoup plus âgés que les opposants à l'aéroport qui, pour plus de 81 % d'entre eux ont moins de 55 ans. Cependant, la mobilisation est loin de refléter la structure de la population des communes du groupe 1, puisque les classes 35-44 ans, 45-54 ans, et 55-64 ans sont sur-représentées avec respectivement 32,7 %, 31,9 % et 13,3 % des opposants pour

---

<sup>247</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire, op.cit.*, 753 p. Les résultats de cette enquête sont consignés dans un tableau p. 459. Il ne s'agit pas d'une enquête à l'occasion d'un conflit particulier, mais simplement d'une enquête auprès des adhérents « permanents » de l'association.

<sup>248</sup> Il s'agit des communes situées à proximité du projet et qui sont les plus mobilisées. Cf. chapitre 2, carte 9.

seulement 13,8 %, 13,6 % et 8,1 % de la population des communes considérées<sup>249</sup> (tableau 41). Ces résultats corroborent ceux de Yann Le Floch, bien que celui-ci note une indifférence à la gêne plus précoce<sup>250</sup>.

Le recrutement des militants aux mouvements *nimby* apparaît ainsi relativement proche du profil moyen des populations des communes concernées par le projet, et dans tous les cas beaucoup plus diversifié que celui des associations environnementales.

**Tableau 40. La composition par sexe des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (groupe 1)**

	Population enquêtée		Ensemble de la population du groupe 1	
	Nb. Cit.	Fréq.	Nb. Cit.	Fréq.
<b>Hommes</b>	106	46,9 %	203701	47,5 %
<b>Femmes</b>	120	53,1 %	224753	52,5 %
<b>Total</b>	226	100 %	428370	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

**Tableau 41. La composition par âge des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**

	Population enquêtée			Ensemble de la population du groupe 1	
	Nb. Cit.	Fréq.	Fréq. cumulée	Nb. Cit.	Fréq.
<b>Moins de 25 ans</b>	17	7,5 %	7,5 %	147662	34,5 %
<b>Entre 25 et 34 ans</b>	21	9,3 %	16,8 %	69558	16,2 %
<b>Entre 35 et 44 ans</b>	74	<b>32,7 %</b>	<b>49,5 %</b>	59080	<b>13,8 %</b>
<b>Entre 45 et 54 ans</b>	72	<b>31,9 %</b>	81,4 %	58143	<b>13,6 %</b>
<b>Entre 55 et 64 ans</b>	30	<b>13,3 %</b>	94,7 %	34579	<b>8,1 %</b>
<b>65 ans et plus</b>	12	5,3 %	100 %	59432	13,9 %
<b>Total</b>	226	100 %		428370	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

<sup>249</sup> Les écarts entre ces chiffres s'expliquent également par la part importante des moins de 25 ans dans la population des communes du groupe 1, alors que ceux-ci ont très peu répondu à l'enquête (les enfants étaient pourtant très nombreux le jour de l'enquête).

<sup>250</sup> Yann Le Floch note que l'indifférence par rapport à la gêne augmente à partir de 45 ans pour devenir significative pour les catégories 55-65 ans et plus de 65 ans. Cf. 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., pp. 144-145.

## 1.2. Une seconde distinction suivant les catégories socio-professionnelles

L'absence de travaux spécifiques sur le profil des individus mobilisés face à un projet d'aménagement nous invite de nouveau à comparer les résultats obtenus lors de notre enquête à Notre-Dame-des-Landes (tableau 42) à ceux de Bruno Charlier, d'une part, pour les membres de la SEPANSO Béarn-Pyrénées et de Bruno Maresca concernant les associations environnementales auvergnates et franciliennes<sup>251</sup> (tableau 43). On constate alors que conflits d'aménagement et conflits d'environnement se distinguent également suivant les catégories socio-professionnelles des populations impliquées.

À Notre-Dame-des-Landes, parmi la population des communes du groupe 1, deux groupes sont sur-représentés : les cadres et professions intellectuelles supérieures (21 % des individus mobilisés pour seulement 6,5 % de la population), et les employés (30,5 % des individus mobilisés pour seulement 13,7 % de la population). A l'inverse, trois groupes sont sous-représentés dont deux légèrement, les ouvriers et les retraités (respectivement 8 % et 11,5 % des individus mobilisés pour 10,6 % et 14,5 % de la population), et un fortement, les personnes sans activité professionnelle (10,2 % des individus mobilisés pour 41,5 % de la population). Ces observations sont également conformes à celles réalisées par Yann Le Floch.

De ce point de vue, conflits d'aménagement et conflits d'environnement se distinguent nettement. En effet, dans le cas des associations environnementales, les professions intellectuelles supérieures occupent une place prépondérante (50 % des membres dans l'enquête du Crédoc, 37 % chez les membres de la SEPANSO), de même que les retraités et inactifs (20 à 25 % dans l'enquête du Crédoc, 45 % dans l'enquête auprès de la SEPANSO).

---

<sup>251</sup> MARESCA Bruno, septembre 1996, « Approche de la structure du paysage associatif dans le domaine de l'environnement », *op.cit.*, 97 p.

**Tableau 42. Classement des individus opposés à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes suivant les CSP**

	Population enquêtée		Ensemble de la population du groupe 1	
	Nb. Cit.	Fréq.	Nb. Cit.	Fréq.
Agriculteurs	10	4,4 %	2104	0,5 %
Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	7	3,1 %	10272	2,6 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	48	<b>21,2 %</b>	25586	<b>6,5 %</b>
Professions intermédiaires	25	11,1 %	39199	10 %
Employés	69	<b>30,5 %</b>	53559	<b>13,7 %</b>
Ouvriers	18	8 %	41685	10,6 %
Retraités	26	11,5 %	56721	14,5 %
Autres personnes sans activité professionnelle	23	10,2 %	162827	41,5 %
<b>Total</b>	<b>226</b>	<b>100 %</b>	<b>391953</b>	<b>100 %</b>

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

**Tableau 43. Catégories socio-professionnelles des membres interrogés par Bruno Charlier et Bruno Maresca**

	<b>CSP les plus présentes</b>
<b>Enquête du Crédoc</b>	- 50 % de cadres supérieurs, de professions libérales et de chefs d'entreprise ; - 20 à 25 % de retraités ou d'inactifs
<b>Enquête auprès des membres de la SEPANSO</b>	- 37 % de cadres et professions intellectuelles supérieures

Source : B. Maresca, 1996 ; B. Charlier, 1999.

Les conflits d'aménagement mobilisent toutes les catégories de populations et se distinguent en cela des conflits d'environnement. Cependant, quelques catégories d'âge sont sur-représentées comme les 35-64 ans, de même que quelques catégories socio-professionnelles comme les cadres et professions intellectuelles supérieures et les employés.

De toute évidence, la mobilisation est plus forte chez les populations stabilisées sur le plan professionnel et familial (sur-représentation de la classe d'âge 35-64 ans) et qui possèdent des compétences professionnelles aisément mobilisables pour participer à l'action collective.

Cependant, au-delà de leur simple appartenance à la mobilisation, les populations impliquées se distinguent également suivant leur degré d'implication dans le mouvement.

## **2. Un degré d'implication dans la mobilisation fonction de la structure de la population**

L'implication des individus dans l'action collective est variable. Certains limitent leur participation à une simple présence lors des manifestations, alors que d'autres sont présents à l'ensemble des événements concernant le projet. Nous entendons ici analyser la relation entre le profil des populations et leur degré d'investissement dans l'action collective à l'aide de quatre indicateurs : les catégories socio-professionnelles, l'adhésion à des associations afin d'évaluer le réseau de sociabilité des individus, le statut d'occupation du logement occupé et l'ancienneté de la domiciliation dans le domicile actuel.

### 2.1. Une évaluation du degré d'investissement face à un projet d'aménagement suivant les CSP : la présence et la participation au débat public organisé dans le cadre du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Afin de préciser le niveau d'investissement dans la mobilisation face à un projet d'aménagement selon les CSP, et surtout définir encore davantage le profil des individus mobilisés, nous allons distinguer, d'une part, les individus interrogés présents lors du débat public de ceux qui étaient absents, et d'autre part, les individus ayant participé au débat de ceux ayant été simplement présents<sup>252</sup>. L'ensemble des résultats utiles à cette analyse sont réunis dans le tableau 44.

Par leur présence et leur participation au débat public, trois groupes se distinguent.

Un premier groupe rassemble les trois CSP ayant été les plus actives lors du débat et pour lesquelles la part des présents et des participants est supérieure à sa part dans la composition de l'ensemble des personnes interrogées. Ces trois CSP sont : les cadres et professions intellectuelles supérieures, les agriculteurs, et les artisans, commerçants et chefs d'entreprise.

83 % des cadres et professions intellectuelles supérieures étaient présents lors du débat ; 54 % ont émis un commentaire ou posé une question. Cette catégorie représente 30 % des personnes ayant participé au débat alors qu'elle ne constitue que 21 % des personnes interrogées.

---

<sup>252</sup> Par participation, nous faisons référence à l'émission d'un commentaire ou à une demande de question auprès de la commission particulière du débat public soit directement lors des réunions soit indirectement par courrier postal ou électronique.

**Tableau 44. Présence et participation des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes au débat public**

	Nombre d'individus interrogés	Présence au débat public		Part dans l'ensemble des présents	Participation au débat public		Part dans l'ensemble des individus de la CSP	Part au sein des personnes enquêtées
		Obs.	Fréq.		Obs.	Fréq.		
<b>Agriculteurs</b>	10	8	80 %	5 %	7	8 %	70 %	4,4 %
<b>Artisans, commerçants et chefs d'entreprises</b>	7	6	85,7 %	3,8 %	3	3,4 %	42,9 %	3,1 %
<b>Cadres et professions intellectuelles supérieures</b>	48	40	83,3 %	25,2 %	26	29,5 %	<b>54,2 %</b>	21,2 %
<b>Professions intermédiaires</b>	18	14	56 %	8,8 %	7	8 %	38,9 %	11,1 %
<b>Employés</b>	69	46	66,7 %	28,9 %	20	22,7 %	30 %	30,5 %
<b>Ouvriers</b>	18	15	83,3 %	9,4 %	5	5,7 %	27,8 %	8 %
<b>Retraités</b>	26	18	69,2 %	11,3 %	12	13,6 %	<b>46,2 %</b>	11,5 %
<b>Autres personnes sans activité professionnelle</b>	23	12	52,2 %	7,5 %	8	9,1 %	34,8 %	10,2 %
<b>Total</b>	226	159	70,4 %	100 %	88	100 %	38,9 %	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

70 % des agriculteurs ont participé au débat, 80 % y étaient présents. Ils représentent 8 % des personnes ayant participé au débat alors qu'ils ne constituent que 4,4 % des personnes interrogées.

Les artisans, commerçants et chefs d'entreprises ont été 43 % à participer au débat public. Leur présence (3,8 % des personnes présentes lors du débat) et leur participation (3,4 % des personnes ayant participé au débat) n'est que très légèrement supérieure à leur représentation au sein des personnes interrogées (3,1 %).

Le second groupe rassemble deux CSP : les ouvriers et les retraités.

46 % des retraités interrogés ont participé au débat. Ils représentent 13,6 % des personnes ayant participé au débat, mais seulement 11,3 % des présents alors qu'ils constituent 11,5 % des personnes interrogées.

28 % des ouvriers interrogés ont participé au débat public. Ils représentent 9,4 % des individus présents lors du débat et seulement 5,7 % des personnes ayant participé au débat alors qu'ils constituent 8 % des individus interrogés.

Le dernier groupe rassemble les trois CSP ayant été les moins actives pendant le débat public et pour lesquelles la part des participants est inférieure à la composition de l'ensemble des personnes interrogées. Ces trois CSP sont : les professions intermédiaires, les employés, et les autres personnes sans activité professionnelle.

39 % des personnes composant la CSP « professions intermédiaires » ont participé au débat alors que 56 % y étaient présents. Ils représentent 8 % des personnes ayant participé au débat alors qu'ils constituent plus de 11 % de la population interrogée.

30 % des employés interrogés ont participé au débat public alors que 29 % y étaient présents. Ils représentent 22,7 % des personnes ayant participé au débat alors qu'ils constituent plus de 30 % des individus interrogés.

35 % des « autres personnes sans activité professionnelle » ont participé au débat. Ils représentent 9,1 % des personnes ayant participé au débat alors qu'ils constituent 10,2 % des individus interrogés.

Le degré d'implication dans l'action collective est indiscutablement fonction des catégories



socio-professionnelles et des compétences qui leur sont associées. Ces résultats posent ainsi la question de la véritable démocratisation du débat public. Ils sont par ailleurs corroborés par les études réalisées sur d'autres conflits d'aménagement. De son côté, Yann Le Floch a noté que le sentiment de gêne lié à l'A 85 tendait à augmenter vers les CSP supérieures<sup>253</sup>, alors que Jean Ollivro dans le cadre de son analyse sur le TGV Méditerranée, a remarqué que « la contestation était souvent la plus vive chez les individus fortement éduqués, éventuellement à hauts revenus, et d'un statut social élevé »<sup>254</sup>.

Cependant, les CSP ne sont pas les seules à intervenir pour expliquer le degré d'implication des individus dans la mobilisation. Statut d'occupation de la résidence principale et ancienneté de la domiciliation dans l'espace-support agissent également.

## 2.2. Statut d'occupation et ancienneté de la domiciliation

Un second indicateur, le statut d'occupation du logement occupé par les personnes interrogées, vient confirmer leur implication variable dans l'action collective. En effet, près de 85 % des individus adhérant à une des associations opposées au projet sont propriétaires de leur résidence, contre seulement 68 % chez les personnes interrogées n'adhérant à aucune association opposée au projet (tableau 45). L'implication dans le mouvement que l'on peut mesurer par l'adhésion à une des associations, est donc plus forte chez les propriétaires.

Par ailleurs, ces résultats confirment que la mobilisation, quel que soit son degré, est très majoritairement le fait de propriétaires, dans un secteur géographique où, il est vrai, ces derniers sont majoritaires.

---

<sup>253</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.*, p. 145.

<sup>254</sup> OLLIVRO Jean, 1997, « Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranée », *op.cit.*, p. 83.

**Tableau 45. Un niveau d'implication dans l'action collective pour fort chez les propriétaires**

	Adhérents		Non adhérents	
	Obs.	Fréq.	Obs.	Fréq.
<b>Locataire</b>	9	5,3 %	13	31,7 %
<b>Propriétaire</b>	162	84,7 %	28	68,3 %
<b>Total</b>	171	100 %	41	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, question 9 : « Etes-vous locataire, propriétaire, ou occupant d'une résidence secondaire ».

L'ancienneté dans le domicile actuel permet de compléter les informations sur le statut d'occupation (tableau 46). De toute évidence, elle joue un grand rôle dans le passage à l'action collective, notamment chez les adhérents. Ainsi, les individus résidant depuis plus de 15 ans sur place représentent plus de la moitié des adhérents, contre seulement 2,3 % pour les personnes présentes depuis moins de deux ans. La mobilisation n'augmente cependant pas régulièrement avec l'ancienneté, puisque la part des adhérents ayant entre 2 et 15 ans d'ancienneté sur place est stable.

Chez les non-adhérents le rôle de l'ancienneté de la domiciliation apparaît plus aléatoire. S'ils sont près de 27 % à résider dans les communes du groupe 1 depuis plus de quinze ans, ils sont aussi 22 % à n'y résider que depuis deux ans.

**Tableau 46. Une implication dans l'action collective plus forte chez les individus les plus anciennement installés dans leur domicile actuel**

	Adhérents		Non adhérents	
	Obs.	Fréq.	Obs.	Fréq.
<b>0 – 2 ans</b>	4	2,3 %	9	22 %
<b>2 – 5 ans</b>	26	15,2 %	7	17,1 %
<b>5 – 10 ans</b>	28	16,4 %	6	14,6 %
<b>10 – 15 ans</b>	26	15,2 %	8	19,5 %
<b>Plus de 15 ans</b>	87	<b>50,9 %</b>	11	26,8 %
<b>Total</b>	171	100 %	41	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, question 7, « depuis combien de temps résidez-vous dans votre domicile actuel ? ».

La forte présence de propriétaires et de résidents anciennement installés favorise l'émergence de conflits d'aménagement.

### 2.3. Les réseaux de sociabilité

Une de nos hypothèses de travail considère que la mobilisation est plus forte chez les individus inscrits dans des réseaux de sociabilité importants. Afin d'évaluer cette existence de réseaux préalable à la mobilisation, nous avons interrogé les opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sur leur adhésion à une ou plusieurs associations (tous domaines confondus, mais hors associations agissant pour la protection de l'environnement ou du cadre de vie).

Très nettement, l'expérience associative préalable au conflit conditionne l'entrée dans l'action collective face au projet d'aménagement. En effet, 68 % des individus adhérant à une association opposée au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes possèdent une expérience associative, alors que moins de 40 % en possèdent une chez les non adhérents (tableau 47).

**Tableau 47. Implication dans l'action collective et expérience associative**

	Ensemble		Adhérents		Non adhérents	
	Nb. Cit.	Fréq.	Nb. Cit.	Fréq.	Nb. Cit.	Fréq.
<b>Oui</b>	139	61,5 %	118	<b>68,2 %</b>	21	<b>39,6 %</b>
<b>Non</b>	87	38,5 %	55	<b>31,8 %</b>	32	<b>60,4 %</b>
<b>Total</b>	226	100 %	173	100 %	53	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, question 4 : « Adhérez-vous à d'autres associations ? (tous domaines) ».

Le degré d'implication des personnes interrogées est donc variable. Il est intimement lié avec leurs CSP, le statut d'occupation de leur résidence ou encore à leur inscription dans des réseaux sociaux. De toute évidence, la présence de catégories socio-professionnelles « supérieures », de propriétaires, de personnes anciennement installées ou encore étant inscrites dans des réseaux de sociabilité forts favorise l'apparition de conflits d'aménagement.

Si nous nous sommes intéressés jusqu'ici principalement au profil des populations résidant sur l'espace-support, il est également utile de connaître le profil et les motivations des individus provenant de communes plus éloignées de l'espace-support.

### **3. Structure de la population et diffusion de la mobilisation**

Si, comme nous venons de le voir, les populations mobilisées face à un aménagement sont assez hétérogènes, malgré des degrés d'implication différents dans le mouvement, les populations mobilisées résidant en dehors des communes directement concernées par le projet

présentent une double caractéristique :

- elles sont impliquées dans d'autres associations agissant pour la préservation de l'environnement et du cadre de vie.

- elles sont principalement issues de la CSP « cadres et professions intellectuelles supérieures ».

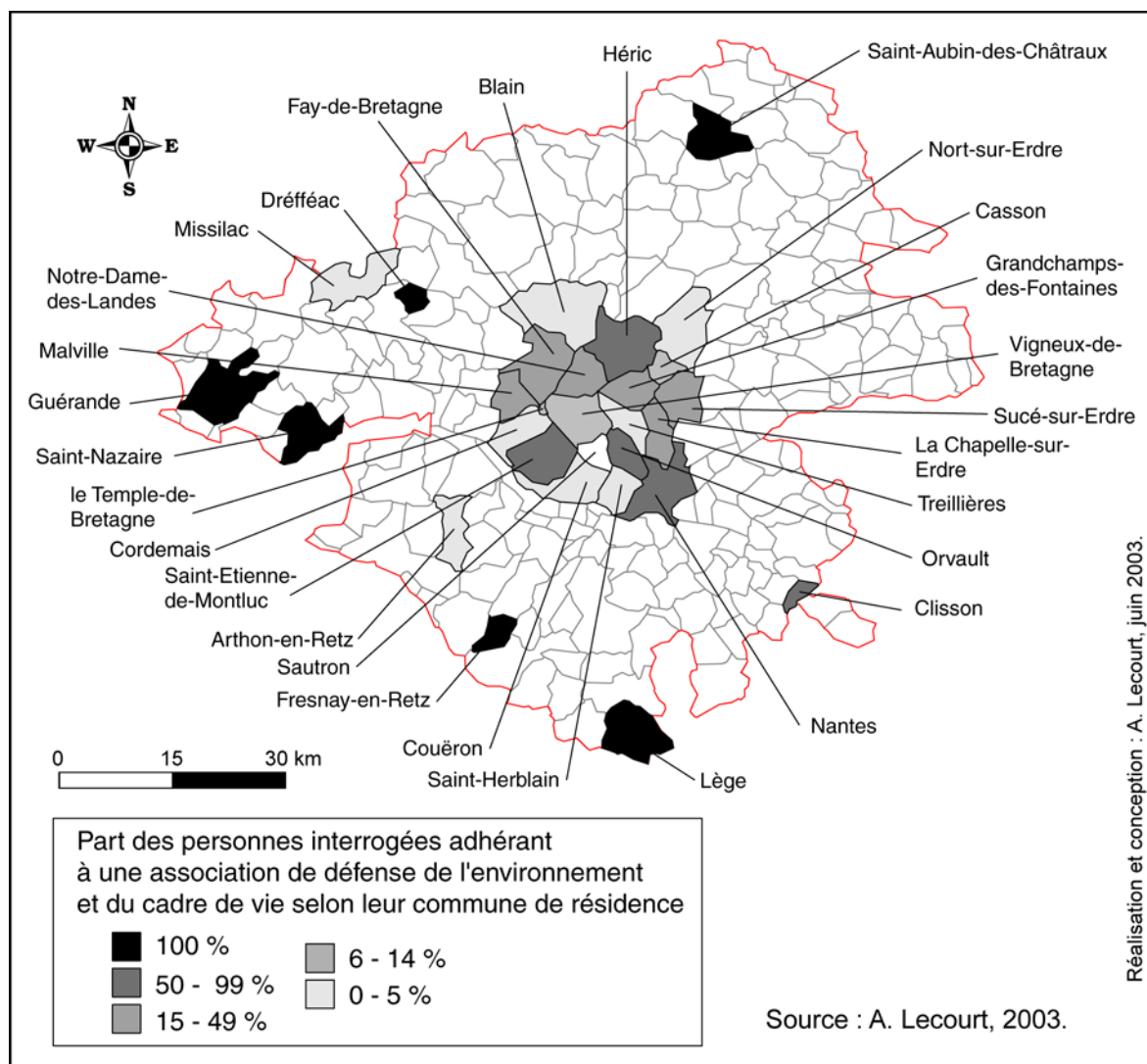
### 3.1. Expérience associative dans le domaine de l'environnement

La mobilisation face à un aménagement est renforcée, au-delà de son origine locale, par des individus dont les communes de résidence sont plus éloignées de l'espace-support du projet. Ces derniers ont en commun d'être des adhérents à des associations, non impliquées directement dans le mouvement, mais agissant pour la défense de l'environnement et du cadre de vie.

La carte 34, issue du traitement de notre enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes met clairement en évidence que les populations présentes lors de la manifestation résidant au sein des communes du groupe 2 (communes les plus éloignées de l'emprise) sont très majoritairement déjà impliquées dans des associations pour la protection de l'environnement et du cadre de vie (sur 10 communes, 6 sont à 100 %). Il en est de même pour les individus résidant dans les communes de Nantes, Héric, Orvault, Saint-Etienne-de-Montluc, également plus éloignées de l'emprise du projet.

Ainsi, la diffusion spatiale de la mobilisation au-delà de l'espace-support est avant tout le fait d'individus déjà impliqués dans des revendications liées à l'environnement et au cadre de vie.

**Carte 34. Diffusion de la mobilisation et expérience associative dans le domaine environnemental**



À l'inverse, chez les habitants du groupe 1, les réponses à la question « adhérez-vous à d'autres associations pour la défense de l'environnement et du cadre de vie ? » confirment le caractère circonstanciel de la mobilisation et l'absence d'engagement préalable pour la défense de l'environnement ou du cadre de vie. En effet, plus de 81 % de l'ensemble des individus interrogés déclarent ne pas adhérer à d'autres associations. Ce pourcentage augmente jusqu'à 84 % chez les adhérents (tableau 48).

**Tableau 48. Un engagement circonstanciel en faveur de la défense du cadre de vie et de l'environnement**

	Ensemble		Adhérents		Non adhérents	
	Nb. Cit.	Fréq.	Nb. Cit.	Fréq.	Nb. Cit.	Fréq.
<b>Oui</b>	42	18,6 %	27	15,6 %	15	28,3 %
<b>Non</b>	184	81,4 %	146	84,4 %	38	71,7 %
<b>Total</b>	226	100 %	173	100 %	53	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, question 3 « Adhérez-vous à d'autres associations pour la défense de l'environnement et du cadre de vie ? ».

Au-delà de l'investissement dans le monde associatif touchant à l'environnement, les individus provenant de l'extérieur de l'espace-support se définissent également par leur appartenance à des CSP « supérieures » dont la présence favorise l'extension de l'espace de mobilisation.

### 3.2. Catégories socio-professionnelles et diffusion de la mobilisation

Les catégories socio-professionnelles des individus semblent également intervenir dans la diffusion de la mobilisation. Cependant, cet élément d'analyse reste à confirmer, même si les résultats de notre enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, et surtout les informations obtenues par Bruno Charlier par le Collectif Alternatives Somport vont dans ce sens.

#### *a. L'extension de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*

L'analyse des CSP des opposants au projet appartenant au groupe 2, c'est-à-dire non directement concernés par l'aéroport, en raison de la faiblesse de son effectif apporte des résultats peu représentatifs, notamment en raison du nombre de retraités dont nous ne connaissons pas l'ancienne profession et du nombre de personnes sans activité. Cependant, les résultats obtenus montrent une plus forte représentation des cadres et professions intellectuelles supérieures, des retraités, et des employés que des ouvriers ou que des agriculteurs (tableau 49).

**Tableau 49. Catégories socio-professionnelles des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes appartenant au groupe 2**

	Nb. Cit.	Fréq.
<b>Agriculteurs</b>	1	6,25 %
<b>Artisans, commerçants et chefs d'entreprises</b>	0	0 %
<b>Cadres et professions intellectuelles supérieures</b>	2	16,66 %
<b>Professions intermédiaires</b>	1	6,25 %
<b>Employés</b>	2	16,66 %
<b>Ouvriers</b>	1	6,25 %
<b>Retraités</b>	2	16,66 %
<b>Autres personnes sans activité professionnelle</b>	3	25 %
<b>Total</b>	12	100 %

Source : A. Lecourt, 2003, enquête auprès des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

*b. L'extension de la mobilisation face au projet de tunnel en vallée d'Aspe*

Les informations obtenues par Bruno Charlier auprès du Collectif Alternatives Somport confirment les résultats obtenus à Notre-Dame-des-Landes. Le dépouillement de la liste des 2000 personnes de nationalité française ayant participé à la campagne internationale d'achats de terrains indivis dans le vallon de Bedous (vallée d'Aspe) a permis d'en extraire un classement des propriétaires suivant leurs catégories socio-professionnelles et leurs lieux de résidence<sup>255</sup>.

Du point de vue du lieu de résidence, seuls 10 % des acheteurs résident dans le département des Pyrénées-Atlantiques<sup>256</sup>. La mobilisation s'est donc largement diffusée au-delà de

---

<sup>255</sup> Le conflit d'aménagement du Somport a commencé en 1987 avec l'officialisation du projet de tunnel. L'extension géographique de la contestation s'est déroulée en deux phases. Dans la première (1987-1991/92), l'espace du conflit est localisé en haute-montagne et centré sur le chantier du tunnel, et les revendications d'ordre écologiste (protection de l'ours et défense de l'intégrité des limites du parc national des Pyrénées). Dans la seconde phase, à partir de 1992 et toujours en cours, la mobilisation s'est étendue à toute la vallée de l'Aspe suivant des revendications d'ordre environnemental (nuisances dues au chantier et au futur trafic routier), pour ensuite s'élargir à l'échelle nationale et de l'Europe de l'ouest avec la vente des terrains dans un des vallons constituant la vallée d'Aspe.

Les données obtenues auprès du Collectif Alternatives Somport reflètent donc l'état de la mobilisation à ce qui semble être son paroxysme (il serait étonnant que la mobilisation s'étende encore davantage).

<sup>256</sup> Malheureusement, Bruno Charlier ne propose pas ou ne disposait pas d'informations sur

l'espace-support du projet, à tel point que 90 % des personnes qui ont soutenu financièrement le projet sont extérieures au département des Pyrénées-Atlantiques. Aussi, les chiffres obtenus concernant les CSP sont avant tout représentatifs du profil des personnes extérieures à l'espace-support.

Ainsi, 37 % des personnes qui ont soutenu financièrement le mouvement d'opposition au projet du tunnel du Somport occupent des emplois de cadres ou exercent des professions intellectuelles supérieures, 23 % des professions intermédiaires, et 18 % sont des retraités (tableau 50). Inversement, les agriculteurs et les ouvriers (respectivement 0,1 % et 1,9 % des effectifs) sont très peu présents.

**Tableau 50. Catégories socio-professionnelles des acheteurs de terrains indivis dans le vallon de Bedous (vallée d'Aspe)**

Catégories socio-professionnelles des personnes ayant acheté des terrains dans le vallon de Bedous (vallée d'Aspe)	Effectif	Part dans le total en %
<b>Agriculteurs exploitants</b>	30	0,1 %
<b>Artisans, commerçants, chefs d'entreprise</b>	94	4,6 %
<b>Cadres, professions intellectuelles supérieures</b>	760	37 %
<b>Professions intermédiaires</b>	482	23,4 %
<b>Employés</b>	189	9,2 %
<b>Ouvriers</b>	39	1,9 %
<b>Retraités</b>	376	18,3 %
<b>Autres, sans activité professionnelle</b>	87	4,3 %
<b>Total</b>	2057	100 %

Source : B. Charlier, 1999, *op.cit.*, p. 540, d'après des informations communiquées par le Collectif Alternatives Somport, 1997.

À la lecture de ces analyses, la diffusion de la mobilisation au-delà de l'espace-support est le fait de deux types de populations qui ne sont pas nécessairement exclusives l'une de l'autre : d'une part, des populations ayant déjà une expérience associative dans le domaine de la défense de l'environnement et du cadre de vie, et d'autre part, des populations appartenant à des CSP « supérieures ».

---

les lieux de résidence des acheteurs de terrains. Il nous informe simplement que 46 % des acheteurs sont des urbains dont un peu plus de la moitié (24 %) habitent des agglomérations de plus de 50 000 habitants.



## **Conclusion**

---

Les échelles d'analyse que nous avons retenues sont complémentaires, chacune d'elles permet d'améliorer notre connaissance des facteurs explicatifs de la géographie des conflits d'aménagement. À l'échelle régionale, elle s'organise principalement suivant le « fait urbain », c'est-à-dire une combinaison entre le poids et la croissance démographiques, la densité de population et les fonctions touristique et tertiaire. Cependant, au sein de cette combinaison, les analyses factorielles ont montré la prépondérance du poids démographique et de la fonction touristique.

Pour sa part, l'analyse à l'échelle du conflit a permis de préciser le rôle du profil socio-professionnel et de l'organisation sociale dans la géographie des conflits d'aménagement. Ainsi, les risques de voir apparaître des conflits sont plus élevés avec les individus propriétaires de leur résidence principale, appartenant à des catégories socio-professionnelles supérieures, et ayant une expérience associative, en particulier dans le domaine de l'environnement.

## CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

---

La géographie des conflits d'aménagement est dépendante de multiples facteurs. Elle relève de paramètres spatiaux et sociaux plus ou moins influents, mais également des caractéristiques de l'aménagement. Leur appréhension est largement facilitée par la combinaison d'une analyse à des niveaux scalaires différents.

À l'échelle régionale, la géographie des conflits reflète les contrastes traditionnels de l'espace breton : le littoral aux fortes valeurs d'usage s'oppose à l'intérieur, les espaces urbanisés fortement conflictuels aux campagnes. Des contrastes existent également au sein même de la zone littorale entre la côte nord organisée autour de quelques espaces de condensation, et la côte sud où les conflits sont présents sur l'ensemble du littoral. La géographie des conflits d'aménagement se différencie suivant la distance aux centres urbains, l'effet de la distance étant lui-même modulé par la présence des axes de communication qui favorisent la diffusion des conflits d'aménagement. Cette géographie s'organise également suivant le réseau urbain en raison des fortes corrélations existant entre la présence de conflits et le poids démographique, la densité de population et les activités tertiaires. À l'inverse, les conflits d'aménagement sont rares dans les espaces ruraux où l'activité agricole est encore très présente.

À l'échelle du conflit, la géographie s'organise suivant une double relation entre la distance à l'emprise du projet et la forme de l'aménagement. Cependant, cette relation est largement influencée par la structure de la population résidente, notamment par sa composition socio-professionnelle, le statut d'occupation de son lieu d'habitation et son organisation sociale.

**TROISIÈME PARTIE**

***FONCTIONNEMENT ET RÉGULATION DES CONFLITS***

***D'AMÉNAGEMENT***

## INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE

---

La partie précédente a clairement mis en évidence que la valeur d'usage était très variable d'un espace à l'autre. Elle a également souligné la place des interactions entre l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits d'aménagement.

Ces interactions interviennent également dans l'organisation et les stratégies des groupes mobilisés face à des projets d'aménagement.

Cette troisième partie propose ainsi d'analyser les stratégies discursives de la mobilisation à travers le prisme de l'espace et du territoire, tout en tenant compte des caractéristiques de l'aménagement. En fait, ces rapports à l'espace et au territoire, envisagés par l'intermédiaire d'un modèle, sont intimement liés à l'échelle du conflit et au temps.

Cependant, l'intensité des interactions entre la mobilisation d'une part, l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement d'autre part est nécessairement variable suivant les configurations socio-spatiales et les propriétés de l'aménagement contesté. Aussi, le modèle présenté n'est pas exempt de résidus.

Le premier chapitre de cette partie propose un modèle de l'évolution du discours des opposants à partir de nos études de cas et de la littérature en ayant recours à la théorie de la justification proposée par le sociologue Luc Boltanski et l'économiste Laurent Thévenot<sup>257</sup>.

Le second chapitre tirera les enseignements du modèle afin d'améliorer notre compréhension de la mobilisation pour ensuite analyser les éléments susceptibles de perturber ce modèle. Enfin, en prenant également en compte les enseignements de la seconde partie, nous proposerons un « système conflictuel » qui permettra de distinguer différentes configurations de conflits d'aménagement.

---

<sup>257</sup> BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.

## CHAPITRE 6. ORGANISATION ET STRATÉGIES DES MOBILISATIONS ASSOCIATIVES

---

Des éléments récurrents dans le fonctionnement de la mobilisation face à un projet d'aménagement permettent de proposer un modèle mettant en scène les rapports des groupes mobilisés avec l'espace et le territoire. Il s'agit d'analyser ici la manière dont l'espace et le territoire interviennent dans le déroulement des conflits d'aménagements, de voir comment les opposants les utilisent pour établir leurs stratégies et en retour comment le conflit modifie le rapport à l'espace et au territoire. Cette analyse doit également comprendre comment cette double relation à l'espace et au territoire varie suivant les caractéristiques de l'aménagement.

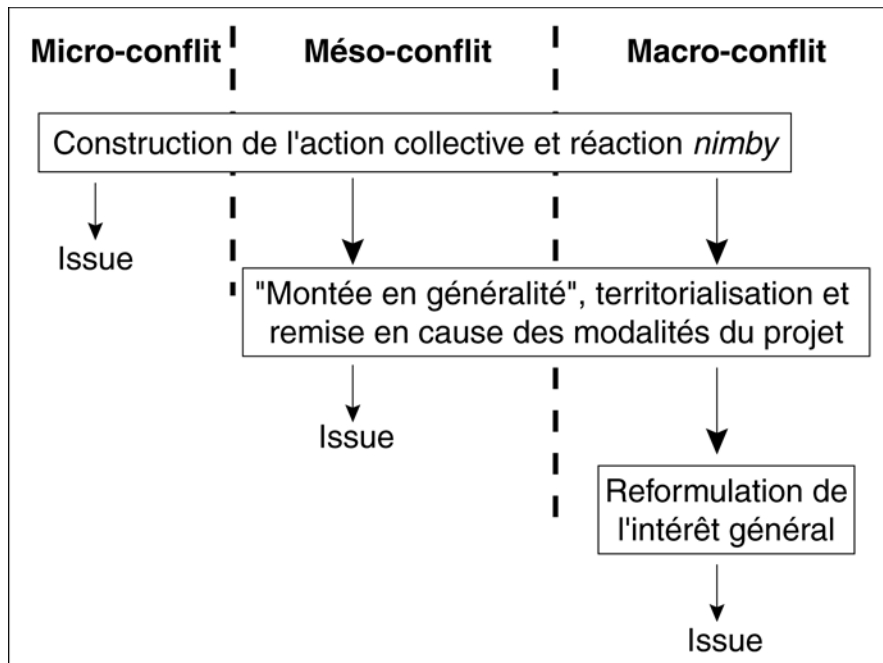
Les revendications des groupes mobilisés apparaissent en fonction de l'échelle du conflit (micro, méso ou macro conflit). Le modèle se décline ainsi en trois niveaux de revendications (figure 40). Le premier niveau correspond à une phase réactive associée à des revendications de type *nimby*, basées sur des réactions individuelles et qui va donner naissance à une action collective. L'ensemble des conflits micro, méso, macro présentent ce type de revendication, mais c'est le seul pour les micro-conflits, alors que méso et macro-conflits vont évoluer vers un second niveau de revendication.

Le second niveau de revendication correspond à une première phase de « montée en généralité »<sup>258</sup> marquée par la poursuite de la territorialisation de l'action et l'émergence d'une contre-expertise. Seuls les macro-conflits évoluent vers un troisième palier de revendication, durant lequel les groupes mobilisés tentent de reformuler un intérêt général, nécessairement différent de celui des porteurs de projets.

---

<sup>258</sup> LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *op.cit.*, pp. 495-524.

Figure 40. Échelle du conflit et des régimes de revendication



Source : Arnaud Lecourt, 2003.

Ces différents niveaux de revendications sont associés à des stratégies qui, selon Roger Brunet, « impliquent un plan et passent par des tactiques du lieu ou de l'instant »<sup>259</sup>. Certaines d'entre elles seront même utilisées pour sortir du conflit.

La combinaison des niveaux de revendication et des stratégies constituent différents *répertoires d'action collective* propres à chacune des étapes du conflit et définis par Charles Tilly comme « les moyens par lesquels les individus agissent ensemble dans la poursuite d'intérêts communs »<sup>260</sup>.

Afin d'analyser ces différents niveaux de revendication, nous aurons recours à la *théorie de la justification* proposée par Luc Boltanski et Laurent Thévenot<sup>261</sup>. Cette théorie s'intéresse aux différentes manières que les individus sont amenés à utiliser pour justifier leurs décisions et leurs actes. Pour ce faire, ceux-ci utilisent en général différents registres de justification. Chacun d'entre eux se réfère à une conception particulière du bien commun et de la justice. Après avoir analysé les écrits des différents auteurs classiques de la philosophie politique, les

<sup>259</sup> BRUNET Roger (dir.), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, Reclus – La Documentation Française, p. 467.

<sup>260</sup> TILLY Charles, 1986, *La France contestée de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 623 p.

<sup>261</sup> BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur, op.cit.*, 483 p.

deux auteurs ont identifié six registres distincts de justification : civique, industriel, domestique, de l'opinion, marchand et inspiré. Soucieuses de légitimer leurs actions, les associations impliquées dans les conflits d'aménagement ont recours à certains de ces registres. En fait, le recours à l'un d'eux marque l'entrée dans un *monde* (civique, industriel, domestique, de l'opinion, marchand et de l'inspiration), mais le régime d'action n'est *justifié* que lorsque l'ensemble des principes permettant d'accéder au *modèle commun de cité* sont vérifiés (tableau 51). Ces six *cités*<sup>262</sup> correspondent à autant de manières de mesurer la grandeur des personnes<sup>263</sup>. Au cours du conflit, en fonction des situations auxquelles ils sont confrontés ou engagés, les opposants sont susceptibles de convoquer différents *ordres de grandeur* successivement ou en même temps afin d'asseoir leur justification.

Nous proposons, tout d'abord, de revenir sur les différentes stratégies offertes aux opposants, avant de décliner les grandes étapes du modèle.

---

<sup>262</sup> À ces six cités, il convient d'en ajouter une septième en cours d'élaboration, la *cité verte* ou justification écologique. Au sujet de la cité verte voir :

- LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, n°4, pp. 495-524.

- LATOUR Bruno, 1995, « Moderniser ou écologiser ? À la recherche de la « septième » cité », *Écologie et Politique*, n°13, pp. 5-27.

<sup>263</sup> les grands êtres (par opposition aux petits) sont les garants du principe supérieur commun.

**Tableau 51. Les six mondes de la théorie de la justification**

	<b>Inspiré</b>	<b>Domestique</b>	<b>Renom</b>	<b>Civique</b>	<b>Marchand</b>	<b>Industriel</b>
<b>Principe supérieur commun</b>	Le jaillissement de l'inspiration	L'engendrement depuis la tradition	La réalité de l'opinion	La prééminence des collectifs	La concurrence	L'efficacité
<b>Etat de grand</b>	Indicible et éthéré	La supériorité hiérarchique	La célébrité	Réglementaires et représentatifs	Désirable	Performant
<b>Dignité des personnes</b>	L'inquiétude de la création	L'aisance de l'habitude	Le désir d'être reconnu	L'aspiration aux droits civiques	L'intérêt	Le travail
<b>Répertoire des sujets</b>	Les illuminés	Les supérieurs et les inférieurs	Les vedettes et leurs supporters	Les personnes collectives et leurs représentants	Les concurrents	Les professionnels
<b>Dispositifs</b>	Le rêve éveillé	Les règles de savoir-vivre	Des noms dans les médias	Les formes légales	Richesse	Les moyens
<b>Investissement</b>	Evasion hors des habitudes	Le rejet de l'égoïsme	Le renoncement au secret	Le renoncement au particulier	Opportunisme	Progrès
<b>Rapport de grandeur</b>	La valeur universelle de la singularité	Respect et responsabilité	Être reconnu et s'identifier	Les rapports de délégation	Posséder	Maîtriser
<b>Relations naturelles entre les êtres</b>	L'alchimie des rencontres imprévues	Le commerce des gens bien élevés	La persuasion	Le rassemblement pour une action collective	Intéresser	Fonctionner
<b>Figures harmonieuses de l'ordre naturel</b>	La réalité de l'imaginaire	L'âme du foyer	L'image dans le public	La république démocratique	Marché	Organisation
<b>Epreuve modèle</b>	Le vagabondage de l'esprit	La cérémonie familiale	La présentation de l'événement	La manifestation pour une juste cause	Affaire	Test
<b>Mode d'expression du jugement</b>	L'éclair de génie	Savoir accorder sa confiance	Le jugement de l'opinion	Le verdict du scrutin	Prix	Effectif
<b>Forme de l'évidence</b>	La certitude de l'intuition	L'anecdote exemplaire	L'évidence du succès	Le texte de loi	Argent	Mesure
<b>Etat de petit et déchéance de la cité</b>	La tentation de retour sur terre	Le laissez-aller du sans-gêne	L'indifférence et la banalité	La division	Non désiré / La servitude de l'argent	Inefficace / L'action instrumentale

Source : d'après L. Boltanski et L. Thévenot, 1991.



## I. LES STRATÉGIES DES OPPOSANTS

Afin de procéder à une lecture plus aisée du modèle, il est nécessaire de présenter les différentes stratégies auxquelles ont recours les opposants. Nous reprenons en partie les « formes d'opposition » proposées par Bruno Charlier, mais plutôt que de parler de « formes ou de principes d'opposition »<sup>264</sup>, nous retiendrons le terme de *stratégie* qui implique à la fois un principe d'opposition et un mode d'action. Certaines stratégies sont spécifiques à un régime de revendication. D'autres, au contraire, sont utilisées indifféremment à tous les niveaux de revendication. Certaines actions collectives ont, par ailleurs, recours à différentes stratégies tout au long du conflit.

Les stratégies sont classées en fonction de deux axes ; un premier dépend du type de réponse vis-à-vis du projet, du « oui » vers le « non » ; un second oscille entre deux pôles, la nature du projet et la localisation du projet (figure 41).

Figure 41. Les stratégies des actions collectives

Type de réponse	Nature du projet	Localisation du projet
Oui	Principe de l'acceptation conditionnée « Oui (ici) mais à condition ... »	
Oui mais...	Principe de la localisation justifiée « Oui, mais pourquoi chez moi ? »	
Non parce que...	« Oui, mais ailleurs »	
Non	Opposition Nimby « Non, pas de ça chez moi »  Opposition aux modalités de mise en œuvre d'un projet « Non, pas comme ça... »  Opposition de principe « Non aux autoroutes, aux centrales nucléaires, à l'incinération... »	Opposition à la localisation et principe d'exception « Non, pas ici parce que... »

Source : Bruno Charlier, p. 285.

<sup>264</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 285.

## 1. La stratégie de l'acceptation conditionnée

Cette stratégie est la moins conflictuelle que nous allons rencontrer. Les opposants acceptent le projet là où il est prévu mais selon certaines conditions, conformément à la formulation « oui (ici) mais à condition de ... ». Trois conditions peuvent ainsi être distinguées :

1) *le contrôle de légalité* ; le projet est accepté si les lois sont respectées, notamment celles qui intéressent la protection de l'environnement et du cadre vie. Les associations ne se cantonnent alors pas à un simple rôle de contestation, elles exercent une surveillance législative permettant de pallier le rôle de l'État dans le contrôle des maîtres d'ouvrage.

Ce type de stratégie requiert donc un recours à l'expertise juridique qui, dans certains cas, nécessitent une affiliation à une association agréée afin de se constituer partie civile en matière de protection de l'environnement et de l'urbanisme.

2) *la logique de compensation* ; les associations acceptent le projet en échange de compensations, principalement financières. Le cas le plus extrême est celui de l'expropriation.

3) *la négociation du moindre impact* ; les associations acceptent l'aménagement, mais après négociation d'équipements permettant de limiter les nuisances, notamment sonores (construction d'écrans anti-bruit, insonorisation de logements, isolation de façades).

## 2. Les stratégies *nimby*

Cette stratégie consiste, comme nous l'avons vu, à refuser l'aménagement à proximité de son lieu de résidence. Les associations dénoncent les impacts directs du projet sur leur cadre de vie (emprise, effet de coupure, différentes formes de nuisances). D'autres acronymes font référence à la même stratégie comme *LULU*, *Locally Unwanted Land Use*<sup>265</sup>, ou *NOOS*, *Not On Our Street*<sup>266</sup>.

## 3. La stratégie de la localisation justifiée

« *Si on me démontre par A + B que c'est le meilleur choix, alors je m'inclinerai* ». Cette phrase de la vice-présidente de l'association « continuer à vivre à la Noë-Bauchêne » résume

---

<sup>265</sup> POPPER F.J., 1987, "The environmentalist and the LULU", in LAKE Robert (dir.), *Resolving Locational Conflict*, New Brunswick, Rutgers University Press, pp. 275-287.

<sup>266</sup> DEAR Michael, été 1992, "Understanding and overcoming the Nimby syndrome", *Journal of the American Planning Association*, volume 58, p. 289.

bien cette stratégie<sup>267</sup>. La localisation du projet est acceptée par les associations s'il leur est démontré par des éléments objectifs qu'elle est la meilleure.

#### **4. Stratégies d'oppositions à la localisation et principes d'exception**

Pour justifier leurs réactions d'oppositions, les associations évoquent fréquemment un principe d'exception qui les conduit à (dé)montrer l'irréalisme des choix de localisation de certains projets d'aménagement. Bruno Charlier distingue ainsi trois types d'exceptions spatiales et topiques (relatives à un lieu) :

1) *les exceptions consensuelles* ; ce sont des hauts lieux unanimement reconnus comme le Cirque de Gavarnie, le Mont-Saint-Michel, la Pointe du Raz... Ces lieux bénéficient en quelque sorte d'une immunité spatiale car ils ont fait l'objet de mesures conservatoires. Selon un niveau de patrimonialité moindre (dont ne fait pas état Bruno Charlier), on retrouve les sites et bâtiments classés, les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) reconnues au titre de la directive Habitats, ou encore les Zones de Protection Spéciale (ZPS) reconnues au titre de la directive Oiseaux.

2) *les exceptions soumises à controverses* ; elles n'ont de sens que pour un groupe social donné, pour une seule partie de la collectivité. Les valeurs qui fondent l'exception n'étant pas partagées, il n'y a pas de véritable consensus social sur le fait de lui accorder une immunité spatiale. Ce sont donc des sites ou monuments qui ne bénéficient pas d'un régime de protection, même s'ils peuvent être reconnus pour leur intérêt patrimonial ou écologique. C'est notamment le cas des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), qui reconnaissent l'intérêt écologique d'un espace, mais qui n'ont pas valeur de protection (le passage en ZPS ou en ZCS donne justement valeur de protection).

3) *les exceptions de circonstance* ; elles sont fabriquées pour justifier une réaction d'opposition. Il s'agit pour les comités de riverains de mettre en évidence les éléments d'un patrimoine de proximité susceptible de bénéficier de réelles mesures de protection.

#### **5. Les oppositions aux modalités de mise en œuvre d'un projet**

Afin d'aborder le conflit de manière plus constructive, certaines associations entrent dans une démarche participative en réalisant des contre-études ou en élaborant des contre-projets faisant appel à des capacités d'expertise plus ou moins présentes au sein des associations.

---

<sup>267</sup> D'après l'entretien réalisé le 10 avril 2003, auprès de Mme C.

Elles remettent ainsi en cause la nature du projet et / ou sa localisation avec, au final, la volonté de voir le projet se réaliser ailleurs ce que les anglo-saxons résument par l'acronyme *BIYBYTIM*, *Better In Your Backyard Than In Mine*<sup>268</sup>.

## 6. Stratégie d'opposition de principe

C'est la stratégie la plus radicale, elle prend en compte les menaces environnementales localisées, mais surtout remet en cause la nature du projet et son utilité. Si l'on en croit la multiplication des acronymes utilisés pour qualifier ce type d'attitude, il aurait tendance à se généraliser. Michael Heiman fait ainsi référence au *NIABY*, *Not In Anybody's Backyard*<sup>269</sup>, Catherine Zwetkoff au *BANANA*, *Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anybody*<sup>270</sup>, et Michael Dear, plus radicalement, au *NOPE*, *Not On Planet Earth*<sup>271</sup>.

Les opposants ont recours aux différentes stratégies que nous venons d'évoquer à différents moments du conflit. Certaines d'entre elles sont utilisées pour poursuivre l'action collective, alors que d'autres le sont pour sortir du conflit. Ces stratégies prennent place au sein de trois étapes ou registres de revendication.

---

<sup>268</sup> Une analyse théorique de ce type de stratégie est proposée par Catherine Zwetkoff, cf. ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *op.cit.*, p. 15.

<sup>269</sup> HEIMAN Michael, été 1990, "From Not In My Backyard to Not In Anybody's Backyard", *American Planning Association Journal*, pp. 359-362.

<sup>270</sup> ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *op.cit.*, pp. 13-14.

<sup>271</sup> DEAR Michael, été 1992, "Understanding and overcoming the Nimby syndrome", *op.cit.*, p. 289.

## II. CONSTRUCTION DE L'ACTION COLLECTIVE ET STRATÉGIE *NIMBY*

---

Cette première étape dans la contestation est commune aux trois niveaux de conflit quelle que soit l'échelle. A l'issue de cette étape les micro-conflits seront résolus tandis que méso et macro-conflits évolueront vers la seconde étape. À partir de réactions individuelles, la mobilisation se construit progressivement sur une argumentation d'ordre environnemental.

### 1. Inscription du projet dans l'espace et passage à l'action collective

Concernés avant tout par leur fonction de résident, les riverains des projets d'aménagement réagissent tout d'abord suivant des logiques individuelles qui vont s'agréger en une action collective reconnue institutionnellement par le passage en association de loi 1901. C'est l'inscription du projet dans l'espace qui joue le rôle d'« événement déclenchant »<sup>272</sup>. C'est à partir d'elle que les habitants prennent position par rapport au projet en fonction de la distance à celui-ci. Mais, pour ceux qui sont contre le projet, le passage à l'action collective est loin d'être systématique.

#### 1.1. L'inscription dans l'espace, « événement déclenchant »

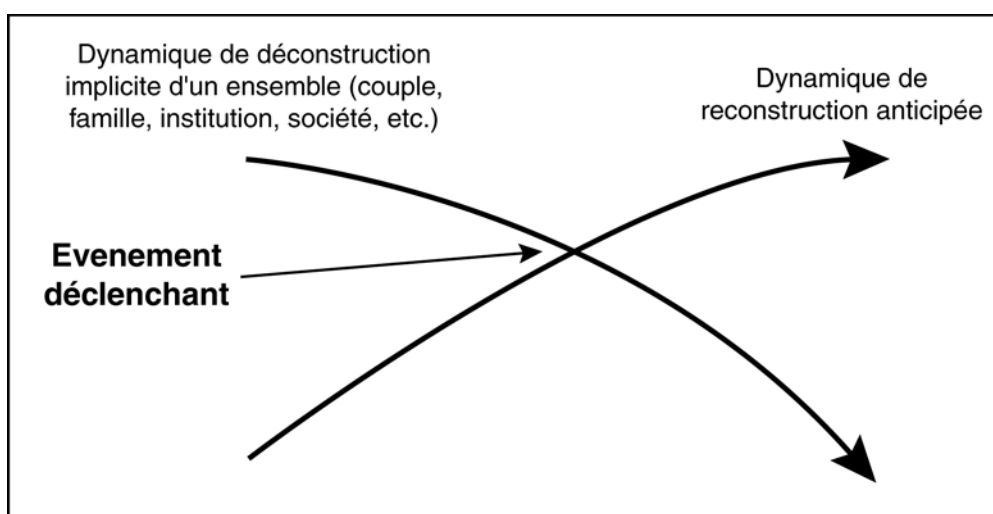
Pour les sociologues Michel Monroy et Anne Fournier, une relation conflictuelle fait suite à un *événement déclenchant* qui s'inscrit dans une *configuration déclenchante* à l'articulation de la double dynamique suggérée par la figure 42. L'apparition d'un conflit ne se limite pas à une cause unique, mais procède d'un événement qui intervient dans un contexte caractérisé à la fois par la remise en question d'un système (la dynamique de déconstruction implicite d'un ensemble) et l'émergence d'un nouveau système (la dynamique de reconstruction anticipée)<sup>273</sup>.

---

<sup>272</sup> MONROY Michel, FOURNIER Anne, 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, op.cit., p. 136.

<sup>273</sup> idem.

**Figure 42. Evénement déclenchant et processus d'émergence du conflit**



Source : M. Monroy et A. Fournier, 1997.

Transférée aux conflits d'aménagement, cette approche stipule que ceux-ci ne peuvent émerger que dans un contexte de remise en question du système (territorial) dans lequel ils s'inscrivent. Ainsi, l'état préalable du système territorial conditionne l'émergence ou non d'un conflit, ce qui va dans le sens d'une validation de notre hypothèse de départ selon laquelle l'apparition des conflits dépend des configurations territoriales.

Dans le cadre des conflits d'aménagement, comme nous allons le voir, c'est la projection de l'aménagement dans l'espace qui joue le rôle d'*événement déclenchant*, et pas simplement le projet, comme le suggère Jean-Marc Dziedzicki<sup>274</sup>. Cette notion d'*événement déclenchant*, transférée aux conflits d'aménagement n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle d'*événement spatial* proposée par l'équipe EPEES<sup>275</sup>.

La prise de connaissance du projet par les riverains s'effectue en deux étapes au cours desquelles la spatialisation du projet occupe une place prépondérante.

#### *a. Rumeur, fuite et presse régionale*

A la lecture des études réalisées sur des oppositions riveraines à des projets d'aménagement et des études de cas que nous avons réalisées, deux médias apparaissent comme mode « d'information » des résidents quant à l'éventualité d'un projet, la « fuite » et la presse

---

<sup>274</sup> DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, p. 131.

<sup>275</sup> EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Evénement spatial », *op.cit.*, pp. 193-199.

régionale.

A l'instar des « fuites » du TGV Méditerranée dont les conséquences furent désastreuses<sup>276</sup>, un premier mode d'information semble donc être celui de la « fuite ». Comme pour le TGV Méditerranée, certains des grands élus mayennais consultés lors du débat préalable au TGV Bretagne-Pays de la Loire semblent en être à l'origine. Dans le cas de la future quatre voies à l'entrée de Redon, la présidente de l'association de Sainte-Marie déclare avoir appris l'existence du projet par hasard en discutant avec un agriculteur voisin<sup>277</sup>.

La découverte du projet qui n'est alors qu'une rumeur se diffuse par le bouche-à-oreille. « Les modalités de découverte de ces projets semblent encore davantage renforcer la mobilisation »<sup>278</sup> d'autant plus que lorsqu'ils sont découverts, ils donnent aux résidents l'impression « *d'être déjà ficelé sans qu'on nous ait rien demandé* »<sup>279</sup>.

Le second mode d'information est la presse régionale. Les porteurs de projet l'utilisent pour informer les populations de l'aménagement à venir. En fait, ce qui est décisif dans le rôle joué par la presse, c'est la précision quant à la localisation du projet. La publication dans la presse régionale en janvier 1997 « d'hypothèses » de tracés (et non de fuseaux) pour le TGV Ouest « *par où il pourrait passer* » n'a fait que sensibiliser les éventuelles communes touchées, se rapprochant ainsi de la rumeur. Mais un second article paru en mars 1997 allait avoir une répercussion beaucoup plus forte en énumérant « les 133 communes concernées » (par l'ensemble du projet) et en présentant les fuseaux de manière quasi officielle. C'est cet article de presse qui va réellement mobiliser les populations touchées qui vont tout de même attendre une confirmation officielle de la part de l'Etat et de la SNCF avant de s'engager davantage dans une action collective.

#### *b. L'officialisation du projet*

Si le rôle joué par la rumeur ou la presse régionale permet de sensibiliser les populations, elles attendent dans tous les cas une confirmation officielle qui ne tarde pas à venir. L'annonce en

---

<sup>276</sup> Dans le cadre du TGV Méditerranée, une fuite, fin 1989, a rendu public le document interne de la SNCF qui avait servi de base pour la présentation aux élus provoquant ainsi « l'émoi de l'opinion ». Voir LOLIVE Jacques, 1997, *La mise en oeuvre controversée d'une politique de réseau : les contestations du TGV Méditerranée*, op.cit., pp. 260-269.

<sup>277</sup> D'après l'entretien réalisé le 8 avril 2003 auprès de Mme D.

<sup>278</sup> LOLIVE Jacques, 1997, *La mise en oeuvre controversée d'une politique de réseau : les contestations du TGV Méditerranée*, op.cit., p. 262.

<sup>279</sup> D'après l'entretien réalisé le 8 avril 2003 auprès de Mme D.

mairie d'une réunion publique animée par un représentant du Conseil Général a confirmé le projet de quatre voies à l'entrée de Redon. Quant au TGV Ouest, l'annonce officielle du projet est arrivée avec la « fameuse valise »<sup>280</sup> dans les mairies sous la forme très impersonnelle d'une étude d'impact technique et complexe malgré un effort de vulgarisation dans un dossier de synthèse et une présentation esthétique de qualité.

Les configurations spatiales, et leur représentation - la carte -, se trouvent donc au centre de cette phase d'entrée dans le conflit puisque les populations riveraines définissent leur participation à l'action entre fonction de la distance entre leur habitation et l'aménagement. Lors de la réunion publique de présentation des tracés détaillés de la RD 177 organisée par l'association « SOS Bains-sur-Oust », les personnes présentes se sont « jetées » sur les cartes, déclenchant, chez les uns des réactions de mécontentement, chez les autres, un sentiment de soulagement à peine dissimulé<sup>281</sup>.

En fait, la carte et les informations qu'elle contient vont rester au centre du conflit pendant tout son déroulement (figure 43), notamment lors de la recherche de contre-propositions. Elle constitue un « *opérateur collectif extraordinaire* » selon Mr D.B., « *on se prend la tête sur les cartes, on se réunit sur une carte, et ça les gens adorent ça, parce qu'ils voient leur parcelle. Là ils voient des choses qu'ils ne voyaient pas auparavant. Ça donne des idées, là on pourrait passer là comment ça, et ça permet d'avoir un aspect travaux pratiques* »<sup>282</sup>.

---

<sup>280</sup> Les différents dossiers de l'étude d'impact (440 pages au total) ont été réunis dans une valise envoyée aux Mairies concernées par la poste.

<sup>281</sup> Réunion publique du 12 mars 2003.

<sup>282</sup> D'après l'entretien réalisé auprès de Mr D.B., 24 mai 2003.



**Figure 43. La carte, élément central du conflit d'aménagement**

Le TGV à l'entrée de Rennes



Source : A. Lecourt, 1999.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes



Source : A. Lecourt, 22 juin 2003.

## 1.2. « Animal traqué » et stratégies individuelles

Si un sentiment d'agression envahit les riverains touchés par un projet d'aménagement, le passage à l'action collective n'est pas immédiat, les stratégies individuelles prévalant sur l'intérêt collectif.

### *a. Des réactions « animales »*

Dans le passage des luttes qui opposaient des travailleurs-usagers à l'Etat-patron à celles opposant des résidents à l'Etat-aménageur le « statut de résident explique peut-être la force, la persistance de ces mouvements de défense »<sup>283</sup>. Alors que pour l'utilisateur, les inconvénients ne sont vécus que de façon éphémère, le résident, lui, voit toute sa vie hors-travail perturbée, menacée par la mise en place d'un aménagement. C'est, sans aucun doute, ce statut de résident qui explique la violence de certaines réactions.

A cette étape du conflit, le transfert de concepts proposé initialement par les sociologues de l'École de Chicago<sup>284</sup> puis repris en France par Maryvonne Le Berre<sup>285</sup> ou Guy Di Méo<sup>286</sup> du territoire de l'éthologie à celui des sciences sociales est pertinent<sup>287</sup>. En effet, la réaction

---

<sup>283</sup> CHERKI Eddy, printemps 1979, « A propos des mouvements de défense de l'environnement », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°3, p. 77. L'analyse d'Eddy Cherki s'appuie sur une comparaison entre deux séries de mouvements revendicatifs sur les transports. D'une part, les mouvements de 1970-1971, où les usagers luttent contre la hausse des tarifs des transports collectifs ou privés de la région parisienne, d'autre part, les mouvements qui apparaissent à partir des années 1973-1974, où les résidents contestent la mise en place des grandes infrastructures de transports par l'Etat. L'auteur met ainsi clairement en évidence le passage d'une lutte entre différents intérêts économiques qui oppose « l'Etat-patron » aux couches populaires, à une lutte opposant des résidents souhaitant préserver leur cadre de vie à « l'Etat-aménageur ».

Ce texte d'Eddy Cherky rend compte des résultats de la recherche qu'il a menée avec Dominique Mehl sur les mouvements revendicatifs d'utilisateurs de transports parisiens. Voir également, MEHL Dominique, 1979, « L'environnement, nouvel enjeu des luttes urbaines », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 167-184.

<sup>284</sup> Cf. par exemple SOJA E.W., 1971, « The political Organisation of Space », *Annals of the Association of American Geographers*, volume 60, pp. 1-54, cité par DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, p. 47.

<sup>285</sup> LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.

<sup>286</sup> DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, *op.cit.*, pp. 46-47.

<sup>287</sup> Le dictionnaire Larousse donne cette définition du territoire de l'éthologie : « zone occupée par un animal, ou une famille d'animaux, délimitée d'une certaine manière et défendue contre l'accès des congénères ».

*nimby* apparaît alors « sous sa forme la plus brute »<sup>288</sup>, « empreinte d'éthologie »<sup>289</sup>. Comme un animal, l'individu cherche à défendre son espace de vie, celui qu'il s'est approprié tant matériellement que symboliquement. « L'aménagement est perçu comme une agression ou même un viol, et la réaction première de mobilisation n'est en fait qu'une réaction de survie, d'où son caractère parfois perçu comme irrationnel »<sup>290</sup>.

La métaphore du jardin, présente dans l'expression *nimby* (Not In My Backyard)<sup>291</sup>, et bien analysée par Bruno Charlier, renvoie également au territoire de l'éthologie. La définition du jardin implique l'idée d'un espace clos, défini dans l'espace par des limites, l'idée d'appropriation (endroit réservé), et l'idée de nature et bien-être<sup>292</sup>.

#### *b. Des stratégies individuelles*

Si le projet d'aménagement suscite implicitement une réaction chez chacun des individus concernés, le passage de la réaction individuelle à l'action collective n'est pas automatique. Ainsi, Albert Hirschman propose un modèle d'analyse construit pour comprendre les réactions des consommateurs face aux performances des firmes économiques<sup>293</sup>, que nous proposons de transférer à l'observation des stratégies individuelles face à un projet d'aménagement. Un tel transfert a déjà été opéré par deux chercheurs radicaux nord-américains Michael Dear et John Long, lors de travaux effectués sur les stratégies

---

<sup>288</sup> DEAR Michael, « Comprendre et surmonter le syndrome Nimby », *op.cit.*, p. 4.

<sup>289</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, p. 593.

<sup>290</sup> DUBIEN Isabelle, WAERAAS DE SAINT-MARTIN G., mars 1997, *Le phénomène nimby*, rapport de synthèse pour DRE EDF, p. 13.

<sup>291</sup> Par définition, le mot « backyard » signifie « cour » ou « arrière-cour ». Dans le contexte de la maison nord-américaine, le « backyard » constitue la partie réellement privée du jardin. Situé, comme son nom l'indique, derrière la maison, il est, contrairement à la partie en façade ouverte sur la rue, souvent clôturé par une palissade. La référence au « jardin » chez bon nombre d'auteurs francophones consiste donc en une transposition au contexte français, et non en une simple traduction.

<sup>292</sup> Bruno Charlier (pp. 598-600) propose deux définitions du jardin :

- « le jardin est un enclos, un endroit réservé, où la nature est disposée de façon à servir au plaisir de l'homme », d'après M. Lévy, « Jardins (Art des) », *Encyclopédie Universalis*, p. 1013.

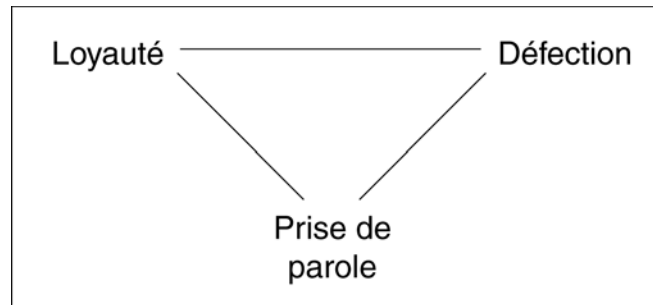
- « espace d'abri, de refuge, quasi amniotique, avec une forte idée d'appropriation sinon de possession », d'après Roger Brunet, 1993, *op.cit.*, pp. 287-288.

<sup>293</sup> HIRSCHMAN Albert, 1995, *Défection, prise de parole et loyauté*, Fayard, Paris, 162 p. La 1<sup>ère</sup> édition date de 1970, *Exit, Voice and Loyalty*, Cambridge, Harvard University Press.

communautaires (et non individuelles) dans le cadre d'aménagements en milieu urbain<sup>294</sup>. Or, comme Jean Ollivro l'avait déjà souligné, les réactions face à un aménagement sont, dans un premier temps, plus individualistes que collectives<sup>295</sup>.

Pour Albert Hirschman, l'espace des possibles face à un mécontentement se situe à l'intérieur d'un triptyque *loyauté*, *défection*, et *prise de parole* (figure 44).

**Figure 44. Les stratégies individuelles face à un projet d'aménagement**



Source : D'après Albert Hirschman, 1995.

La *loyauté* (*loyalty*), les sentiments de fidélité, de devoir à l'égard du porteur de projet sont assez puissants pour inhiber les mécontentements qu'il suscite. C'est notamment le cas de certains élus locaux, qui n'hésitent pas à soutenir certains projets prévus dans leur commune au nom de l'intérêt général, mais aussi au nom de leur second mandat électoral (conseiller général ou député) qui leur impose d'accepter le projet.

La *défection* (*exit*) est silencieuse. Elle se traduit par le départ de l'espace concerné pour les populations qui le peuvent, alors qu'elle peut être limitée pour les résidents les moins aisés par les coûts qu'elle engendre.

Cette stratégie peut être complétée par celle de la résignation proposée par Michael Dear et John Long. Comme la stratégie de *défection* peut coûter cher, et que celle de *prise de parole* est consommatrice de temps et de ressources, certains individus préfèrent tout simplement se résigner. Deux options s'offrent alors à eux, l'*aliénation* et le « *free-riding* » :

- les personnes choisissant l'*aliénation* désapprouvent le projet et considèrent l'utilisation de la parole comme une futile perte de temps. Ils préfèrent alors se résigner et tenter de s'adapter aux nouvelles circonstances. Ce processus d'*aliénation* n'est pas sans

---

<sup>294</sup> DEAR Michael, LONG John, 1978, "Community strategies in locational conflict", in COX Kevin, *Urbanization and conflict in market societies*, Londres, Methuen, pp. 113-127.

<sup>295</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, op.cit., p. 577.

rappeler celui de la dissonance cognitive (*supra*, chapitre 2).

- la seconde option correspond à celle du *passager clandestin (free-rider)*. L'individu appartenant à ce groupe est également contre le projet, mais il ne prend pas part à l'action collective. S'il considère que la stratégie *prise de parole* « *voice* » peut aboutir à un succès, l'individu sent qu'il n'a pas de raison dans l'action, puisqu'il recevra les mêmes bénéfices qu'il participe ou non. Et d'un autre côté, si la *prise de parole* a peu d'espoir d'aboutir, l'individu croit que sa participation ne ferait aucune différence.

3) *La prise de parole (voice)* exprime une protestation à l'encontre du projet. L'individu-résident est prêt à s'engager dans l'action collective car l'espoir d'un succès lui semble réel, même s'il sait que cela va demander du temps, des efforts, des ressources et que les bénéfices de la mobilisation vont être longs à arriver.

La typologie proposée par Hirschman et complétée par les travaux de Michaël Dear et John Long constitue un outil intéressant pour comprendre les conditions d'émergence et de non-émergence de l'action collective. Ainsi, si la mobilisation d'un résident à l'encontre d'un projet semblait aller de soi, en réalité, d'autres stratégies lui sont offertes.

Cependant, les conséquences d'une focalisation sur une stratégie peuvent être désastreuses. En effet, trop de loyauté empêche les porteurs de projet de se corriger (en cela le conflit est constructif), trop de défection ruine l'action collective de sa force, et trop de prise de parole peut susciter une contestation dévastatrice, ce dont les actions collectives doivent se prémunir.

Les réactions que nous avons présentées sont radicales, mais bon nombre de réactions individuelles se situent au sein de ce triangle. En effet, un élu peut très bien adopter une position officielle de loyauté, tout en souhaitant que le projet n'aboutisse pas, il prend alors la position du passager clandestin. Certains résidents en adhérant à une association adoptent une position de prise de parole, mais restent inactifs dans la mobilisation et se retrouvent alors dans la position d'un passager clandestin.

### 1.3. Passage à l'action collective, entrée dans le « monde civique » et territorialisation

Pour les individus ayant fait le choix de s'exprimer (*prise de parole*), cela se traduit par le passage à une action collective, synonyme d'entrée dans le *monde civique*, puis par la définition du territoire à défendre.

### *a. Passage à l'action collective et entrée dans le « monde civique »*

Pressés par un sentiment de survie mêlé à de la colère, les résidents concernés s'agglomèrent très rapidement pour défendre ce qui n'était initialement qu'une somme d'intérêts particuliers. L'institutionnalisation sous la forme d'association de loi 1901 constitue une réponse au caractère hétérogène de la mobilisation qui s'organise. Cette organisation constitue une « instance stratégique où des attentes diffuses se transforment en revendications (...) et où des ressources d'action (militants, argent, experts, accès aux médias) sont centralisées (...) pour les investir de façon rationnelle en vue de faire aboutir ces mêmes revendications »<sup>296</sup>.

Il s'agit donc d'une action collective, d'*un agir ensemble intentionnel*, dans une logique de revendication qui répond à deux fonctions :

- affirmer son attachement matériel et symbolique à un mode de vie, un paysage, une activité agricole, et se reconnaître entre individus défendant des valeurs et des intérêts communs ;

- structurer un univers social autour d'une même cause et renforcer la cohésion sociale locale.

Pour les résidents, cette entrée dans l'action est également l'occasion de reconquérir son statut de citoyen<sup>297</sup>. Ainsi, l'institutionnalisation marque l'entrée dans un « monde civique »<sup>298</sup>, le passage de la sphère privée à l'espace public où chacun subordonne sa volonté propre à la volonté générale, à l'intérêt collectif.

### *b. Définir le territoire à défendre*

Le passage de la défense d'un bien particulier à celle d'un bien commun passe par l'identification d'un territoire de référence pour asseoir la lutte. Les associations définissent ainsi les limites spatiales de leurs actions. Le quartier de Villejean a servi de référence aux opposants au VAL puis au parking-relais, le hameau pour les associations de la Noë, de Beauchêne et de la Banque, la commune pour les associations de Bains-sur-Oust et de Sainte-Marie, le groupement de communes pour l'association « à l'est de l'Erdre ». Le choix de cet

---

<sup>296</sup> NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, 1<sup>re</sup> édition en 1996, Paris, La Découverte, pp. 53-55.

<sup>297</sup> TAPIE-GRIME Muriel, « Le *nimby*, une ressource de démocratisation », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 13-26.

<sup>298</sup> BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, p. 231.

espace de référence n'est pas anodin, il révèle l'échelle à laquelle le problème est envisagé par les associations. En reprenant le nom du hameau où ils résident les habitants de la Noë et de Beauchêne reconnaissent limiter leurs actions à la défense de leurs biens. Au contraire, en donnant une dimension intercommunale à son association, le président de « à l'est de l'Erdre » donne une vision plus large à sa réflexion notamment en proposant par la suite un contre-projet à l'échelle de l'ensemble des communes concernées, même si la géographie de ses membres reste très localisée. Il en est de même pour « l'association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres », impliquée dans le projet de TGV à l'entrée de Rennes, qui se positionne ainsi, non pas contre le projet, mais pour la protection d'un secteur géographique proche de Rennes, soumis à des pressions constantes (station du VAL, extension de zone commerciale, infrastructures routières, etc.). D'emblée, ces deux associations se distinguent des associations *nimby*, en défendant un *intérêt diversifié* selon des préoccupations d'ordre environnemental, alors qu'elles défendent bien initialement des intérêts particuliers<sup>299</sup>.

La délimitation de l'aire d'action de l'association constitue une première étape dans le processus de territorialisation mené par les associations. Ainsi, comme le rappelle Maryvonne Le Berre, « donner un nom, c'est créer la première relation de dépendance entre un lieu et son inventeur, c'est le repérer, le signaler, transmettre son existence aux autres qui pourront le retrouver ; c'est aussi faire référence à une portion de la surface terrestre précise et donc permettre sa localisation ; c'est enfin montrer aux autres sa marque d'appropriation sur un morceau plus ou moins étendu de terre et éventuellement, son appartenance à ce lieu approprié »<sup>300</sup>. Mais cette action témoigne de la volonté des groupes mobilisés de faire connaître leurs revendications dans l'attente d'un soutien de l'opinion publique. Cette volonté apparaît également avec le lancement de pétitions contre les projets incriminés.

Certains conflits ont ainsi fait émerger de véritables territoires à l'image du secteur Durance-Alpilles dans le cadre du TGV Méditerranée. Basé sur une récente subdivision administrative reconnue dans le milieu agricole, Jacques Lolive raconte comment ce secteur « qui n'avait aucune identité » s'est mis à exister tout d'un coup avec le combat contre le TGV. Le nouveau territoire est ainsi reconnu dans les comptes-rendus de la presse et suscite un sentiment

---

<sup>299</sup> Ce type de positionnement rend également compte de la difficulté qu'il peut y avoir à distinguer les associations *nimby* des associations environnementales.

<sup>300</sup> LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie, op.cit.*, pp. 626-627.

d'appartenance très fort comme en témoignent les panneaux « ici commence Durance-Alpilles » implantés à l'entrée du territoire<sup>301</sup>.

Ce processus de territorialisation se matérialise également dans l'espace par des panneaux situés aux limites du territoire à défendre, exprimant les motifs de la mobilisation (figure 45). Ils révèlent également par l'intermédiaire des slogans affichés, « Non à l'aéroport », « Non à l'usine de traitement du lisier », l'opposition de principe dans laquelle se situe la mobilisation à cette étape du conflit, notamment pour les conflits qui vont évoluer vers les échelles méso et macro.

## **2. La dénonciation des atteintes à l'environnement et au cadre de vie**

Ce processus de territorialisation s'accompagne de la dénonciation par les associations des impacts suscités par le projet. Mais, pour accompagner sa construction territoriale, l'association doit dépasser le stade du mécontentement, « elle doit trouver un langage qui lui donne sens, désigner des adversaires, légitimer la revendication par référence à des valeurs »<sup>302</sup> et ainsi obtenir l'adhésion du *monde de l'opinion* car « les réactions de l'opinion publique conditionnent dans une large mesure le succès »<sup>303</sup>.

---

<sup>301</sup> LOLIVE Jacques, 1997, « De la contestation du tracé à la reformulation de l'intérêt général : la mobilisation associative contre le TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°34, pp. 85-87.

<sup>302</sup> NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, *op.cit.*, p. 39.

<sup>303</sup> BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, pp. 222-223.



**Figure 45. Territorialisation et délimitation du territoire à défendre**

A l'entrée de Corps-Nuds, à l'encontre de l'usine de compostage



A l'entrée de Notre-Dame-des-Landes, contre l'aéroport



A Meslay-du-Maine, contre le TGV



Source : A. Lecourt, 1999, 2003.

À cette étape, et dans tous les cas que nous avons pu observer, les associations créées ont eu recours à la thématique de l'environnement, de la qualité ou du cadre de vie comme le soulignent leurs noms, « association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres », « association pour la qualité de la vie à Milizac et dans les communes voisines », ou encore « association de protection de l'environnement le Guenet-Redon »<sup>304</sup>, mais également des banderoles brandies lors des manifestations (figure 46). À ce niveau de contestation, « le bien commun défendu se réduit à l'addition de biens privés même si les termes d'environnement, de patrimoine ou de qualité de la vie, qui y sont fréquemment mobilisés, autorisent des passages possibles vers des préoccupations plus générales »<sup>305</sup>. Ces références accompagnent les réactions *nimby* en agissant pour la défense d'un espace de proximité.

Ce recours à la thématique de l'environnement explique également, en partie, la confusion existant entre les conflits d'aménagement et les conflits d'environnement.

**Figure 46. La dénonciation des atteintes au cadre de vie**



Source : A. Lecourt, 2003.

### **3. Issues : acceptation conditionnée, évolution vers méso-conflit, acceptation justifiée**

À cette étape du conflit, les argumentaires sont encore assez peu développés. Trois stratégies apparaissent alors possibles, dont deux sont des modalités de sorties de conflit.

La première stratégie de sortie de conflit est celle de la localisation justifiée. Les riverains,

---

<sup>304</sup> C'est également en raison de cette référence à la protection de l'environnement qu'une confusion existe entre conflits environnementaux en général et conflits d'aménagement en particulier.

<sup>305</sup> LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, n°4, p. 502.

après justification par le porteur de projet quant à la localisation du site, reconnaissent sa localisation comme justifiée.

La seconde stratégie de sortie de conflit est celle de l'acceptation conditionnée. Face au projet, les riverains ont obtenu du maître d'œuvre des modifications du projet ou des compensations (financières). Ce fut le cas pour le passage du VAL dans le quartier de Villejean à Rennes. Prévu initialement pour s'arrêter à l'Université, le projet de VAL s'étend jusqu'au cours Kennedy où le maître d'ouvrage (la SEMCAR) envisageait un passage aérien. Dans un premier temps, les associations de quartiers déjà existantes comme l'ARV (Association des Résidents de Villejean) et l'association CLCV (Consommation, Loisirs et Cadre de Vie), auxquelles se sont ajoutées deux associations de copropriétaires ont manifesté leur mécontentement en dénonçant les nuisances sonores suscitées par le projet, mais sans pour autant afficher une opposition au projet. C'est donc finalement un régime d'acceptation conditionnée qui a progressivement émergé. Les associations ont alors demandé et obtenu le passage du VAL en souterrain ce qui a mis fin à la mobilisation suscitée par le VAL.

La dernière stratégie consiste simplement à poursuivre la lutte en passant à un premier stade de « montée en généralité ».

### **III. « MONTÉE EN GÉNÉRALITÉ », TERRITORIALISATION ET ÉMERGENCE D'UNE CONTRE-EXPERTISE**

---

Une seconde étape dans la mobilisation, qui ne concerne que les méso et macro-conflits, consiste en une « montée en généralité » définie par Claudette Lafaye et Laurent Thévenot comme « cette capacité à mettre en rapport des choses particulières et des entités générales »<sup>306</sup>. Celle-ci se traduit par la poursuite de la territorialisation de l'action collective ainsi que par l'émergence d'une contre-expertise au sein même du mouvement.

#### **1. Changement d'échelle, nouveaux enjeux**

Le passage du micro au méso-conflit est marqué par l'émergence de nouveaux enjeux, défendus par de nouveaux acteurs, notamment les associations « professionnelles ».

Ce type d'associations a été très bien mis en évidence lors du conflit suscité par l'implantation du TGV Méditerranée, notamment à travers l'association « Très Grande Vigilance » et dans une moindre mesure « L'Union Durance-Alpilles ». Ces deux associations créées au début de l'année 1990, défendent respectivement les professionnels du vignoble des Côtes-du-Rhône, et les arboriculteurs et maraîchers de la région du Comtat au sud de la Durance. En exerçant une activité de lobbying, l'association permet de passer de la défense d'intérêts particuliers à une question d'intérêt général à savoir le maintien de l'activité agricole dans les régions touchées.

Face au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, « l'association de défense des exploitants concernés par l'aéroport de Notre Dame des Landes » regroupe uniquement des agriculteurs situés dans et autour de la ZAD. Il en est de même avec l'association « SOS Bains sur Oust » pour la RD 177, ou « la Banque » pour la RD 178, composés essentiellement d'agriculteurs.

Le choix de la structure associative plutôt que celle du syndicat a permis à ces groupements de compter également parmi ses membres des résidents n'appartenant pas au milieu agricole, mais également des élus.

---

<sup>306</sup> *Ibid.*, p. 501.

## **2. La poursuite de la territorialisation**

Après la délimitation du territoire à défendre, le processus de territorialisation se poursuit pour les méso et macro-conflits. Il se manifeste à travers les actions des opposants visant à défendre l'intégrité territoriale de leurs propriétés, mais également dans le processus de patrimonialisation qu'ils mènent. Mais, pour être complète, la territorialisation doit permettre au territoire d'être reconnu de l'extérieur impliquant une nécessaire entrée dans le *monde de l'opinion*.

### 2.1. Défendre l'intégrité territoriale

La défense de l'intégrité territoriale apparaît comme un élément moteur de la mobilisation à cette étape notamment lorsque le conflit est marqué par l'entrée des agriculteurs. Ils dénoncent les effets de coupure dont ils pourraient être victimes (notamment pour les infrastructures linéaires), mais surtout l'emprise sur les terres agricoles, car « c'est le revenu même de l'exploitation qui est menacé ». Avec la diminution de la surface d'exploitation, ils dénoncent « la dévalorisation totale du patrimoine agricole et foncier : plus d'acheteur, plus de prix ».

Afin de matérialiser ces deux impacts et se sensibiliser l'*opinion publique* à leur cause, les exploitants (mais aussi les autres habitants) concernés par l'implantation du TGV à l'entrée de Rennes ont suggéré visuellement l'emplacement de la future ligne (figure 47).

**Figure 47. Défense de l'intégrité territoriale et matérialisation d'une ligne TGV**

Au sein d'un espace agricole



Au sein d'une propriété résidentielle



Source : A. Lecourt, 1999.

## 2.2. Une action de patrimonialisation

Afin de socialiser encore davantage l'environnement, le processus de territorialisation mené par les associations s'accompagne également d'un processus de patrimonialisation dont Guy Di Méo a très bien montré la parenté conceptuelle avec le processus de territorialisation<sup>307</sup>. En effet, « le territoire et le patrimoine ont un contenu conceptuel voisin : le matériel et l'idéal, (...) ils participent ensemble, étroitement liés, (...) au fonds culturel de toute société cohérente, inscrite dans un espace »<sup>308</sup>. Ainsi, pour arriver à leurs fins, les groupes menacés tentent de faire émerger un idéal commun à partir d'objets plus ou moins matériels en sacralisant certains lieux, ou certains traits du paysage qui paraissent les plus susceptibles de contribuer à la résolution de leurs problèmes du moment. Cette « spatialité symbolique »<sup>309</sup> participe ainsi à la territorialisation. Les opposants réalisent alors un véritable « diagnostic territorial » afin de saisir toutes les opportunités pouvant leur fournir des arguments utilisables contre le projet. Cette domestication de la nature et du patrimoine, comme le souligne Michel Lussault, s'appuie souvent « sur la révélation à un groupe social local de l'existence d'un nouvel espace d'identité et de légitimité, ce que justement les membres du susmentionné groupe nommeront leur territoire »<sup>310</sup>.

## 2.3. Défendre un territoire, c'est aussi lui donner une visibilité de l'extérieur

Le processus de territorialisation engagé autour du conflit doit nécessairement s'accompagner d'un travail de visibilité du territoire et de la cause qui lui est associée, confortant ainsi son entrée dans le *monde de l'opinion*.

Afin de donner cette visibilité, les associations ont, de façon quasi systématique, recours à des rassemblements de populations opposées au projet. Ces rassemblements prennent des formes différentes : des réunions publiques comme ce fut le cas à Corps-Nuds, des manifestations mobiles (défilés) présentes dans tous les mouvements que nous avons analysés, des barrages filtrants dans le cas plus spécifique de l'opposition à la RD 178 Carquefou – Nort-sur-Erdre, ou encore des rassemblements plus festifs comme le pique-nique annuel organisé par

---

<sup>307</sup> DI MEO Guy, 1994, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, pp. 15-34.

<sup>308</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>309</sup> DEBARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'espace géographique*, n°2, pp. 109-110.

<sup>310</sup> LUSSAULT Michel, 1995, « L'objet environnemental dans l'action territoriale », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1, p. 79.

l'ACIPA dans le cadre de l'aéroport du Notre-Dame-des-Landes.

Ces rassemblements sont l'occasion de rappeler l'ancrage territorial du mouvement de contestation car ils ont généralement lieu sur un des lieux focaux du conflit : à l'endroit du tracé pour le TGV, sur le site de la ZAD en 2001 et dans un village menacé de disparition en 2003 pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ils concrétisent également l'existence d'un territoire par le rassemblement des populations qui le composent.

Dans le cas plus particulier du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, les réunions du débat public, et en particulier les deux qui se sont déroulées dans la commune, ont également fortement participé à cette construction territoriale. Elles ont eu lieu à proximité de l'emprise du projet et dans la commune la plus touchée par celui-ci et ont provoqué un face à face entre les « pro » et les « anti ».

Plus récemment, et avec l'essor des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), les rassemblements sont également virtuels via la création, par les associations de sites internet mettant en évidence la cause défendue<sup>311</sup>. Cette démarche, qui structure le territoire en le rendant visible de l'extérieur, constitue également un outil de diffusion de l'information entre les membres du mouvement et concoure ainsi à son organisation.

La création d'un site internet modifie également la forme de la pétition avec le passage d'une version papier à une version électronique marquant ainsi l'essor du « cybermilitantisme ».

En fait, l'objectif de la réalisation d'un portail internet pour les associations, c'est également d'obtenir un soutien de populations extérieures au territoire qui émerge. A priori, mais nous n'avons pas assez d'informations à ce sujet, la réalisation du site internet n'a pas permis une extension de la mobilisation au-delà des communes directement concernées par les projets, même si des populations extérieures ont pu ainsi exprimer leur soutien à la mobilisation. En fait, d'après les travaux de Sylvie Ollitrault sur l'évolution des modes d'expression des mobilisations écologistes, la réalisation de sites internet permet de mobiliser les populations habituellement attirées par l'action des écologistes, « internet ne fait que déplacer sur un autre

---

<sup>311</sup> Parmi nos études de cas, trois associations ont créé leur site internet : l'ACIPA, l'association « A l'est de l'Erdre », l'association pour la qualité de vie à Milizac, et la CADRA.



lieu les individus généralement intéressés par l'écologie »<sup>312</sup>. Transférés aux conflits d'aménagement, ces observations confirment ce que nous avons déjà mis en évidence à savoir que l'extension de la mobilisation est avant tout le fait de personnes ayant déjà une sensibilité dans le domaine environnemental.

Parallèlement à ce processus de territorialisation qui permet de monter en généralité, les différentes associations opposées à un même projet coordonnent leurs actions, notamment en produisant une contre-expertise du projet.

### **3. Coordination par le projet et émergence d'une contre-expertise**

Associée à la territorialisation, la coordination des associations concernées par un même projet, s'accompagne d'une contre-expertise réalisée par les membres actifs des associations. Celle-ci porte sur les impacts économiques, sociaux et environnementaux de l'aménagement. Dans certains cas, et selon une logique plus constructive, elle va même jusqu'à élaborer des contre-propositions. À cette étape, les opposants entament donc un travail de « déconstruction » de l'argumentaire officiel qui consiste à envisager les impacts du projet à plus petite échelle<sup>313</sup>.

#### 3.1. La coordination des associations par le projet

Ce processus de territorialisation s'accompagne de la constitution de coordinations d'associations locales. C'est en fait la géographie de l'infrastructure qui structure ce mouvement. On assiste ainsi au rassemblement d'associations ayant parfois des sensibilités différentes (associations de riverains et d'agriculteurs par exemple) mais qui ont en commun d'être concernées par les impacts du projet. C'est en fait un jeu assez complexe entre les associations qui se met en place. Elles souhaitent tirer parti de la coalition tout en préservant leur autonomie et leurs spécificités. Ainsi, la coordination entre les associations opposées au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes regroupe des associations aux sensibilités différentes (figure 48) : une association de riverains (l'ACIPA), une association d'exploitants agricoles (l'ADECA), une association environnementale défendent un intérêt local diversifié

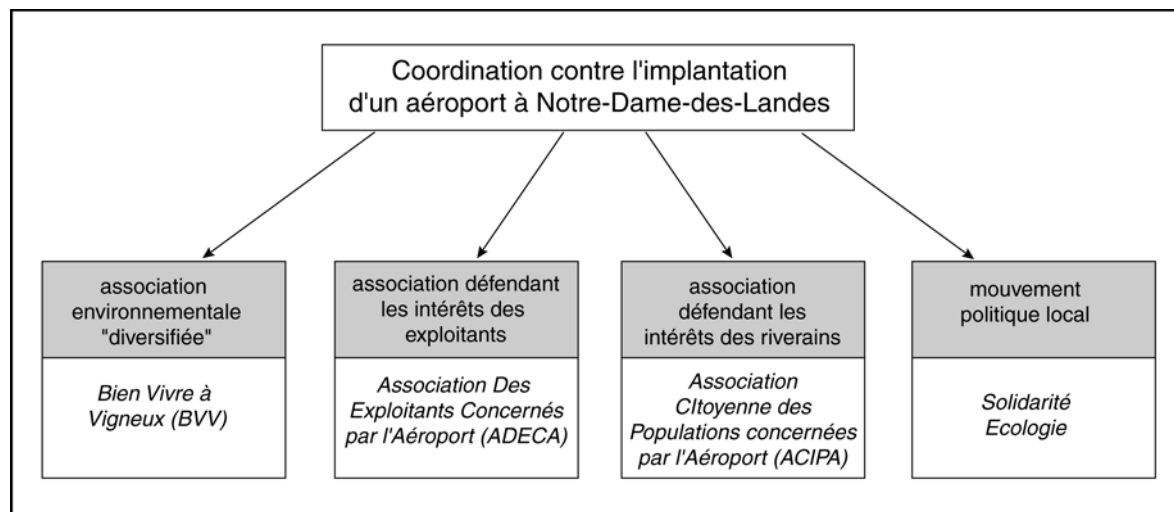
---

<sup>312</sup> OLLITRAULT Sylvie, 1999, « De la caméra à la pétition web, le répertoire médiatique des écologistes », *Réseaux*, n°98, p. 168.

<sup>313</sup> MORMONT Marc, BERTRAND Anne, 2000, « Oppositions locales et dynamique d'environnementalisation », *Espaces et Sociétés*, n°101-102, pp. 93-112.

(BVV) et une association apparentée à un mouvement politique local (Solidarité Ecologie).

**Figure 48. Coordination de la mobilisation et respect des intérêts des associations qui la composent : le cas de Notre-Dame-des-Landes**



Source : A. Lecourt, 2003.

De fait, ces formes de coordination sont assez diverses : certaines se limitent à des contacts entre les responsables associatifs, d'autres ont une existence administrative sous la forme d'association. De manière officieuse, dans le cas du TGV à l'entrée de Rennes, deux associations<sup>314</sup> ont ainsi soutenu le projet de tracé central défendu par « l'association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soeuvres ». Face à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la coordination entre les quatre principales associations est encore plus visible, puisqu'elles organisent communément différentes actions. Même phénomène du côté des associations opposées au TGV en Mayenne, mais cette fois, la coordination est officialisée par la création d'une association.

Si la coordination semble concerner la majorité des projets, dans certains cas les associations mobilisées ne parviennent pas à s'entendre. Dans le cas du conflit autour de la RD 177 entre Rennes et Redon, les tentatives de coordination ont échoué entre les deux associations, ce qui les a conduites à s'opposer frontalement, chacune refusant l'infrastructure sur son territoire, alors que certains responsables associatifs auraient souhaité un positionnement commun en faveur de la rénovation de la route actuelle.

---

<sup>314</sup> Il s'agit de l'association « TGV non Sancé » regroupant les riverains de la ligne Rennes-Chateaubriand dont il est prévu de doubler la voie, et du « comité d'action TGV Noyal sud Cesson » concerné par les deux fuseaux nord.

Par ailleurs, dans nos études de cas, la mobilisation face à un aménagement surfacique ayant fait l'objet d'un méso-conflit s'est limitée à une seule association comme à Corps-Nuds contre l'usine de compostage, ou à Milizac contre le projet d'usine de traitement des lisiers. Dans ces cas, bien évidemment, la coordination n'a pas eu lieu.

### 3.2. Émergence d'une contre-expertise concernant le coût du projet et les effets structurants

En s'appuyant sur ses compétences internes, la mobilisation tente de faire émerger une contre-expertise concernant le coût du projet et les effets structurants.

Dans tous les projets, et principalement ceux financés par l'État et/ou les collectivités locales, les opposants remettent en cause l'importance de l'investissement comme sur le TGV Ouest (figure 49).

Figure 49. La remise en cause de l'investissement dans le TGV Ouest



Source : Association « protection du patrimoine bazougerois », 1999.

Le coût du projet est également parfois dénoncé parce que les opposants le considèrent comme sous-estimé comme pour Notre-Dame-des-Landes ou la RD 178. Dans ce dernier cas, les opposants pensent qu'il est nécessaire d'intégrer au montant des travaux les coûts d'entretien à plus long terme dans un secteur marécageux.

Les effets structurants attendus de la mise en service de l'aménagement sont également remis en question par les contestataires. « *Les citoyens ne veulent plus subir des infrastructures dont l'argumentation gain de temps, gains économiques ne passe plus* » déclarent les opposants au TGV Ouest. Cette remise en cause des effets structurants est devenue classique lors des grands projets d'infrastructures et soutenue par de nombreuses études faisant des effets structurants du transport un «mythe politique» et «une mystification scientifique»<sup>315</sup>.

Dans le cas plus particulier des infrastructures de transport, le gain de temps induit par la mise en service de l'infrastructure fait également débat. En fait, ce n'est pas le gain de temps comme effet intrinsèque des transports qui interroge, mais davantage l'utilité de ce gain : « A l'aube des 35 heures, que signifient 35 minutes gagnées ? »<sup>316</sup>. Cette mise en avant de l'inanité du concept de rapidité, argument majeur du TGV, était déjà apparue chez les contestataires méditerranéens.

### 3.3. L'entrée dans le *monde civique* : la contre-proposition

Un registre d'opposition plus constructif est celui de la contre-proposition. Il ne s'agit plus ici de s'opposer frontalement au projet, mais au contraire d'en accepter le principe, en entrant dans un régime de proposition, et non plus d'opposition comme nous avons pu le constater pour le TGV à l'entrée de Rennes ou pour la RD 178 entre Nort-sur-Erdre et Carquefou.

Ce type de comportement permet ainsi à la mobilisation d'entrer dans un *monde civique* en changeant son échelle d'approche.

#### *a. La contre-proposition pour l'entrée de Rennes*

Afin de se positionner de façon positive, et parce que ses membres les plus actifs sont eux-mêmes des usagers du TGV, l'« association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres (ABS) » a proposé un autre fuseau pour le passage du TGV à l'entrée de Rennes. En fait, c'est un membre créatif de l'association qui a imaginé un tracé central entre les quatre fuseaux déjà à l'étude, beaucoup plus court (de 1,2 km) et sans toucher aux habitations. Ce tracé est aussi placé le long d'une ligne à haute-tension qui marque déjà fortement le paysage. Il permet ainsi de ne pas positionner l'association dans une stratégie de

---

<sup>315</sup> OFFNER Jean-Marc, 1993, «Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique», *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 233-242.

<sup>316</sup> d'après le questionnaire recueilli auprès de Ph. Bariller, président de l'association du Genest-Saint-Isle, février 1998.

rejet vers les autres fuseaux (comme le font les riverains des deux fuseaux cessonais), mais comme des interlocuteurs valables pour le Réseau Ferré de France et les autres associations. L'association adopte donc publiquement une position favorable au projet de TGV, renforçant ainsi sa posture de contribution positive (figure 50).

La mobilisation en faveur du fuseau central s'élargit progressivement. L'association « TGV non Sancé » regroupant des riverains de la ligne Rennes-Chateaubriand dont il est prévu de doubler la voie est créée à Rennes et soutiendra le projet de fuseau central. Elle est également rejointe par le « comité d'action TGV Noyal sud Cesson » concernée par les deux fuseaux nord. Sous la pression du président de l'association ABS, élu vert au conseil municipal de Rennes, et de la mobilisation des habitants du quartier traversé par la voie Rennes-Chateaubriant, le conseil municipal de Rennes, neutre jusque là, finit par prendre position contre les fuseaux sud. A la demande des élus et des associations, la mission TGV lance une étude pour l'analyse de deux nouveaux fuseaux dits « centre nord » et « centre sud ». C'est finalement le fuseau « centre nord » initialement proposé par les associations qui sera retenu.

Comme le dit le président de l'association « TGV non Sancé », « *notre action et notre réussite prouvent qu'il faut se battre* »<sup>317</sup>. Mais c'est surtout en s'inscrivant dans une logique de proposition, plutôt que d'opposition, que l'association a obtenu gain de cause. Cependant, ce registre de contre-proposition a tout de même comme effet de rejeter l'infrastructure. Au final, ce sont des populations, non concernées par le projet initial, qui doivent désormais y faire face, comme en témoigne la mobilisation plus récente de deux associations sur le fuseau « centre-nord » à Cesson-Sévigné et Domloup.

---

<sup>317</sup> D'après l'entretien auprès de Mr D.B., le 24 mai 2003, à Rennes.

**Figure 50. Le caractère constructif de la contre-proposition**



Source : A. Lecourt, 1999.

*b. La contre-proposition RD 178 : vers une grandeur civique*

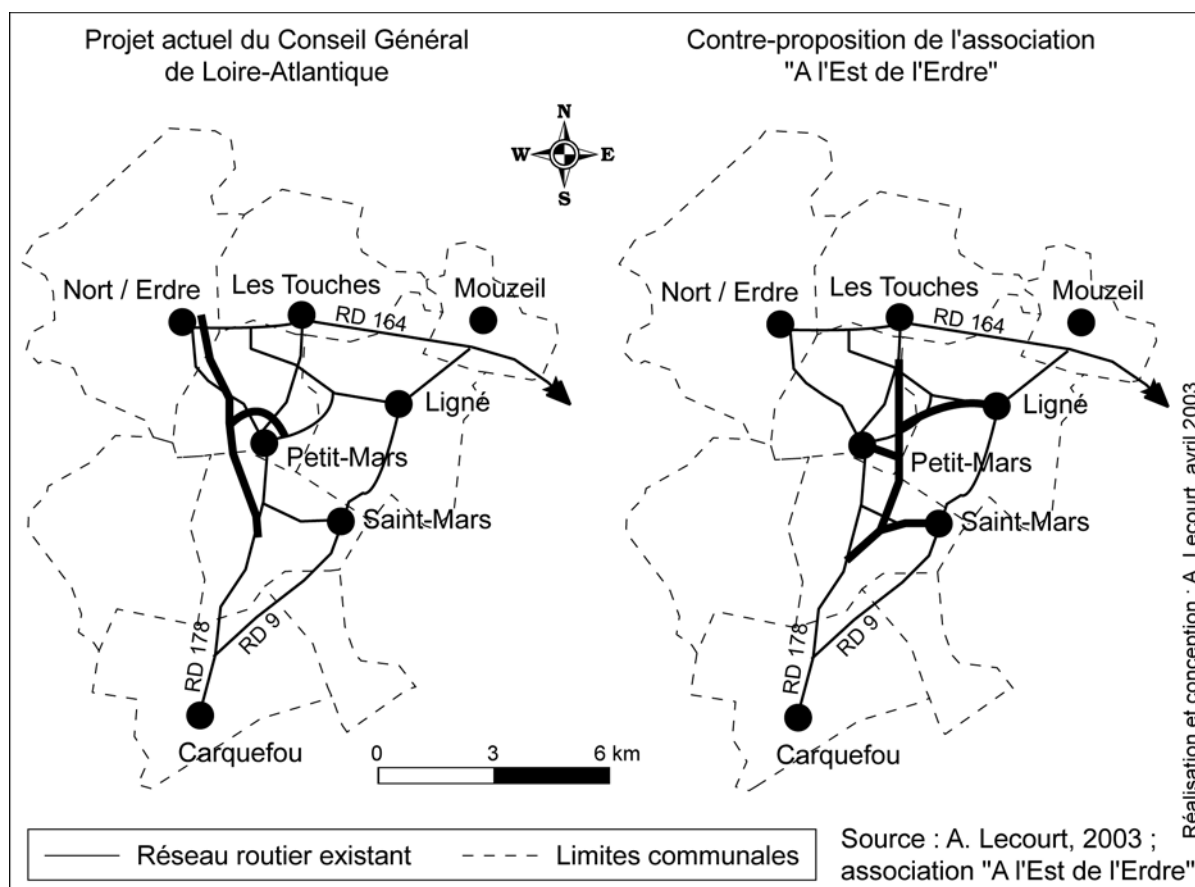
Un projet de route départementale entre Carquefou et Nort-sur-Erdre au nord de Nantes suscite de vives réactions chez les riverains. Une des associations impliquées « à l'est de l'Erdre », propose un contre-projet remettant en question les quatre tracés présentés par le Conseil Général de Loire-Atlantique, et notamment le tracé A qui a été retenu et qui fait l'objet d'études complémentaires. Avec le slogan « une route pour tous » (figure 51), l'association dénonce la faible desserte assurée par le tracé A qui permet principalement de relier Nantes à Nort-sur-Erdre et propose une solution alternative au projet du Conseil Général en soumettant l'idée d'un tracé « médian » (carte 35). Comme pour le TGV à l'entrée de Rennes, cette posture positive en faveur de l'infrastructure ancre la mobilisation dans le *monde civique*.

**Figure 51. A la recherche de la grandeur civique : une route pour tous**



Source : A. Lecourt, 2003.

**Carte 35. Le contre-projet de l'association « À l'est de l'Erdre »**



#### 4. Issue : évolution vers un macro-conflit, acceptation justifiée, abandon du projet

A l'issue de cette seconde étape du conflit, quatre sorties de conflit sont possibles, allant de l'acceptation conditionnée ou justifiée, au passage au macro-conflit, en passant par l'abandon du projet.

##### 4.1. L'acceptation justifiée

Une première stratégie de sortie de conflit est l'acceptation justifiée, les populations confrontées à projet d'aménagement reconnaissent que la localisation proposée est justifiée eu égard aux différentes nuisances et contraintes. La position du maire de Sainte-Marie-de-Redon résume bien cette position : « Si le CG choisit de la faire passer sur Sainte-Marie, je défendrai quand même le projet, mais il faudra qu'il m'explique pourquoi et qu'on montre que c'est le meilleur choix. La priorité, c'est que cette 2x2 voies se fasse et le plus rapidement possible. Cependant, je la défendrai si elle est défendable »<sup>318</sup>.

<sup>318</sup> D'après entretien auprès de Mr G.T., maire de Sainte-Marie-de-Redon, 15 mars 2003.

Cette stratégie n'est par ailleurs pas exclusive de la seconde, l'acceptation conditionnée.

#### 4.2. L'acceptation conditionnée

L'acceptation conditionnée constitue un second mode de sortie du conflit d'aménagement. Les populations négocient des compensations « en échange » des nuisances. Dans le cadre du TGV à l'entrée de Rennes, le maire de Cesson-Sévigné, prenant acte du caractère irrévocable du fuseau centre-nord proposé par les associations, a obtenu d'une part que Rennes-Métropole demande à RFF le passage en tunnel du TGV à hauteur du Bois de la Justice, un espace vert aménagé par la commune sur 18 ha, et d'autre part l'assurance auprès du préfet de Région de l'octroi de mesures compensatoires pour les riverains du projet afin d'apporter des solutions aux problèmes phoniques et visuels.

#### 4.3. L'abandon du projet

Une autre modalité de sortie du conflit est tout simplement l'abandon du projet par le maître d'ouvrage comme ce fut le cas pour la route projetée en 1994 par le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine entre Chantepie et Vern-sur-Seiche à travers le Bois de Soeuvres. Les riverains, organisés en association nommée « pour une alternative à la traversée du Bois de Soeuvres », s'inscrivent dans une démarche constructive, tout en menant une action de patrimonialisation, en proposant un contournement plus large des deux communes afin de poursuivre le barreau de contournement de Rennes, qui, en fait, double la rocade. Ce positionnement permet à l'association d'obtenir le soutien du maire de Vern-sur-Seiche qui, conformément au syndrome *nimey*, suit l'opinion dominante de ses administrés sur ce sujet. Suite à des querelles politiques, en raison notamment de la prise de position du maire de Vern-sur-Seiche et de la mobilisation associative, le projet est finalement abandonné et disparaît des nouveaux schémas routiers de l'agglomération.

De même, à Milizac, alors que le commissaire-enquêteur avait émis un avis favorable, en juillet 2002, le Préfet du Finistère a annoncé son refus à la demande d'autorisation d'exploiter au motif que « le projet Val'Ouest contredit gravement au code de l'environnement : la sécurité des transports ne saurait être assurée à brève échéance »<sup>319</sup>. Au-delà d'une très forte mobilisation territoriale, les opposants au projet avaient notamment remis en cause le faible gabarit de la route permettant d'accéder au site et les problèmes de sécurité qui en découlaient

---

<sup>319</sup> Information obtenue sur le site internet de « l'association pour la qualité de la vie à Milizac et dans les communes voisines »



pour la circulation des poids lourds. En fait, comme dans le cas de l'A8 bis analysé par Anne Tricot, la mobilisation portait initialement sur l'équipement lui-même, mais elle a progressivement glissé vers le *milieu associé* du projet<sup>320</sup>. Pour Gilbert Simondon, c'est le milieu à la fois technique et naturel qui rend possible le fonctionnement de l'objet technique<sup>321</sup>. Dans ce cas précis, l'association impliquée s'est attaquée, non pas au projet lui-même mais au *milieu associé* qui devait permettre sa réalisation<sup>322</sup>.

#### 4.4. L'évolution vers le macro-conflit

La dernière stratégie ne constitue pas une issue au conflit. Au contraire, celui-ci prend la forme d'un macro-conflit au cours duquel le discours des opposants va évoluer vers une reformulation de l'intérêt général.

---

<sup>320</sup> TRICOT Anne, mai 1996, « La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé : analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis », *op.cit.*, pp. 157-178.

<sup>321</sup> SIMONDON Gilbert, 1989, *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubiers, 3<sup>e</sup> édition, pp. 50-60. Référence citée par TRICOT Anne, mai 1996, « La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé : analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis », *op.cit.*, p. 157.

<sup>322</sup> Dans le cas de l'A8 bis, les associations se sont attaquées à l'infrastructure elle-même puis au *milieu associé* au projet : les schémas directeurs de la planification urbaine (les SDAU de Cannes-Grasse-Antibes et Nice). Cf. TRICOT Anne, *ibid*, pp. 157-178.

## IV. REFORMULATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

---

L'entrée dans cette phase est marquée par un renforcement de la mobilisation qui, afin d'améliorer ses compétences, a recours à des acteurs extérieurs à l'action collective initiale pour poursuivre sa contre-expertise en privilégiant deux directions, l'une *civique*, l'autre *industrielle*.

### 1. Renforcement de la coordination et constitution d'un réseau d'expertise associatif

Le passage au macro-conflit implique un renforcement de la coordination entre les associations opposées à un même projet, mais également le développement de contacts avec d'autres associations impliquées dans d'autres conflits ayant une expérience qui font d'elles des *spécialistes*<sup>323</sup>. Mais ces modifications dans l'organisation de l'action collective, ainsi que l'évolution de la politique menée vers une reformulation de l'intérêt général sont aussi sources de tensions entre opposants.

#### 1.1. Coordination et constitution d'un réseau d'expertise

Les coordinations changent progressivement leur échelle d'approche du projet. Initialement portées sur des intérêts locaux, elles souhaitent désormais participer à la définition d'un nouvel intérêt général, différent de celui du porteur de projet. Pour cela, elles vont constituer autour d'elles un réseau d'associations impliquées dans d'autres conflits d'aménagement, mais également des associations *spécialistes*, généralement issues de mobilisations face à des aménagements aujourd'hui réalisés.

Ainsi, deux types d'associations apparaissent autour des coordinations. Les associations opposées à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ont ainsi des contacts avec des associations de riverains concernés par des projets identiques : associations opposées au nouvel aéroport de Toulouse, au troisième aéroport parisien, à l'extension des aéroports parisiens et de Lyon-Satolas. Mais les coordinations ont également des contacts avec des associations spécialistes, principalement des anciennes associations de riverains comme, dans le cadre du TGV Ouest, la Coordination anti-TGV (méditerranée) Drôme-Vaucluse, ou encore le Credo-Rail, Centre

---

<sup>323</sup> Au sens de Pierre Lascoumes, cf. LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, *op.cit.*, p. 235.

régional de documentation sur le rail, constitué de militants du Vaucluse afin de fournir des arguments contestant le dossier SNCF sur le terrain de l'expertise et accréditant le thème du TGV sur les voies existantes.

L'inscription dans ces réseaux associatifs témoigne également de la volonté des coordinations d'un changement de politique qui n'est pas sans créer des tensions en leur sein.

## 1.2. Des tensions entre opposants variables suivant la forme de l'aménagement

Comme pour la FARE-SUD dans le cadre du TGV Méditerranée, ce type d'organisation semble écartelée en permanence entre la nécessité d'obtenir des résultats qui satisfassent les revendications des associations locales et celle de promouvoir un programme d'intérêt général. Cette tension entre l'effort pour garder un ancrage territorial important et les obligations de généralisation les oblige à établir un compromis entre *cité civique* et *cité domestique*<sup>324</sup>, source de désaccords au sein de l'action collective.

En fait, la forme de l'aménagement a une influence sur ces tensions. En effet, celles-ci sont exacerbées du fait du caractère linéaire de certaines implantations, alors que la mobilisation apparaît plus unitaire face à un aménagement surfacique, bien que des tensions subsistent.

### *a. L'unité face aux aménagements surfaciques ?*

Si l'on en croit la littérature, ainsi que les études de cas que nous avons réalisées, la mobilisation face à un projet surfacique semble unitaire. Du micro au macro-conflit, les associations en présence allient leurs forces selon un objectif commun malgré des intérêts parfois divergents.

Dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, des tensions sont apparues sur la politique à mener entre les partisans d'une réflexion plus globale sur l'aménagement du territoire dans l'ouest de la France et les partisans d'une stratégie d'opposition de principe. Plus précisément, c'est une tension entre les leaders du mouvement et la base qui est apparue au grand jour lors de la réunion de synthèse du débat public en mai 2003. Claude Bord, le président de « Bien Vivre à Vigneux », s'est prononcé favorablement au projet, mais sur un autre site plus au nord afin d'accroître l'aire de chalandise de l'aéroport<sup>325</sup>. Cette déclaration a alors suscité de vives

---

<sup>324</sup> Cf. LOLIVE Jacques, 1997, « La montée en généralité pour sortir du Nimby, la mobilisation associative contre le TGV Méditerranéen », *op.cit.*, p. 124.

<sup>325</sup> Dans leur contribution finale au Débat Public, l'ACIPA et BVV se sont positionnées contre le projet à Notre-Dame-des-Landes et pour la recherche d'autres solutions.

réactions de la part d'une partie des opposants au projet présents dans la salle qui ont exprimé leur mécontentement face à cette prise de position en martelant leur slogan « ni ici, ni ailleurs » à tel point que le président la commission particulière a menacé d'arrêter le débat.

Cette rupture entre la base du mouvement et les responsables associatifs révèle la difficulté à associer ancrage territorial et reformulation de l'intérêt général. Elle a d'ailleurs abouti à la création en juin 2003 d'une nouvelle association sous la bannière « ni ici, ni ailleurs » qui marque le passage à une stratégie d'opposition de principe (figure 52).

**Figure 52. L'opposition de principe de certains militants**



Source : A. Lecourt, 2003.

*b. Les tensions entre opposants face aux aménagements linéaires*

Les tensions entre opposants sont, de toute évidence, exacerbées par le caractère linéaire d'un aménagement. Elles sont liées d'une part à la dimension « latérale » des infrastructures linéaires et aux différents tracés ou fuseaux à l'étude, et d'autre part à la dimension « axiale » des infrastructures, autrement dit à la distance entre les deux extrémités du projet.

➤ La dimension « latérale »

La dimension « latérale » des infrastructures linéaires, accentuée par la multiplication du nombre de variantes, constitue un facteur de tension voire de conflit entre les opposants. En effet, dans cette situation, la mobilisation peut se réduire à la défense d'intérêts personnels. La situation extrême est celle observée dans le conflit de la RD 177 entre Rennes et Redon où

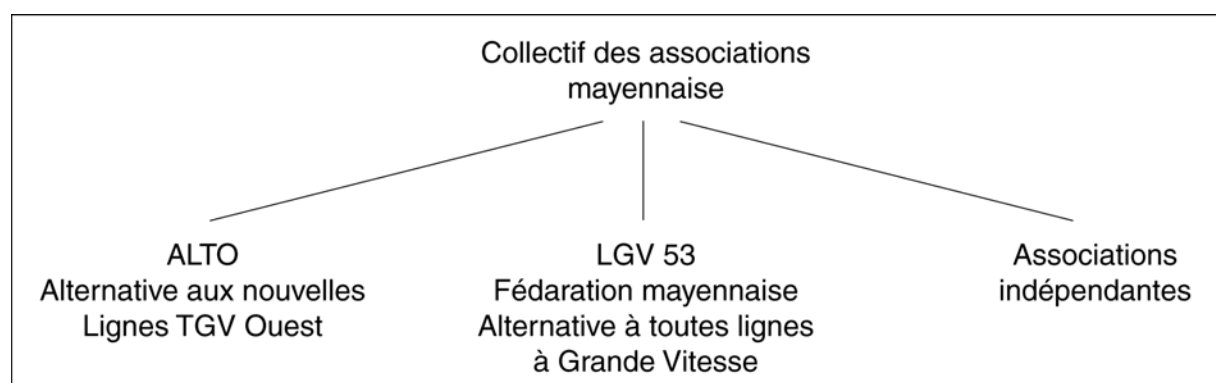
l'importance des intérêts individuels a directement conduit à un conflit ouvert entre les riverains des deux tracés aboutissant à une stratégie de rejet. Dans le cadre du TGV à l'entrée de Rennes, la stratégie de remise en question des modalités de mise en œuvre du projet par une contre-proposition peut aussi être interprétée comme une stratégie de rejet « évoluée », bien que ses initiateurs s'en défendent. Au final, les tensions sont très fortes entre les partisans du fuseau central menacés par les fuseaux Cesson et Chantepie et les riverains de la contre-proposition, à commencer par le maire de Cesson-Sévigné.

La dimension axiale des infrastructures linéaires est elle aussi créatrice de tensions entre les opposants.

➤ La dimension « axiale »

La dimension « axiale » des équipements linéaires, principalement active dans le cadre de macro-conflit, constitue également un obstacle à l'unité de la mobilisation. De toute évidence, la distance pose des problèmes aux opposants, notamment pour se rencontrer. Cependant, dans la mobilisation face au TGV Ouest, trois sujets de discorde, difficiles à isoler dans la réalité, sont apparus et ont conduit rapidement à diviser le mouvement, initialement réuni dans un collectif départemental, en trois entités avec la fédération « alternative à toutes Lignes à Grande Vitesse » (LGV 53), « alternative à la nouvelle ligne TGV Ouest » (ALTO) et les indépendants (figure 55).

**Figure 53. L'organisation du mouvement associatif face au TGV Ouest : du collectif à la division**



Source : A. Lecourt, 2003.

Le premier sujet de discorde avait trait au fonctionnement du mouvement. En effet, au sein du mouvement, deux grandes tendances sont très rapidement apparues. Certains cherchaient visiblement à contrôler le mouvement à tout prix et même à être à la tête de toutes les

initiatives<sup>326</sup> (ils créeront la fédération ALTO), tandis que d'autres étaient favorables à une organisation qui s'appuierait avant tout sur les associations locales, à l'origine de nombreuses initiatives.

Des tensions apparaissent également entre opposants au sujet de la stratégie à adopter : certains s'opposent strictement au projet et admettent la mise en place d'un train pendulaire sur les voies existantes comme unique palliatif, restant ainsi très proche de la stratégie *nimby* (fédération ALTO), tandis que d'autres adoptent une stratégie faite de contre-propositions à l'échelle interrégionale remettant en question les modalités de réalisation du projet (fédération LGV 53).

Enfin, le dernier sujet de discorde est dû aux sensibilités politiques respectives des individus impliqués dans le mouvement, ce qui a conduit à créer une fédération plus ancrée à gauche (LGV 53)<sup>327</sup>, et à une fédération plutôt ancrée à droite sur l'échiquier politique, voire à l'extrême droite pour certains de ses membres (ALTO). Ce dernier sujet de discorde a semblé-t-il occupé une place prépondérante dans la division du mouvement. En effet, lors d'un rassemblement du collectif mayennais, c'est à la suite de la prise de parole d'un candidat front national aux législatives que la rupture a eu lieu<sup>328</sup>. Cette action n'a fait qu'attiser les rancœurs entre opposants.

## **2. Une double expertise *civique et industrielle***

L'expertise prend deux orientations privilégiées qui empruntent à la fois à la *cité civique* et à la *cité industrielle*. La première consiste à utiliser et à améliorer l'existant, la seconde à remettre en cause la localisation du projet.

En ciblant leurs réflexions sur les politiques d'aménagement du territoire, les associations opèrent un changement d'échelle qui les place encore davantage dans une démarche constructive.

---

<sup>326</sup> Les deux principaux dirigeants de cette fédération sont clairement soupçonnés (voire accusés) d'agir avant tout pour la protection de leurs propriétés personnelles (l'un possède une « belle » maison à Ballée, l'autre un « petit » château à Saint-Denis-du-Maine).

<sup>327</sup> Une présidente d'association était candidate aux élections cantonales de mars 1998 pour le parti socialiste, un autre président d'association est membre du parti communiste, et un membre actif est un militant écologiste confirmé ayant participé à de nombreuses actions de mobilisation face à de grands projets (Plateau d'Albion, Larzac, Somport).

<sup>328</sup> La prise de parole d'un candidat écologiste avant le candidat front national ne semble pas avoir posé de problème.

## 2.1. Améliorer l'existant

Le premier type de solutions proposées par les coordinations vise à utiliser et à améliorer les infrastructures existantes comme le projet de « périphérique breton » des opposants au TGV ou la réorganisation du réseau aéroportuaire breton prônée par une des associations opposées à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

### *a. La proposition du « Groupe de réflexion Transports 2015 » face au projet de TGV Ouest : entre cité civique et cité industrielle*

L'idée du « Groupe de réflexion TRANSPORTS 2015 », constitué d'acteurs socio-économiques finistériens, actuellement dissout, est de réaliser « un anneau ferré à grande vitesse reliant la quasi totalité des villes de Bretagne (carte 36). (...) Cette boucle devrait permettre à chaque ville bretonne d'être à moins de 1 h 30 de Rennes ou de Nantes. Un bon embranchement de la ligne TGV sur cet anneau assurerait alors des trajets maximum entre la Bretagne et Paris en moins de trois heures pour tous. (...) D'ores et déjà un matériel, le train pendulaire permet de s'engager sur un tel projet »<sup>329</sup>.

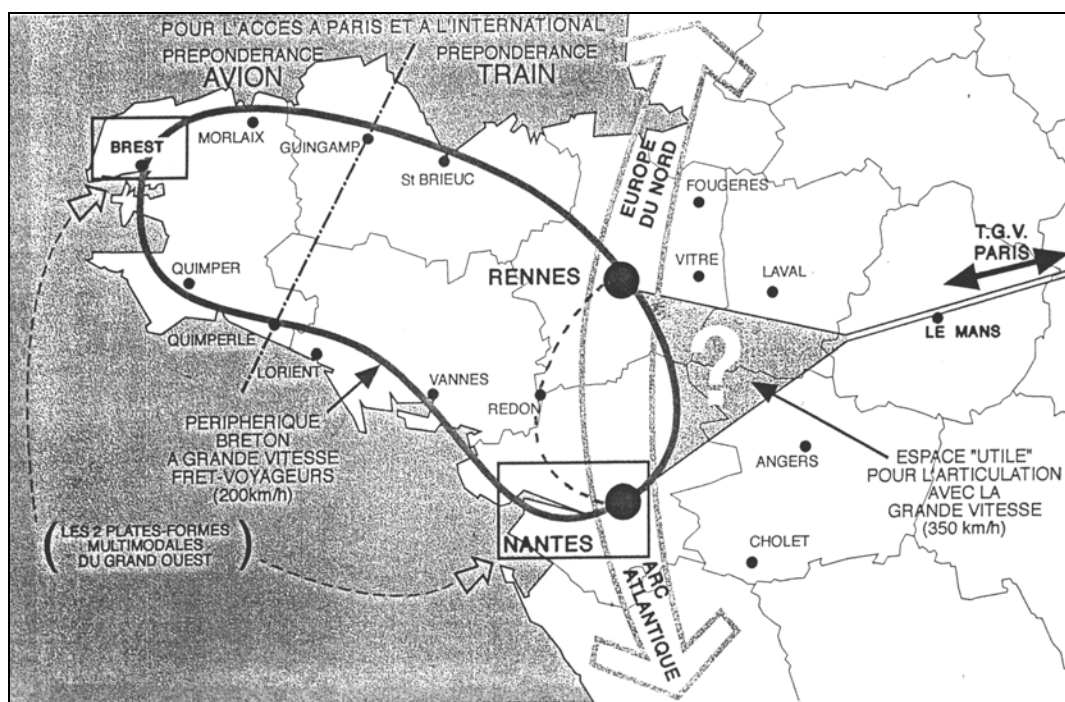
Cette solution, qui s'appuie en partie sur des infrastructures ferroviaires existantes, propose ainsi d'améliorer la desserte entre les villes bretonnes, tout en utilisant une nouvelle technologie ferroviaire : le pendulaire<sup>330</sup>. Cette proposition croise à la fois des exigences de la *cité civique*, par une meilleure desserte, mais également de la *cité industrielle*, en s'appuyant sur une nouvelle technologie.

---

<sup>329</sup> in « Contribution du Groupe de réflexion TRANSPORTS 2015 » au débat TGV dans le Finistère, p. 3. Document fourni par J.M.Bordais, président du groupe, aujourd'hui dissout.

<sup>330</sup> Le pendulaire est capable, moyennant quelques aménagements, de rouler sur une ligne classique à 220 km/h. En effet, grâce au système de pendulation, les wagons peuvent s'incliner dans les courbes et ainsi rouler beaucoup plus vite que les trains classiques.

### Carte 36. Le périphérique ferré breton



Source : Groupe de réflexion « Transport 2015 ».

#### *b. Mobiliser les capacités aéroportuaires du « grand ouest » plutôt que créer un nouvel aéroport*

Du côté de Notre-Dame-des-Landes, une des associations impliquées, Solidarité Ecologie, propose de mobiliser les capacités aéroportuaires existantes dans le « Grand Ouest » en faisant remarquer « qu'un remarquable maillage d'aéroport existe dans l'Ouest. De Deauville à Poitiers, on compte plus d'une douzaine d'aéroports. La majorité d'entre eux sont déjà équipés de pistes de plus de 2000 mètres de long qui permettent d'accueillir de gros avions de type charters. Les distances pour chaque passager n'excèdent pas une heure »<sup>331</sup>. Elle souligne également l'intérêt de la création d'un réseau aéroportuaire entre Nantes et l'aéroport existant à Saint-Nazaire.

Ces deux solutions ont fait l'objet d'études complémentaires lors du débat public, mais toutes deux se sont révélées inadéquates. La première vient du refus des compagnies aériennes de travailler sur plusieurs sites, contrairement à la logique d'organisation actuelle en *hub and spokes*. La seconde a abouti à un refus de la DRIRE en raison de la présence de sites SEVESO à proximité de l'aéroport de Saint-Nazaire limitant ainsi les possibilités d'extension de

<sup>331</sup> Solidarité Écologie, décembre 2002, *Un autre développement pour l'Ouest : contribution au refus d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Lande ou ailleurs*, p. 15.



l'aéroport et de son trafic.

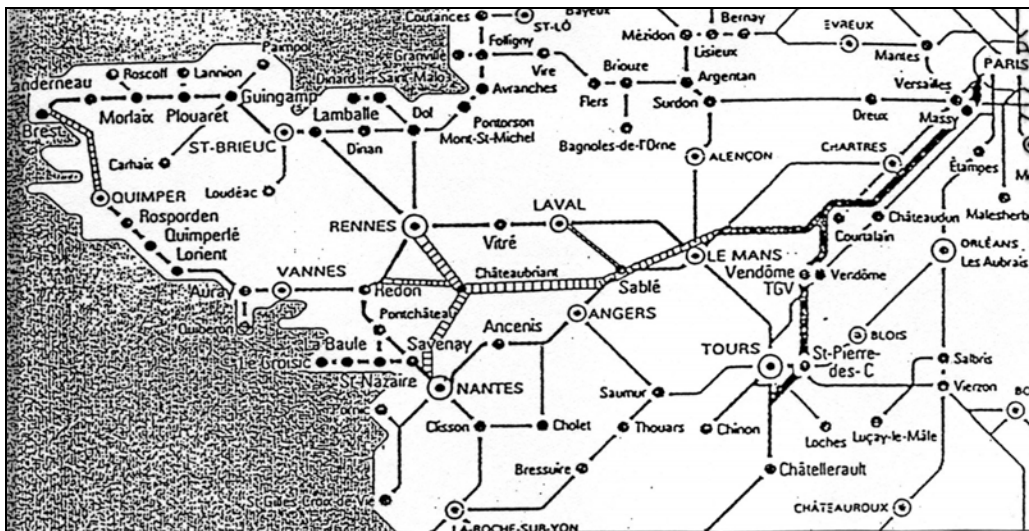
## 2.2. Proposer un nouveau schéma d'aménagement

Dans cette seconde posture, les associations reconnaissent l'intérêt de l'aménagement, mais remettent en question sa localisation comme le montrent les exemples suivants.

### *a. La proposition « Michel Inizan », pour un TGV interrégional*

L'idée générale de la proposition «Michel Inizan», est de favoriser un autre itinéraire avec un tronç commun jusqu'à Châteaubriant où la ligne éclaterait en trois LGV vers Nantes, Rennes et la pointe bretonne (carte 37). Cet itinéraire permettrait la réalisation d'un axe des Estuaires et consisterait « à assurer une meilleure communication entre les régions de la façade atlantique, grâce à un véritable train des Estuaires. Autrement dit : POUVOIR se rendre de Caen, Rennes ou Brest à Bordeaux sans DEVOIR passer par Paris »<sup>332</sup>. Cette proposition est reprise par la fédération LGV 53, en insistant surtout sur la dimension interrégionale du projet qui permet de réaliser une liaison performante entre les deux villes (Rennes et Nantes) et répondant au souhait des deux métropoles régionales d'être en relation avec Paris.

**Carte 37. La proposition « Michel Inizan »**



Source : SNCF, 1995, TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie !, le débat préalable, « vœux, délibérations et contributions Bretagne », département du Finistère, contribution 3.

<sup>332</sup> cité par BONNY Mickaël, 1997, *Analyse spatiale du débat préalable pour une grande infrastructure : enjeux et perspectives des TGV Bretagne et Pays de la Loire*, op.cit., p. 21 ; d'après SNCF, 1995, TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable, «vœux délibérations et contributions Bretagne», Département du Finistère, contribution 3, p. 3.

#### *b. Augmenter l'aire de chalandise de l'aéroport*

Au printemps 2003, les principales associations impliquées dans la mobilisation face au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes Bien Vivre à Vigneux et l'ACIPA se sont exprimées pour la recherche d'autres sites et, sans s'opposer à la réalisation d'un tel équipement, en argumentant en faveur de l'extension de l'aire de chalandise de cet équipement par une localisation plus au nord de Nantes et donc plus proche de Rennes<sup>333</sup>.

Avec cette argumentation croisant *cité civique* et *cité industrielle*, les populations mobilisées tentent d'accéder à la *grandeur civique*. On est dès lors très loin des revendications nimby.

#### **4. Issue**

  cette étape du conflit, deux issues sont possibles : l'abandon du projet comme à Plogoff, ou une avancée progressive vers la réalisation du projet qui passe nécessairement par la recherche de solutions coopératives entre l'ensemble des protagonistes.

Cependant, dans le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et du TGV Ouest un niveau supérieur de reformulation de l'intérêt général pourrait être atteint en émettant une contre-proposition commune aux deux aménagements construite autour d'une articulation entre ces deux équipements dans un espace situé entre Rennes, Nantes et Angers.

---

<sup>333</sup> Voici un extrait des contributions de ces deux associations au débat public :

- « BVV ne s'oppose donc pas par principe (...)   la démarche qui vise à transférer sur d'autres sites, existants ou à créer, tout ou une partie de l'activité de cet aéroport. Pour autant, elle exige que soient respectées les contraintes environnementales et la protection des populations (...) » (Contribution de BVV au Débat Public, mars 2003) ;

- l'ACIPA est favorable «   la recherche de sites potentiels et à une réflexion sur les besoins futurs qui int grerait les autres moyens de transport, en y associant les représentants du public, du privé et de la société civile du Grand ouest » (ACIPA, contribution au Débat Public, avril 2003).

## **Conclusion**

---

L'extension de la mobilisation dans l'espace avec le passage, dans certains cas, du micro au macro-conflit s'accompagne d'une évolution dans les stratégies des opposants. Indiscutablement, géographie de la mobilisation, échelle du conflit et stratégies des associations agissent en interaction. À une échelle de conflit correspond une gamme de stratégies spécifiques également fonction des caractéristiques de l'aménagement.

Cependant, le schéma général que nous venons d'exposer est susceptible d'être perturbé en raison de la variété des contextes socio-spatiaux et des caractéristiques particulières de certains aménagements.

## CHAPITRE 7. RÉGULER LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT PAR UNE MEILLEURE PRISE EN CONSIDÉRATION DES CONFIGURATIONS SOCIO-SPATIALES ET DES CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

---

---

Le modèle présenté précédemment nous invite à nous prononcer pour une meilleure prise en considération par les acteurs de l'aménagement des comportements *nimby*, qui doivent être pris comme des réactions rationnelles et constructives, permettant aux riverains de retrouver leur statut de citoyen. Mais admettre les réactions *nimby*, c'est aussi reconnaître le rôle des configurations socio-spatiales de l'espace-support et des caractéristiques de l'aménagement sur leurs conditions d'émergence et de développement. Or, certains de ces éléments sont susceptibles de perturber le déroulement du modèle conduisant ainsi à distinguer différents scénarios de conflits.

### I. LES ENJEUX DE LA MOBILISATION : RÉHABILITER LE *NIMBY*

---

---

Les opérations de disqualification des réactions *nimby* sont fréquentes chez les porteurs de projets d'aménagement et elles ont comme conséquence un renforcement du face-à-face avec les opposants. Aussi, le *nimby* ne doit plus être considéré comme une réaction égoïste, mais comme le reflet du fonctionnement de notre société. Il convient donc de réhabiliter le *nimby* qui débouche fréquemment sur une « montée en généralité » à la croisée de la *cité domestique* et de la *cité civique*.

#### 1. Entrer en politique pour dépasser le *nimby*

L'analyse du modèle est simple. Loin d'être une forme égoïste, le *nimby* y apparaît comme

une forme de réaction normale, loin de la pathologie qui lui est fréquemment associée. Il marque une reconquête du statut de citoyen des riverains et leur entrée en politique. Aussi, le discours « nimbyiste » des maîtres d'ouvrages doit-il nécessairement être remis en question. En effet, il « tend ainsi à enfermer les riverains dans une position illégitime »<sup>334</sup> politiquement contre-productive<sup>335</sup>, et créatrice d'une rupture identitaire entre *eux* et *nous*, obstacle à toute résolution coopérative. Que dire alors de l'attitude de la CCI de Nantes à Notre-Dames-des-Landes qui n'a fait que fustiger les riverains pour leurs réactions égoïstes, allant même jusqu'à parodier l'ACIPA en créant une association de soutien au projet sous le non de l'ACIPRAN, « l'Association Citoyenne Pour la Réalisation d'un Aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes » ?

Aussi, pour dépasser le stade du *nimby*, et donner du sens au mouvement, les opposants doivent dépasser le simple stade de l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers en faisant évoluer leurs stratégies discursives notamment par une « montée en généralité ». C'est donc un travail politique que doivent mener les opposants pour mobiliser autour de leur cause. Il s'agit, en fait, selon Danny Trom, de « fabriquer un singulier général » engageant les riverains qui doivent atteindre un niveau de généralité, condition de l'engagement de ceux qui sont à distance<sup>336</sup>.

Mais ce travail est nécessairement dépendant des configurations socio-spatiales du territoire d'accueil de l'aménagement et des caractéristiques du projet. Des configurations socio-spatiales tout d'abord, parce que toutes les mobilisations ne sont pas toujours capables, en fonction de leurs ressources sociales (compétences), mais aussi spatiales (présence d'éléments patrimonialisables), d'opérer ce travail politique et de reformuler les enjeux du conflit en des termes « politiquement efficaces », alors que d'autres actions collectives restent de simples défenseurs d'intérêts particuliers. Des caractéristiques de l'aménagement ensuite parce que certains aménagements sont moins mobilisateurs que d'autres, l'émergence d'une mobilisation dépendant elle-même des configurations socio-spatiales. Un même aménagement aux caractéristiques identiques peut être refusé en un lieu et accepté dans un autre.

---

<sup>334</sup> JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome *nimby* nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n°42, p. 73.

<sup>335</sup> ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, p. 16.

<sup>336</sup> TROM Danny, février 1999, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, volume 49, n°1, p. 43.

Ce travail est également l'occasion pour les riverains de retrouver une capacité d'intervention politique à partir d'enjeux de proximité<sup>337</sup>, de reposer des questions sur les choix d'organisation de la vie collective dans un territoire. Dans la continuité de la mobilisation, nombreux sont les leaders associatifs qui envisagent désormais de s'inscrire dans la vie politique locale.

Le conflit et la mobilisation citoyenne qui l'accompagne doivent ainsi être considérés comme un mouvement inhérent au bon fonctionnement des sociétés démocratiques. Il apparaît pour Jacques Lolive et Anne Tricot, que « la seule façon de faire émerger des alternatives, c'est la mobilisation et le conflit »<sup>338</sup>. Comme tout mouvement social, il est source d'une amélioration ou d'un changement induit dans l'évolution des sociétés.

## **2. Une tension idéale entre *cité domestique* et *cité civique***

Différents ordres de grandeur sont convoqués pour tenter d'entrer dans un régime d'action justifié, mais la tension idéale est celle qui assure à la fois l'ancrage territorial, la *cité domestique*, et celle qui permet de reformuler l'intérêt général, la *cité civique*. Cette tension entre les deux cités est idéale à deux égards : elle permet d'une part de dépasser le cadre du *nimby* en obtenant une reconnaissance de l'extérieur et, d'autre part, elle assure l'unité du mouvement entre les adhérents de base agissant pour des revendications territoriales et des responsables associatifs en quête de reconnaissance vis à vis des institutions, des élus ou de la presse. Il s'agit en fait pour les opposants d'intégrer les échelles d'analyse du problème afin de maintenir une crédibilité auprès de l'ensemble des acteurs.

Le recours à la simple cité domestique clôturerait en effet la mobilisation en limitant « la dimension publique de cette action de contestation »<sup>339</sup>. A l'inverse, une utilisation abusive de la cité civique au détriment de la cité domestique est inévitablement source de mécontentement des adhérents de base et donc de tensions au sein même du mouvement.

---

<sup>337</sup> JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome *nimby* nous dit de l'intérêt général », *op.cit.*, p. 91.

<sup>338</sup> LOLIVE Jacques, TRICOT Anne, 2000, *La constitution d'une expertise environnementale transalpine et sa portée sur la conduite des projets en France*, rapport final de recherche pour le Prédit 1996-2000, programme « Evaluation – Décision », p. 9.

<sup>339</sup> LOLIVE Jacques, 1997, « La montée en généralité pour sortir du *Nimby*, la mobilisation associative contre le TGV Méditerranéen », *op.cit.*, p. 119.

## **II. DES INTERACTIONS CONFLIT / TERRITOIRE D'INTENSITÉ VARIABLE SUIVANT LES CONFIGURATIONS TERRITORIALES ET LES CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT**

---

Si le modèle présenté dans le chapitre précédent permet de comprendre le fonctionnement général de la mobilisation, et notamment les stratégies mises en œuvre, son application est variable suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement. Elle souligne ainsi la variabilité des interactions entre le conflit et le territoire validant une de nos hypothèses de travail. Le modèle a déjà montré le rôle de l'échelle du conflit sur ces interactions. Mais ces dernières sont également modulées par les configurations territoriales et les caractéristiques de l'aménagement.

### **1. Des interactions d'intensité variable suivant les configurations territoriales**

L'intensité des interactions entre conflit et territoire est nécessairement variable suivant les configurations territoriales. Elle dépend tout d'abord du niveau de territorialité initial de l'espace-support et de sa capacité à être territorialisé. Dans ce dernier processus, le patrimoine occupe une place centrale, sa présence conforte le territoire et renforce le conflit, son absence oblige les opposants à se tourner vers d'autres stratégies. Enfin, les interactions entre l'identité culturelle et le conflit sont particulièrement fortes et demandent à être prises en compte pour améliorer l'insertion territoriale des projets d'aménagements.

#### 1.1. Une interaction fonction du niveau de territorialité initiale

Premier élément intervenant dans l'intensité des interactions entre conflit et territoire, le niveau de territorialité initial est variable suivant les territoires. Dans certains cas, la territorialité est peu présente, voire absente de l'espace menacé<sup>340</sup>. Dans d'autres, elle existe mais les enjeux environnementaux en sont absents. Dans les deux cas, le conflit d'aménagement va susciter un processus de territorialisation (ou de re-territorialisation) pour s'adapter au conflit, renforçant à la fois le territoire et le conflit. Mais, en cas d'échec du conflit, ces constructions territoriales, souvent artificielles, disparaissent.

---

<sup>340</sup> Le niveau de territorialité peut être évalué en fonction de l'intensité des interactions entre les différents composants d'un système territorial (cf. chapitre 1).

### *a. La construction territoriale d'un espace sans cohérence apparente*

Dans certains espaces dépourvus de cohérence territoriale, la menace suscitée par un projet d'équipement unit les habitants concernés qui vont chercher à défendre leur espace de vie. Dans ce sens, l'inscription du projet dans l'espace va en quelque sorte créer un territoire par anticipation. Mais ce processus reste fonction de la présence ou non, sur l'espace-support, d'éléments permettant de construire un territoire. Aussi, la quasi-absence de patrimoine ou d'éléments patrimonialisables sur le site de Notre-Dame-des-Landes<sup>341</sup> a favorisé la montée en généralité et la reformulation de l'intérêt général, le processus de territorialisation étant nécessairement limité.

### *b. Mais aussi une entreprise de re-territorialisation*

Un autre mode de territorialisation ou plutôt ici de re-territorialisation est de donner à un territoire déjà existant une dimension environnementale<sup>342</sup>. C'est ce que montre Angelo Turco<sup>343</sup> à propos de l'Apennin abruzzais qui a connu dans cette dernière moitié du siècle le passage d'une territorialisation de type fonctionnaliste, avec des enjeux à dominante économique, à une territorialisation à dominante environnementale via une reconstruction identitaire.

Ce travail de patrimonialisation-territorialisation s'appuie donc « sur des données objectives, mais totalement réinterprétées par une mythologie programmée localiste et souvent environnementaliste, qui réinvente un passé, des traditions, des paysages et des lieux, et jusqu'à une certaine "culture territoriale"<sup>344</sup> »<sup>345</sup>. Ce « processus de symbolisation qui engendre des lieux (et des paysages) exemplaires consiste donc avant tout à promouvoir de nouvelles significations pour des lieux inchangés, en les inscrivant dans un nouveau contexte social et territorial. Ce changement de signification les fait advenir symbole »<sup>346</sup>.

---

<sup>341</sup> Seules quelques zones susceptibles d'être classées en ZNIEFF et un bocage de qualité sont présents.

<sup>342</sup> Nous n'avons pas rencontré ce type de situation lors de nos études de cas.

<sup>343</sup> TURCO Angelo, 1995, « Environnement et discours identitaire dans l'Apennin abruzzais contemporain », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1, pp. 53-60.

<sup>344</sup> TURCO Angelo, 1995, séminaire du PRADEL, « Enjeux environnementaux et processus de recomposition territoriale », cité par Lussault Michel, *op.cit.*, p. 79.

<sup>345</sup> LUSSAULT Michel, 1995, *op.cit.*, p. 79.

<sup>346</sup> DEBARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'espace géographique*, n°2, p. 104.



Guy Di Méo rapporte un phénomène comparable en vallée d'Aspe dans un territoire déjà identifié<sup>347</sup>. Les aménagements routiers et du tunnel du Somport (ainsi que l'idéologie environnementaliste dont sont porteurs les résidents installés de fraîche date) suscitent une image de la vallée fondée sur la recherche de rapports plus équilibrés entre nature et culture. Une idéologie nouvelle, plus efficace (face aux projets d'aménagement), tend ainsi à renforcer (peut-être à supplanter ?) le contenu traditionnel de l'identité territoriale de la vallée d'Aspe. Elle consolide ainsi son « effet de lieu »<sup>348</sup>.

### *c. Vers des territoires plus éphémères ?*

Comme nous venons de le voir, certaines constructions territoriales sont artificielles, la question de leur devenir se pose donc. Mais si un conflit peut favoriser l'émergence d'une territorialité basée sur la défense de l'environnement et du cadre de vie, à l'inverse, comme l'a montré Jean-Pierre Wolff, en cas d'échec, la démobilisation guette et le territoire s'efface<sup>349</sup>. Ainsi, sur le TGV Méditerranée, la mobilisation s'est effondrée une fois le tracé défini avec précision. Alors que la mobilisation avait été si vive, 95 % des expropriations se sont finalement décidées à l'amiable<sup>350</sup>. Il en a été de même pour le TGV Bretagne à l'entrée de Rennes avec la dissolution de l'association « TGV non Sancé » suite au choix du fuseau centre-nord et donc au retrait de la proposition d'entrée dans Rennes par la ligne de Chateaubriant.

Ce type d'évolution témoigne ainsi du caractère parfois éphémère de ces nouvelles formes de territorialités qui, devant l'absence de base sociale suffisamment forte, doivent faire face à une « crise territoriale »<sup>351</sup> et se voient donc privées de véritable dynamique territoriale.

---

<sup>347</sup> Pour l'analyse de la vallée d'Aspe, voir DI MEO Guy (dir), *Les territoires du quotidien*, 1996, L'Harmattan, Paris, pp. 51-86 et DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, pp. 81-82.

<sup>348</sup> Sur « l'effet de lieu », voir FREMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HERIN Robert, RENARD Jean, 1984, *Géographie sociale*, 2<sup>ème</sup> partie, chapitre 2, « L'effet de lieu », pp. 161-182.

<sup>349</sup> WOLFF Jean-Pierre, 2000, « Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires », *Norois*, n°185, p. 87.

<sup>350</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, op.cit., 870 p.

<sup>351</sup> BAREL Yves, 1986, « Le social et ses territoires », in AURIAC Franck et BRUNET Roger, *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, p. 138.

## 1.2. La place spécifique du patrimoine dans cette interaction

Le patrimoine occupe une place spécifique dans cette interaction entre conflit et territoire parce qu'il est créateur de territoire, mais également parce que sa présence implique des contraintes de passage que les maîtres d'ouvrage doivent respecter. Partie prenante d'une action de territorialisation, le processus de patrimonialisation est nécessairement variable suivant la nature de l'espace-support. Tous les espaces n'offrent pas avec la même facilité la possibilité de diffuser du sens et donc de « soutenir » les groupes sociaux défendant leur environnement ou leur cadre de vie, ce qui pose la question de la sémantique des espaces. Au cours des observations que nous avons réalisées, trois cas de figures se sont présentés : 1) le patrimoine est reconnu et protégé, il fait l'objet d'une stratégie d'exception consensuelle ; 2) le patrimoine existe, mais il n'est pas protégé, c'est donc une stratégie d'exception de controverse qui va s'appliquer ; 3) le patrimoine n'existe pas *a priori*, ce sont donc des exceptions de circonstance.

### *a. Le patrimoine est reconnu et protégé : l'exception consensuelle*

Dans un premier cas de figure, le patrimoine existe et est reconnu institutionnellement car il bénéficie de mesures de protection. Dans ce cas, le patrimoine défendu bénéficie d'un consensus sur sa valeur, et les associations s'en emparent naturellement pour défendre leur cause.

Ainsi, au cours de nos études de cas, nous avons rencontré à plusieurs reprises ce type de situation. Dans le cadre du mouvement d'opposition au projet de RD 178 en Loire-Atlantique, l'association « À l'est de l'Erdre » a fait valoir l'existence de vestiges gallo-romains pour repousser l'un des tracés.

Les habitants de Sainte-Marie-de-Redon concernés par l'un des deux tracés de la RD 177 comptent bien sur « leur chapelle », classée aux monuments historiques et à son périmètre de protection de 500 mètres non respecté par le tracé pour obtenir le rejet de celui-ci (figure 54). La valeur patrimoniale de cette chapelle est de toute évidence très forte pour les riverains, pratiquement tous membres du « comité de la chapelle » créé en 1947 et qui organise chaque année une fête pour célébrer la Saint-Jean rassemblant, selon les membres du comité, tous les habitants de Sainte-Marie et des communes environnantes. En fait, les riverains attendent encore davantage de cette chapelle car sa présence leur impose de respecter un cahier des charges assez lourd pour les nouvelles constructions et rénovations auquel les riverains semblent se contraindre sans trop rechigner. Ainsi, selon un riverain que nous avons

rencontré, membre du comité de la Chapelle, « *la chapelle, elle nous em... pour nos maisons, alors si elle pouvait nous faire éviter d'avoir la route* ».

**Figure 54. Une exception consensuelle : la chapelle Saint-Jean-d'Épileur**



Source : A. Lecourt, 2003.

Dans une situation assez similaire, les opposants aux fuseaux proposés par la SNCF à l'entrée de Rennes ont mis en exergue l'existence d'un manoir classé et de son périmètre de protection, avec le soutien de l'Architecte des Bâtiments de France, pour obtenir le retrait de l'un des fuseaux.

*b. Le patrimoine existe, mais n'est pas protégé : l'exception soumise à controverse*

Tous les territoires ne possèdent pas un patrimoine consensuel, loin de là. Mais bon nombre d'entre eux présentent des éléments de patrimoine qui ne bénéficient pas d'un régime de protection particulier.

Le cas du mouvement d'opposition à la réalisation de la RD 178 entre Carquefou et Nort-sur-Erdre est très intéressant à cet égard, car le territoire défendu par l'association possède des éléments écologiques et patrimoniaux reconnus, mais non protégés.

D'un point de vue écologique, le tracé passe en limite d'une Zone d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et d'une Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Mais ces classifications ne sont que de simples inventaires scientifiques et n'ont pas valeur de protection. La DIREN ayant pris du retard quant à la classification de ces deux zones dans le cadre de la création du réseau écologique communautaire Natura 2000, le président de l'association s'est alors employé à accélérer ce classement qui, lui, a valeur de

protection et empêcherait le passage de la route sur cet espace. Pour cela, il a joué sur les deux volets de Natura 2000, en faisant appel à la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) pour accélérer le classement des marais en Zone de Protection Spéciale (ZPS) désigné au titre de la directive Oiseaux, et à l'association pluridimensionnelle « Bretagne Vivante » pour le classement des marais en Zone Spéciale de Conservation (ZSC) au titre de la directive Habitats. L'action de la LPO qui a accepté de soutenir l'association semble en bonne voie selon le président de « à l'est de l'Erdre ».

*c. A la recherche de patrimoine : l'exception de circonstance*

Afin d'accompagner des exceptions consensuelles ou soumises à controverse, ou simplement, parce que le territoire semble dépourvu de patrimoine, certaines associations vont à la recherche de patrimoine pour la circonstance.

Dans le cadre du mouvement d'opposition au TGV à l'entrée de Rennes, une mare artificielle assez récente, en bord de route s'est révélée d'un intérêt scientifique et écologique certain car la diversité des espèces de batraciens représentées est particulièrement rare dans la région. Ce constat, fait par des scientifiques de l'université de Rennes I, a servi à l'association au moins en exploitant les superbes photographies faites par un chercheur de l'Université pour faire des expositions. La science et l'écologie sont mobilisées mais c'est avant tout une forme d'esthétique et surtout de visibilité qui fut exploitée. Un inventaire floristique a aussi été fait de façon détaillée par un expert de Bretagne Vivante, ce qui a beaucoup aidé à mettre en valeur ce qui est devenu un patrimoine.

Personne, parmi les membres de l'association, n'avait pensé auparavant qu'une mare artificielle pouvait présenter un quelconque intérêt. Dans ce cas, ce sont les scientifiques qui déclarent qu'il y a là un patrimoine. Cet appui des scientifiques est décisif pour rendre visible ce patrimoine et le rapporter à un état plus général (les populations des batraciens ou la flore de tout l'Ouest par exemple). « *Lorsque ce patrimoine est dit par la science et évalué à l'échelle du patrimoine de l'humanité, tout change* ». « *Nous n'avons pas mené cette réflexion en cours d'action, bien sûr, mais nous avons senti que c'était un bon point pour qualifier cette zone verte comme patrimoine à préserver* »<sup>352</sup>. Le changement de regard se lit aussi chez les riverains qui n'imaginaient pas de tels trésors près de chez eux : le lien se renforce, un véritable couplage se révèle avec son environnement, un « attachement argumenté » qui

---

<sup>352</sup> D'après l'entretien réalisé auprès de D. B., le 24 mai 2003.

déplace l'intérêt « particulier » du départ.

Ainsi, la présence ou non de patrimoine ou d'éléments patrimonialisables implique des stratégies différentes chez les opposants. En fait, l'impact du patrimoine est ambigu. Lorsqu'il est absent, cela peut constituer un frein à l'extension de la mobilisation dans certains cas, alors que d'en d'autres, cela implique un passage plus rapide vers l'élaboration de contre-propositions et la reformulation de l'intérêt général.

### 1.3. Une interaction renforcée par l'identité culturelle

Un autre élément, la dimension identitaire est susceptible de modifier le modèle. Ainsi, comme nous l'avons déjà évoqué à partir des travaux de Bruno Charlier, les conflits environnementaux sont plus nombreux dans les régions à forte identité culturelle. Les revendications écologistes apparaissent « intrinsèquement liées au discours identitaire des mouvements régionalistes ou nationalistes. Leur réciprocity favoriserait l'émergence d'une conflictualité environnementale remarquable par son importance et pour son intensité »<sup>353</sup>.

Cette relation d'autopoïèse<sup>354</sup> semble multiscalaire. A l'échelle de la Bretagne, les luttes antinucléaires suscitées par les projets de centrales au Pellerin ou à Plogoff durant les années 1975-1980 n'ont fait que renforcer un mouvement identitaire préexistant. Les catastrophes environnementales, comme les diverses marées noires qui souillent régulièrement les côtes bretonnes participent également à ce renforcement identitaire. Aussi, « le mouvement écologiste breton se forge son identité à travers le mouvement culturel breton, et profite du travail de ce dernier qui a créé une conscience bretonne et donc une solidarité régionale. (...) Mais il semble aussi que la réciproque est vraie, c'est-à-dire que le mouvement écologiste a renforcé l'attachement à la Bretagne, et confirmé voire fait progresser l'identité bretonne »<sup>355</sup>.

Cette interaction entre conflit d'aménagement et renforcement identitaire se retrouve

---

<sup>353</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, p. 612.

<sup>354</sup> Un système est autopoïétique lorsqu'il est capable, du fait des interactions existant entre ses composants, de fonctionner dans son environnement en maintenant sa structure : celle-ci en assure le fonctionnement ; le fonctionnement en maintient la structure. Dans le cas présent, l'identité culturelle nourrit le conflit et le conflit renforce l'identité culturelle. Cf. LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *op.cit.*, pp. 601-622.

<sup>355</sup> KERNALEGENN Tudi, 2001, *Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)*, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, p. 197.

également à l'échelle du conflit comme dans le cas du projet de centrale nucléaire à Plogoff. Ainsi, tout au long du conflit, les Plogoffites ont profité de toutes les occasions pour mettre leur « bretonnité » en évidence, notamment lors des manifestations en ayant recours à des chants bretons, réhabilitant par la même occasion la langue bretonne au sein de la population locale. Aussi, « la lutte de Plogoff, et plus particulièrement l'enquête d'utilité publique, peut être considérée comme un moment de reconstruction de l'identité »<sup>356</sup>, « en fait, il y a des gens qui sont devenus plus bretons après »<sup>357</sup>. Ce renforcement identitaire a ainsi participé au durcissement du conflit, accentuant la rupture identitaire « eux / nous » à laquelle font allusion Claudette Lafaye et Laurent Thévenot<sup>358</sup> entre les gardes mobiles représentant de l'Etat français et les Plogoffites, qui valorisent les attributs de leur identité bretonne.

En fait, la référence à l'identité bretonne est essentiellement présente lors de macro-conflits comme l'opposition à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes où nous avons pu observer à de multiples occasions des associations entre un symbole breton et une marque d'opposition au projet, notamment à l'arrière des voitures (figure 55). Mais l'interaction entre conflit et symbole identitaire semble la plus forte sur les conflits touchant au nucléaire, du fait de l'histoire même de l'écologie bretonne. Lors du mouvement d'opposition au projet de laboratoire d'études sur le stockage des déchets nucléaires en Bretagne, le drapeau breton (*gwen ha du*) a systématiquement flotté lors des manifestations (figure 56) et a été repris dans les tracts des associations (figure 57).

---

<sup>356</sup> KERNALEGENN Tudi, 2001, *Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)*, *op.cit.*, p. 192.

<sup>357</sup> CONAN Renée, LAURENT Marie, 1981, *Femmes de Plogoff*, Quimperlé, Editions La Digitale, p. 120.

<sup>358</sup> LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *op.cit.*, p. 501.

**Figure 55. Une association fréquente entre symbole identitaire et marque d'opposition à l'aménagement**

Source : A. Lecourt, 2003.

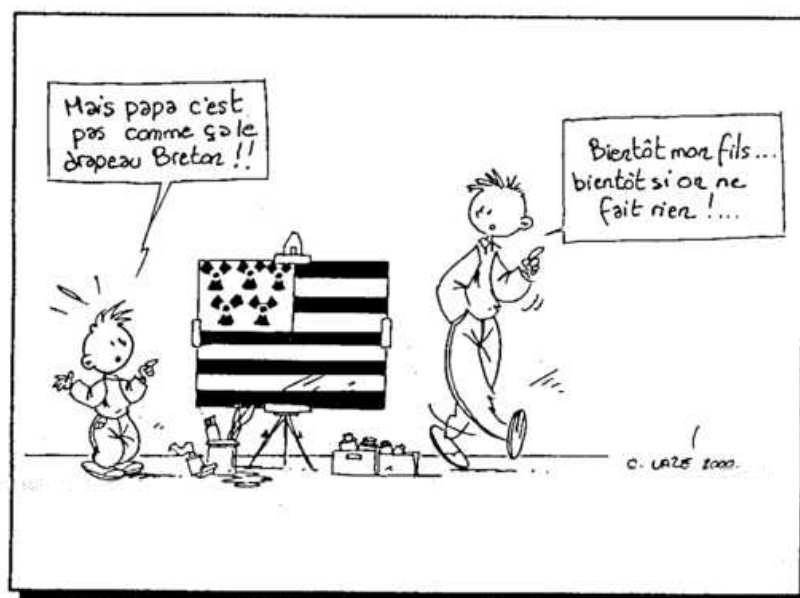


**Figure 56. Le gwenn ha du flotte lors des manifestations contre le projet de laboratoire d'études sur le stockage des déchets nucléaires (ici à Quintin)**

Source : Collectif Anti Déchets Radioactifs, 2000.



**Figure 57. Le gwenn ha du menacé par l'activité nucléaire**



Source : Collectif Anti Déchets Radioactifs, 2000.

#### 1.4. La présence de personnes-ressources

La présence de personnes-ressources à proximité de l'espace-support du conflit et impliquée dans la mobilisation est également susceptible de modifier le modèle, notamment en accélérant le passage du premier stade au second, synonyme de gain de temps. Dans le cas du TGV à l'entrée de Rennes, la présence de Dominique Boullier, élu « vert » au Conseil Municipal de Rennes, professeur des Universités en anthropologie et très expérimenté dans ce type de conflits a indiscutablement permis de passer très rapidement au second stade du modèle avec l'adoption d'une position constructive ne refusant pas le projet, mais proposant une variante.

Cela dit, la simple présence de la résidence de personnalités politiques ou ayant un soutien politique peut également permettre d'écarter le projet du secteur, et ainsi bloquer l'extension du conflit comme ce fut le cas pour le tracé est du TGV Méditerranée<sup>359</sup>. Une situation de ce type s'est déroulée sur le TGV Ouest. En effet, un des fuseaux (au sud de Bazougers) contient la Maison Mère de la Cotellerie, dont le prieur général Philippe-Marie Vaganay est un ami personnel de Bernadette Chirac, qui a assuré son soutien à la communauté religieuse des Chanoines Réguliers de Marie Mère du Rédempteur dès le lendemain de la parution des fuseaux. Par ailleurs, le Prieur, dans sa requête auprès de la mission TGV, n'a pas hésité à citer le Président de la République Jacques Chirac pour appuyer son propos<sup>360</sup>, comme pour confirmer ce soutien officieux. Le fuseau concerné a été un des premiers « écartés » par la mission TGV.

Les configurations territoriales sont ainsi susceptibles de perturber le modèle parce qu'elles interagissent selon une intensité variable avec le conflit. Mais les caractéristiques de l'aménagement, en lien avec les configurations territoriales peuvent également modifier le

---

<sup>359</sup> Lors de son intervention télévisé du 14 juillet 1990, le Président Mitterrand s'était prononcé pour l'éviction du tracé est qui traversait des propriétés ou communes de plusieurs de ses relations politiques et / ou amis personnels. Deux semaines plus tard, Michel Delebarre, alors Ministre des Transports, annonçait le retrait du tracé est. Cf. OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, *op.cit.*, p. 616.

<sup>360</sup> Courrier du prieur général de la Maison Mère de la Cotellerie à l'adresse de la Mission TGV. Les informations que nous évoquons ici ont été obtenues au cours d'un entretien avec une personne dont nous ne citerons pas le nom étant donné le caractère officieux de ces informations.



déroulement du modèle.

## **2. Interactions d'intensité variable et caractéristiques de l'aménagement**

L'application du modèle est également perturbée par les caractéristiques de l'aménagement, notamment par sa forme et son type qui semblent définir les capacités d'un conflit à passer d'une échelle à l'autre.

### 2.1. La forme

La forme de l'aménagement agit sur deux processus intimement liés, la territorialisation d'une part, les choix stratégiques des opposants d'autre part.

Un aménagement surfacique rend le processus de territorialisation plus aisé que pour un aménagement linéaire. L'unité du mouvement est ainsi facilitée par la forme même de l'aménagement qui facilite la communication entre les contestataires et ne permet pas l'application de rejet lorsqu'un seul site est envisagé. De même, lorsque plusieurs sites sont envisagés, la démultiplication de la mobilisation conduit à l'adoption d'une stratégie de principe comme pour le projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne. Pour les aménagements linéaires, la forme de l'aménagement implique au minimum un méso-conflit. Dans cette situation, et dans les cas que nous avons analysés, ce sont avant tout des stratégies de rejet qui dominent, bien qu'elles soient souvent masquées par des contre-propositions. Autant dire que la territorialisation est de fait très limitée dans l'espace et la reformulation de l'intérêt général difficile. Pour les macro-conflits, c'est la dimension axiale du projet qui implique le passage vers un conflit de ce niveau. Mais la distance constitue véritablement un frein à l'unité du mouvement et rend impossible l'émergence d'un territoire associé au projet contrairement aux macro-conflits surfaciques. La territorialisation se limite donc à une juxtaposition de micro-territoires.

### 2.2. Le type d'aménagement

À chacune des échelles envisagées dans le modèle correspondent des types d'aménagement privilégiés. La majorité des conflits du type « urbanisme » combinés avec un faible niveau de territorialité se limitent ainsi à l'échelle micro. Les différents types d'aménagement que nous avons reclassés sous une rubrique aménagements de type « diversifié » se combinent avec des niveaux de territorialité assez forts pour former des méso-conflits. Seuls certains types d'aménagement sont susceptibles de provoquer des macro-conflits, comme l'implantation de

TGV, d'aéroports, de barrages<sup>361</sup> ou d'équipements liés aux activités nucléaires.

La particularité de ce dernier type d'aménagement nous invite à préciser comment il perturbe le modèle. Il possède un niveau de globalisation très fort et peut ainsi mobiliser les foules au-delà d'une stricte représentation riveraine. Ainsi, tout projet touchant au nucléaire conduit inévitablement vers un macro-conflit. Les deux premières étapes du modèle sont très vite dépassées car la mobilisation est très rapidement prise en charge par le réseau associatif anti-nucléaire préexistant. En 2000, le projet d'implantation d'un laboratoire pour l'étude des déchets nucléaires en Bretagne a conduit à un scénario comparable<sup>362</sup>. Le 20 février 2000, on dénombrait 600 manifestants à Bégard dans les Côtes d'Armor, 1500 à Plouaret le 11 mars, 2000 à Dinan le 18 mars et 5000 à Brennilis, commune de 471 habitants, le 19 mars.

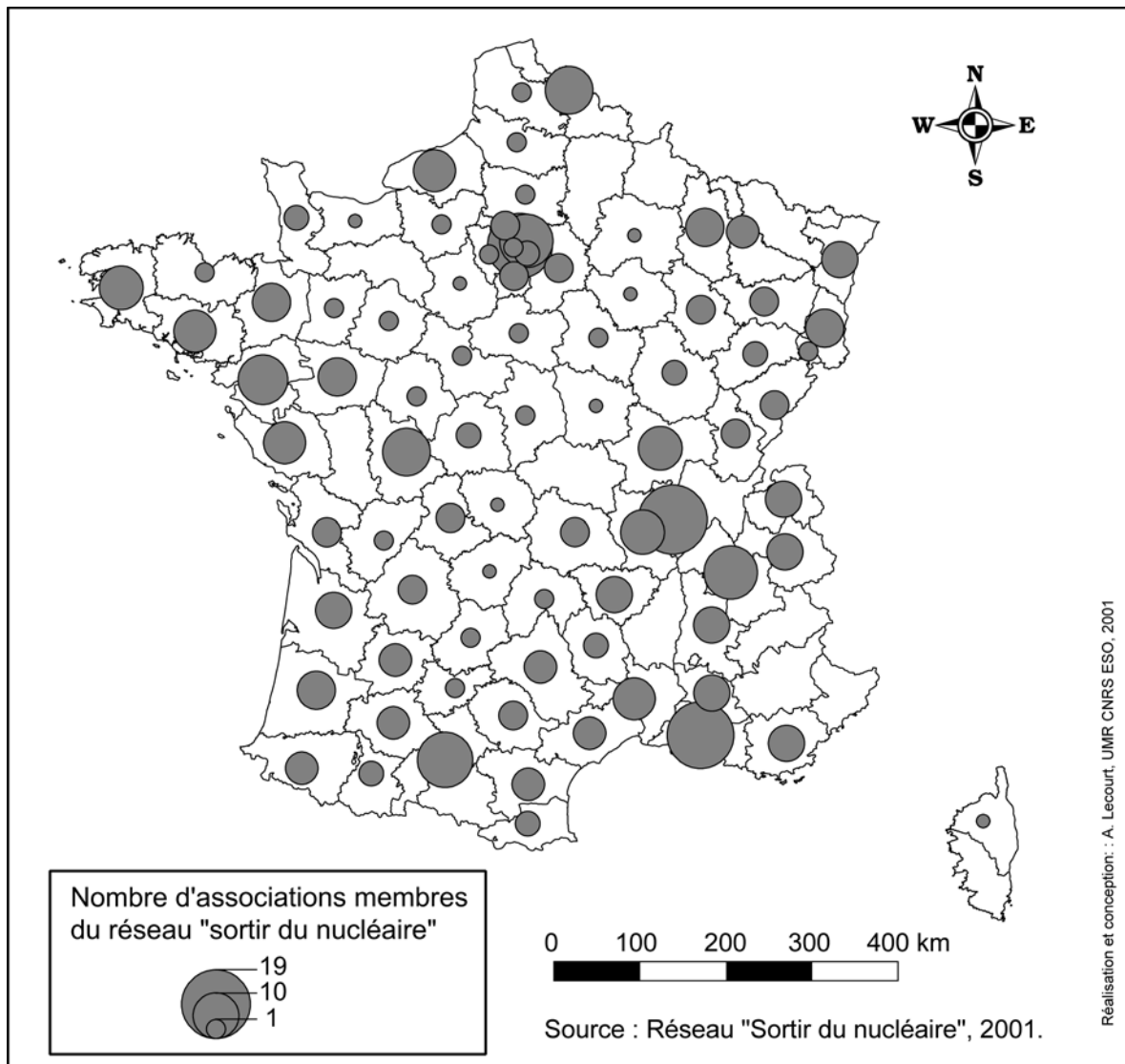
Comme le nucléaire est susceptible d'avoir des impacts qui dépassent largement l'échelle locale, la localisation de centrales ou de sites d'enfouissement des déchets brouille le jeu d'échelles et suscite une remise en question globale de la pertinence du choix de la filière dans son ensemble. C'est donc sur une stratégie d'opposition de principe que se fonde la mobilisation plutôt que sur le choix du site. Ce type d'aménagement rencontre donc une opposition locale relayée par un réseau associatif pré-existant, à l'image du réseau « sortir du nucléaire », qui recensait 452 associations affiliées en 2001, réparties dans toute la France (carte 38).

---

<sup>361</sup> À partir de l'affaire du barrage de Serre de la Fare, Bruno Charlier montre la capacité de ce type d'aménagement à mobiliser bien au-delà de son espace-support. Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 628.

<sup>362</sup> Sur les quinze sites envisagés, cinq sont situés en Bretagne.

Carte 38. Le nucléaire, une thématique mobilisatrice



Le développement des conflits d'aménagement est ainsi intimement lié aux caractéristiques de ce dernier, la prise en compte du type et de la forme permettant de définir l'échelle probable du conflit. Mais les caractéristiques de l'aménagement ne définissent pas seules l'échelle du conflit, les configurations territoriales interviennent également. La prise en compte de ces différentes interactions nous a conduit à identifier un système conflictuel et à partir de lui à distinguer différentes configurations conflictuelles.

### III. VERS UNE IDENTIFICATION DES SYSTÈMES CONFLICTUELS

---

Les différents éléments intervenant dans le modèle et susceptibles de la modifier permettent, au regard également des apports de la seconde partie de cette recherche, d'identifier un système conflictuel qui amène à distinguer différentes configurations de conflits.

#### 1. Définir un système conflictuel

Dans le premier chapitre de cette recherche, nous avons posé comme objectif d'identifier les mécanismes concourant à l'émergence et au développement des conflits d'aménagement. Cette recherche nous a conduit à analyser le rôle de l'espace, des configurations territoriales, des caractéristiques des aménagements dans la géographie des conflits et les stratégies des populations mobilisées. Cette approche, envisagée sous une lecture systémique, permet de construire un système conflictuel (figure 58).

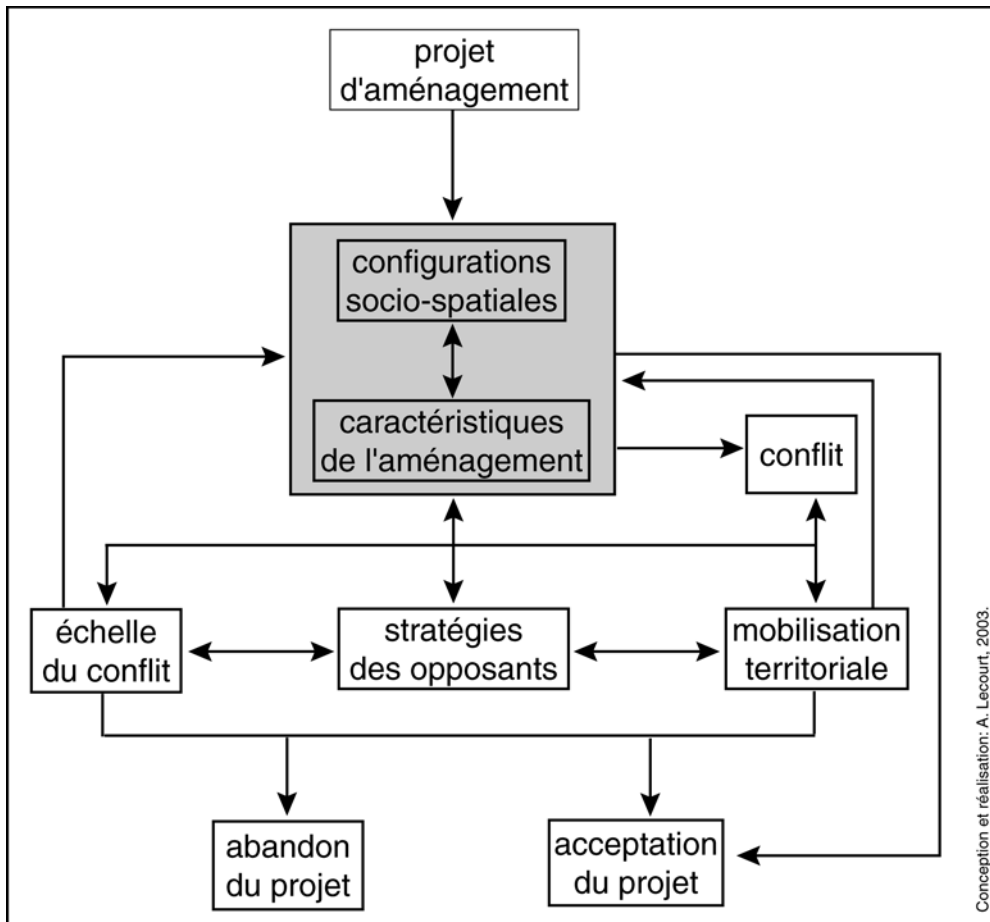
L'entrée dans le système est définie par l'existence d'un projet d'aménagement. Au centre du système, un sous-système dans lequel les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement agissent en interaction joue en quelque sorte le rôle de filtre, puisque c'est lui qui définit le passage vers le conflit, ou au contraire l'absence de mobilisation.

Le passage vers le conflit s'exprime par une mobilisation territoriale dont le niveau dépend directement des configurations socio-spatiales (présence d'éléments patrimonialisés ou patrimonialisables, compétences/expérience pour la mobilisation, environnement socio-économique) et des caractéristiques de l'aménagement. Le conflit nourrit ainsi le territoire parce qu'il est créateur de territorialité, ce qui a pour conséquence de renforcer l'intensité du conflit.

La mobilisation territoriale participe à la construction de stratégies qui vont contribuer, en fonction des caractéristiques de l'aménagement et des configurations socio-spatiales de l'espace-support, à définir l'échelle du conflit.

L'issue du conflit dépend d'une interaction entre tous les éléments précédents, mais seuls deux exutoires sont possibles : l'abandon du projet par les porteurs du projet ou l'acceptation par les populations locales après une phase de négociations entre les différents protagonistes.

**Figure 58. Une lecture systémique des mécanismes conduisant au conflit d'aménagement**



## 2. Du système « conflictuel » à la modélisation de configurations conflictuelles

La déclinaison du système conflictuel permet la modélisation de six configurations, fonction des interactions entre les différents composants du système. Nous en proposons une lecture selon un double classement à partir de l'échelle du conflit et de la forme de l'aménagement.

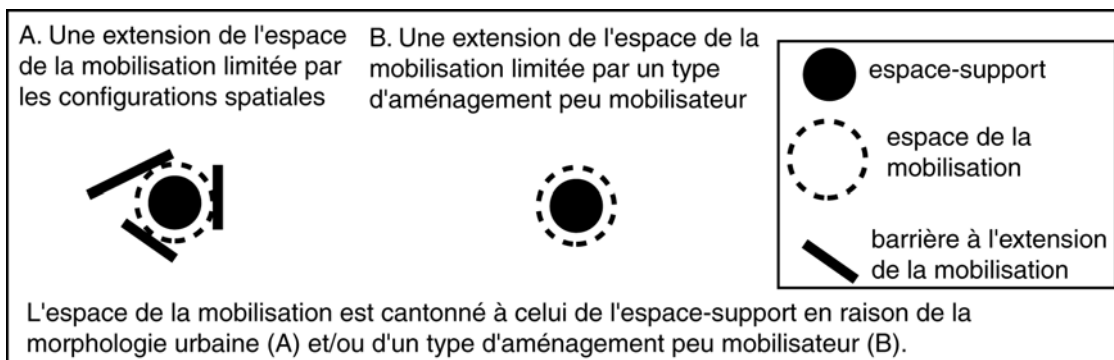
### 2.1. Configuration n°1 : les micro-conflits

Les micro-conflits font uniquement référence à des aménagements de forme surfacique. Deux catégories de micro-conflits sont à distinguer. La première regroupe des conflits associés à des aménagements du type « urbanisme » se déroulant en milieu urbain. La seconde a trait à des conflits plus rares qui se développent en milieu rural ou périurbain comme au sujet des aménagements fonciers et des activités extractives.

Dans le premier cas, la mobilisation reste cantonnée au niveau de l'espace-support du projet en raison de la morphologie urbaine qui limite l'extension de la mobilisation, mais aussi des

nuisances potentielles associées à l'aménagement (figure 59). Dans le second cas, le type d'aménagement contesté est peu mobilisateur et la mobilisation reste confinée.

**Figure 59. Deux catégories de micro-conflits**

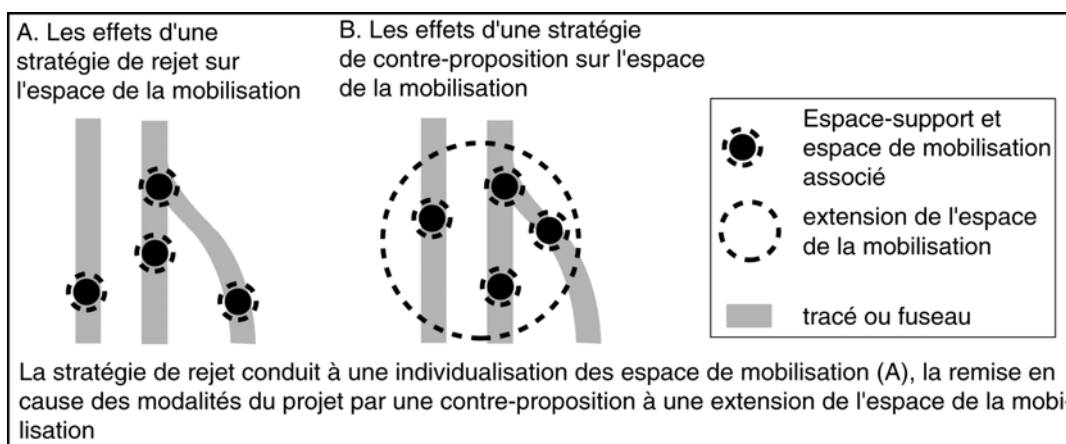


Devant l'absence de « montée en généralité », en raison d'une territorialité trop faible, c'est finalement l'adoption d'une stratégie d'acceptation conditionnée associée parfois au principe de localisation justifiée qui fournit l'issue au conflit.

## 2.2. Configuration n°2 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire

Un aménagement linéaire implique la proposition de différentes variantes par le porteur de projet. Elles sont toutes contestées en divers lieux qui ont en commun d'être en croissance démographique. La géographie de la mobilisation dépend alors de la stratégie retenue par les opposants (figure 60). Une stratégie de rejet conduit à une individualisation des espaces de mobilisation (A), la remise en cause des modalités du projet par une contre-proposition à une extension de l'espace de mobilisation (B).

**Figure 60. Les effets des choix stratégiques sur la géographie de la mobilisation**



Dans les deux cas, ces stratégies s'accompagnent d'une « montée en généralité » en

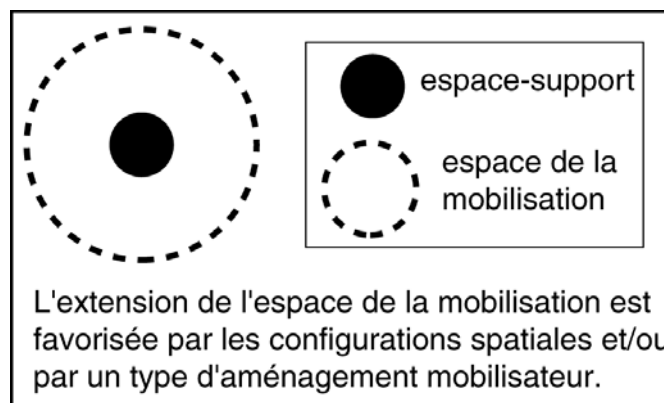
s'appuyant sur le patrimoine existant ou en réalisant un effort de patrimonialisation. Cependant, une contre-proposition renforce la territorialité en assurant la cohésion des populations concernées.

Les possibilités d'issues sont de trois ordres : l'acceptation conditionnée, la localisation justifiée et l'abandon du projet.

### 2.3. Configuration n°3 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme surfacique

Dans le cadre des méso-conflits impliquant un aménagement de forme surfacique, l'extension de l'espace de la mobilisation est favorisée par les configurations spatiales (absence d'obstacles pouvant jouer le rôle de barrière) et par des types d'aménagements plus mobilisateurs que pour les micro-conflits, comme ceux liés à la gestion des déchets ou aux élevages industriels (figure 61).

**Figure 61. Les méso-conflits face à un aménagement surfacique : une extension de l'espace de la mobilisation favorisée par les configurations spatiales et/ou le type d'aménagement**



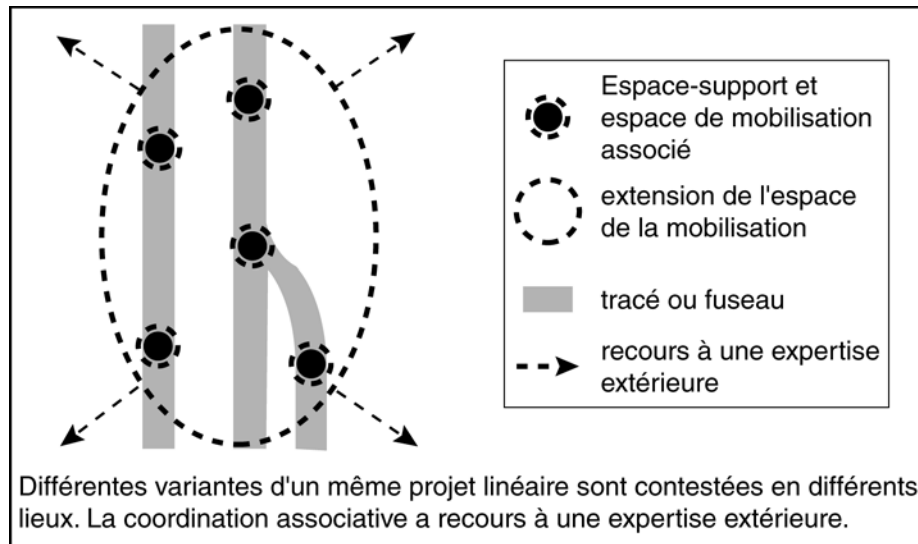
Ce type de conflit se situe donc davantage en milieux périurbain et rural. L'opération de territorialisation est plus aisée que pour les méso-conflits linéaires du fait justement de la forme de l'aménagement et permet fréquemment le recours au principe d'exception suite à une opération de patrimonialisation qui peut, éventuellement, être couplée à une stratégie de rejet.

### 2.4. Configuration n°4 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire

Avec une composante axiale plus forte que pour les aménagements linéaires incriminés dans le cadre des méso-conflits, les différentes variantes d'un même projet sont contestées en différents lieux distincts par leur croissance démographique (figure 62). L'opération de

« montée en généralité » et de reformulation de l'intérêt général s'est traduite par un regroupement sous forme de coordination des différentes associations impliquées. Celles-ci mettent en place une contre-expertise en ayant recours à un réseau associatif pré-existant compétent dans le domaine d'aménagement considéré.

**Figure 62. Macro-conflit dans le cadre d'aménagement de forme linéaire**



Cette contre-expertise les conduit à une stratégie d'opposition de principe qui, pour ces types d'aménagement (ligne à haute-tension, voies ferrées, aménagements routiers), s'avère peu payante, ou bien à une stratégie de remise en cause des modalités du projet, notamment par la réalisation d'une contre-proposition plus globale à l'échelle interrégionale.

Le conflit peut se conclure par l'abandon du projet ou par une acceptation conditionnée, plus ou moins forcée.

### 2.5. Configuration n°5 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec un seul espace-support

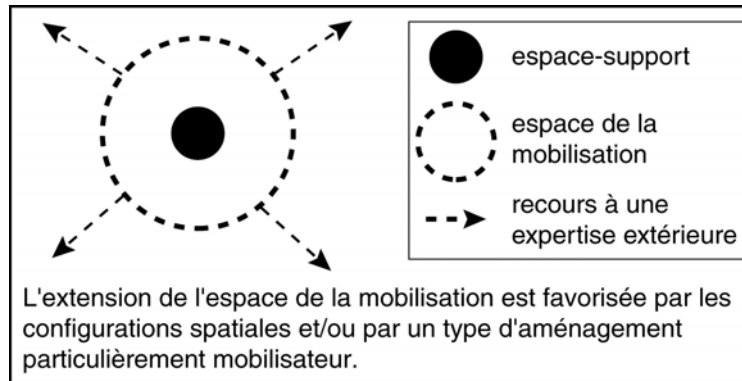
Un projet d'aménagement de forme surfacique est contesté. L'extension de la mobilisation est favorisée par les configurations spatiales et le type d'aménagement fortement mobilisateur comme l'implantation d'un barrage, d'un aéroport ou d'un équipement lié aux activités nucléaires. La territorialisation est très forte puisque le territoire est reconnu de l'extérieur.

Deux stratégies sont possibles : l'opposition de principe ou un couplage entre rejet et remise en cause des modalités de mise en œuvre de l'aménagement par une réflexion en terme de choix de site. Cependant, pour les activités nucléaires, c'est l'opposition de principe qui s'impose.



Quelle que soit la stratégie retenue, elle s'appuie sur un réseau associatif pré-existant qui apporte des compétences d'expertise (figure 63).

**Figure 63. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique**

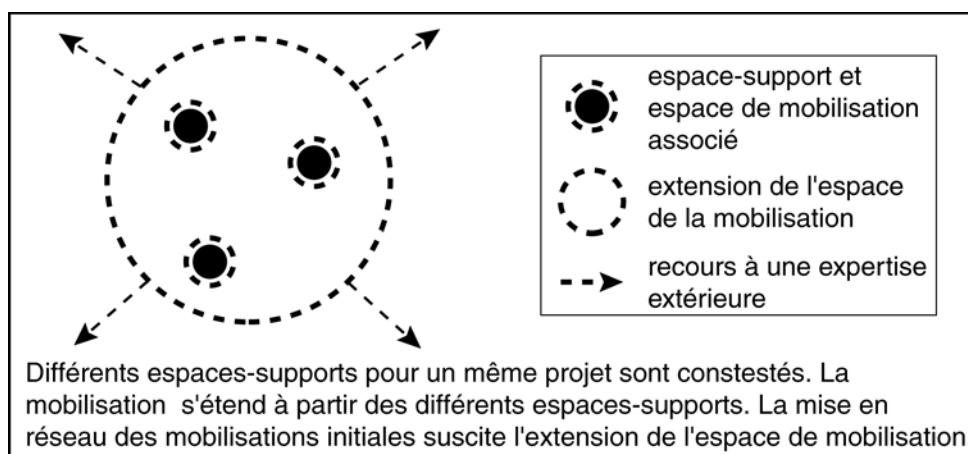


Le conflit se termine soit par l'abandon du projet, soit par une acceptation conditionnée « forcée ».

## 2.6. Configuration n°6 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec plusieurs espaces-supports potentiels

Plusieurs espaces-supports d'un projet d'aménagement de forme surfacique sont contestés comme l'implantation d'un aéroport ou d'un équipement lié aux activités nucléaires. Les différents espaces-supports jouent le rôle de foyer émetteur pour la mobilisation (figure 64). La mise en réseau de ces foyers initiaux suscite l'extension de l'espace de la mobilisation, lui-même accentué par les réseaux associatifs constitués autour de la thématique de l'aménagement.

**Figure 64. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique avec plusieurs espaces-supports**



Contrairement au cas précédent, c'est l'opposition de principe qui est retenue par les opposants. Une stratégie de rejet conduirait en effet inévitablement à des conflits internes entre les différents foyers de mobilisation initiaux. L'issue du conflit est pourtant la même, soit l'abandon du projet, soit l'acceptation conditionnée « forcée » pour les habitants du site retenu.

Le système conflictuel construit autour des interactions entre configurations socio-spatiales et caractéristiques de l'aménagement permet ainsi d'identifier six configurations conflictuelles. Elles rendent compte du rôle des configurations socio-spatiales et des caractéristiques de l'aménagement sur la géographie et les stratégies des contestataires et surtout valident notre hypothèse générale.

## **Conclusion**

---

Le modèle souligne la nécessité de réhabiliter les réactions *nimby*. Loin d'être de simples réactions pathologiques, elles mettent à jour de nouvelles aspirations en replaçant l'échelle locale au cœur des politiques d'aménagement. Aussi, les acteurs de l'aménagement doivent désormais composer avec les particularités locales, mais aussi avec celles de certains aménagements afin d'assurer une meilleure insertion territoriale des aménagements.

## CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

---

La troisième partie de cette recherche a mis l'accent sur le rôle de l'espace, du territoire et des caractéristiques de l'aménagement dans le fonctionnement des conflits d'aménagement à travers une analyse de la mobilisation associative. Elle a révélé l'adéquation existant entre échelle du conflit, registre de revendication et stratégies, mais surtout comment les effets de ces différents éléments agissant en interaction sont variables suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement. Aussi, certains aménagements ou configurations socio-spatiales sont plus propices à une évolution dans les registres de revendication (et donc à une extension spatiale de la mobilisation) en offrant une gamme de stratégies plus larges, alors que d'autres, à l'inverse, ne bénéficient pas des mêmes atouts.

Dans le même ordre d'idée, l'hypothèse selon laquelle l'intensité des interactions entre conflit et territoire est vérifiée. Elle dépend des propriétés socio-spatiales de l'espace-support, mais également des caractéristiques de l'aménagement. La construction territoriale est plus aisée face à un aménagement surfacique que face à une infrastructure linéaire.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

---

À l'origine de ce travail de recherche, nous proposons de mieux comprendre les interactions entre le conflit d'aménagement d'une part, et l'espace géographique d'autre part, notamment en fonction du territoire impliqué et des caractéristiques de l'aménagement. Nous posons dès lors comme hypothèse principale que la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement dépendaient d'une relation systémique entre l'espace géographique, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement. Si cette hypothèse est vérifiée, sa confrontation avec la réalité a permis de préciser les effets de ces interactions. Comme toute recherche, ce travail a aussi des limites qu'il nous fait reconnaître avant de présenter des perspectives de recherches qui doivent nécessairement les prendre en considération.

### **1. Apports et limites de la recherche**

La confrontation de notre hypothèse principale avec la réalité a permis de préciser deux points majeurs. D'une part, la géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés socio-spatiales du territoire d'accueil et des caractéristiques de l'aménagement. D'autre part, les interactions entre conflits d'aménagement et territorialité sont d'intensité variable. La recherche a également contribué à préciser les éléments qui font du conflit d'aménagement une forme particulière de conflit environnemental. Malgré des apports, cette recherche laisse transparaître des insuffisances qu'il nous faut évaluer.

#### 1.1. La géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés du territoire d'accueil et des caractéristiques de l'aménagement

La géographie des conflits d'aménagement apparaît comme le fruit d'une interaction entre les propriétés du territoire d'accueil et les caractéristiques de l'aménagement.

*a. La géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés du territoire d'accueil*

Les conflits d'aménagement n'apparaissent pas au hasard car la valeur d'usage de certains espaces est supérieure à celle d'autres espaces. De fait, la géographie des conflits d'aménagement s'organise en fonction du « fait urbain » en privilégiant des espaces où se combinent poids démographique, densité de population et activités tertiaires, notamment touristiques. Mais d'autres facteurs relevant davantage des comportements individuels et collectifs participent à l'émergence des conflits et tendent à les exacerber comme le sentiment d'appartenance à un territoire, l'organisation sociale, l'expérience dans le domaine associatif.

*b. La géographie des conflits d'aménagement est également fonction des caractéristiques de l'aménagement*

Nous avons proposé de distinguer les aménagements suivant leurs caractéristiques : leur forme, leur type et leur taille. Notre travail de recherche s'est surtout concentré sur le rôle de la forme dans la géographie des conflits, même si nous avons pu apporter des informations sur le rôle des autres caractéristiques.

La forme de l'aménagement constitue en effet un facteur de différenciation dans la géographie des conflits d'aménagement. Nous avons pu observer les effets de la forme sur la mise en place et l'extension des mouvements de mobilisation. Si pour les aménagements linéaires comme pour les aménagements surfaciques, la mobilisation diminue avec la distance à l'emprise du projet, sa répartition s'organise bien en fonction de la forme de l'aménagement, en bandes parallèles pour les infrastructures linéaires, en auréoles concentriques pour les équipements surfaciques.

Concernant le type d'aménagement contesté, cette recherche a souligné une relation entre l'échelle du conflit et le type d'aménagement. Les conflits liés à des aménagements en milieu urbain restent cantonnés à des micro-conflits en raison d'un niveau de territorialité souvent faible et de la morphologie urbaine qui limite les impacts de l'aménagement dans l'espace et donc l'extension de la mobilisation. Les méso-conflits qui se développent de façon privilégiée dans les espaces périurbains connaissent une extension plus importante comme les mouvements d'opposition à l'extension d'élevages industriels, d'usines de traitement des déchets ou au développement d'une activité extractive. Enfin, les macro-conflits concernent des équipements qui, en raison de leur thématique mais aussi de leur forme et de leur emprise, mobilisent bien au-delà de l'échelle locale. Au premier rang se trouve l'ensemble des

équipements liés à des activités nucléaires. Mais cela concerne également les infrastructures de transport comme les aéroports dont les impacts en terme de nuisances se font ressentir bien au-delà de l'emprise du projet, et les grandes infrastructures linéaires dont la linéarité favorise l'extension de la mobilisation.

## 1.2. Des interactions entre conflits d'aménagement et territorialité

Notre recherche a montré les interactions existant entre conflits d'aménagement et territorialité. De même que le conflit d'aménagement peut être créateur de territorialité, la territorialité favorise l'apparition et le développement des conflits d'aménagement. Mais l'intensité de ces relations est nécessairement variable suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement.

### *a. Le conflit d'aménagement créateur de territorialité*

Le conflit d'aménagement crée de la territorialité. Il est tout d'abord l'occasion pour des individus, considérés sous leur statut de résident, de se réunir et de faire émerger une portion commune d'espace vécu que chacun cherche à défendre. Cela passe nécessairement par une entreprise de territorialisation, plus ou moins aisée suivant le niveau de territorialité préalable et les caractéristiques socio-patrimoniales de la portion d'espace défendue. Cette démarche fait ainsi émerger un territoire commun à un groupe social qui voit son identité se renforcer.

### *b. La territorialité favorise l'apparition et le développement des conflits d'aménagement*

Mais, si le conflit d'aménagement est créateur de territorialité, en retour, la territorialité favorise l'apparition et le développement des conflits d'aménagement. En fait, deux composantes territoriales favorisent l'apparition et le développement des conflits d'aménagement : la composante identitaire et le passé en matière de contestation. Les espaces où sont présentes l'une ou l'autre de ces composantes sont donc particulièrement sensibles aux nouveaux projets d'aménagement.

## 1.3. Une distinction entre conflits d'aménagement et conflits environnementaux

Comme tous les conflits environnementaux, les conflits d'aménagement entretiennent un rapport particulier à l'espace et au territoire, ce qui les distingue des autres conflits sociaux. Ce même rapport peut également permettre de différencier les conflits d'aménagement des conflits d'environnement. Dans le cadre des conflits d'aménagement le projet constitue un

« événement spatial »<sup>363</sup> et est surimposé au territoire d'accueil alors que les nuisances, dans le cadre des conflits d'environnement, sont déjà intégrées au système territorial et participent même à sa structuration.

Conflits d'aménagement et conflits d'environnement se distinguent également par le profil des populations mobilisées, plus diversifié et plus proche de celui du territoire d'accueil pour les conflits d'aménagement que pour les conflits d'environnement.

Cependant, ces deux types de conflits ne sont pas si éloignés l'un de l'autre, les passerelles sont nombreuses. Tout d'abord un certain nombre de conflits d'aménagement sont pris en charge par des associations ou des militants issus de mobilisations environnementales ou écologiques. De plus, une des conditions d'extension de la mobilisation dans le cadre d'un conflit d'aménagement est justement la participation des associations environnementales à l'action collective. Enfin, de nombreuses associations, nées de conflits d'aménagement, étendent leurs préoccupations vers des enjeux plus diversifiés dans le domaine de l'environnement.

#### 1.4. Les limites de la recherche

Au-delà de ces apports, cette recherche présente des limites. Tout d'abord, le volet qualitatif n'est sans doute pas assez développé. Des entretiens complémentaires étendus à l'ensemble des protagonistes des conflits auraient encore amélioré nos connaissances sur le rôle de l'espace et du territoire dans le fonctionnement des conflits d'aménagement. Plus spécifiquement, des entretiens semi-directifs auprès des porteurs de projets auraient permis d'évaluer dans quelles mesures ils prennent en compte les configurations socio-spatiales afin d'améliorer l'insertion territoriale des aménagements. Par ailleurs, des enquêtes plus systématiques, à l'aide de questionnaires plus importants auraient amélioré notre compréhension du rôle de l'identité collective et du sentiment d'appartenance sur le conflit, notamment à travers les trajectoires individuelles.

En s'appuyant sur les apports, mais aussi sur les limites de ce travail, notre volonté d'explorer encore davantage ce champ de recherche nous conduit à présenter des perspectives de recherche. Celles-ci prennent également en considération la demande sociale.

---

<sup>363</sup> EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Evénement spatial », *op.cit.*, pp. 193-199.

## 2. Des perspectives de recherches

Bien qu'elle ait permis d'améliorer notre compréhension du rôle de l'espace géographique, du territoire et des caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits d'aménagement, d'une part, et des interactions entre conflits d'aménagement et territorialité, d'autre part, cette recherche ne constitue malgré tout qu'un point de départ pour un travail d'ampleur plus importante pour comprendre l'ensemble des interactions en jeu<sup>364</sup>.

Notre ambition est ainsi d'explorer encore davantage notre questionnement. De là découlent un certain nombre de questions de recherches. D'emblée, et pour un projet de recherche à plus court terme, deux cas empiriques sont proposés comme terrains d'études.

### 2.1. Des questions de recherches

Le projet de recherche que nous proposons souhaite approfondir la question des interactions entre conflits d'aménagement et territorialité : **quels sont les facteurs d'appartenance au territoire pouvant conditionner l'acceptabilité ou le rejet d'un aménagement par les citoyens ? En retour, comment cette conflictualité peut-elle nourrir ou créer de nouvelles territorialités ?**

Afin de renseigner les interactions potentiellement multiples et rétroactives entre territoires et conflits, notre projet s'articule autour de quatre registres de questions spécifiques.

1) Les catégories d'attributs qui composent conventionnellement tout territoire (existentielle, physique, et organisationnelle) construisent la singularité d'un vécu social et spatial. Dans ces conditions, comment le territoire peut-il être créateur de conflits d'aménagement ? Pourquoi certains territoires sont-ils plus réactifs que d'autres face aux projets d'aménagement ?

Nous nous interrogeons ici sur la place de l'identité collective (ancienneté d'habitation, trajectoires résidentielles, réseaux de sociabilité, pratiques associatives, etc.) et sur celle du

---

<sup>364</sup> Ces perspectives de recherches ont été reprises, mais également améliorées, à l'occasion d'une réponse à l'appel à proposition de recherche du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable « Politiques territoriales et développement durable ». La proposition dont nous avons assuré la coordination, intitulée « comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement pour aider à l'insertion durable des nouvelles infrastructures de transport : le cas de Notre-Dame-des-Landes » réunit également deux enseignants-chercheurs de l'UMR CNRS *Espaces géographiques et SOciétés* (Guy Baudelle et Jean Ollivro), un enseignant-chercheur du *Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales* – Université de Paris 12 (Guillaume Faburel), et une ingénieure de recherche de l'UMR CNRS *Centre de Recherche Méthodologique d'Architecture* – école d'architecture de Nantes (Françoise Chaillou).



sentiment d'appartenance (histoire locale, présence de symboles patrimoniaux, etc.) dans le fonctionnement des conflits.

2) En retour, un second groupe de questions porte sur la manière dont le conflit d'aménagement peut être créateur ou amplificateur de territorialité. Comment le conflit d'aménagement peut-il créer ou renforcer un sentiment d'appartenance ? Une identité ? Quels sont les effets de ces processus de territorialisation sur la conduite même des projets d'aménagement ?

3) Les projets d'infrastructures sont souvent perçus par les populations locales comme une intrusion dans leur espace de vie. Comment, par une meilleure prise en compte des spécificités liées aux territoires d'accueil, limiter ces « conflits d'échelles » et tendre vers une acceptation du projet par la co-décision ? Dans quelle mesure une spatialisation de la perception des futurs impacts environnementaux est-elle susceptible d'aider à modifier les pratiques de l'aménagement de grandes infrastructures ? Dès lors, quel est le territoire d'analyse d'un projet d'aménagement ?

4) Tous les aménagements ne sont pas identiques. Ils se distinguent par leur forme, leur taille, et les nuisances auxquelles ils sont associés. Dans ces conditions, comment les propriétés associées à un aménagement interviennent-elles dans les interactions entre conflits et territoire ? Comment sont-elles susceptibles de conditionner l'acceptabilité ou le rejet d'un projet d'aménagement par les populations du territoire d'accueil ?

Afin de compléter notre recherche doctorale, et ainsi fournir des éléments de réponse à ces différentes questions de recherche, nous proposons un projet à plus court terme qui pourrait faire l'objet d'une recherche post-doctorale.

## 2.2. Un projet de recherche à plus court terme

Ce projet de recherche propose d'appliquer une démarche méthodologique articulant recherches quantitatives et qualitatives à deux projets d'aménagement, l'un linéaire (le TGV Bretagne), l'autre surfacique (l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes)<sup>365</sup>.

---

<sup>365</sup> Le choix de ces études de cas reste évidemment fonction de l'avancée des différents projets, et surtout de leur maintien.

### *a. Démarche générale et positionnement scientifique*

La perception des impacts environnementaux et leurs relations aux espaces et aux sociétés ne peuvent être abordés sans une parfaite compréhension de l'organisation spatiale des individus et groupes sociaux qui « construisent » cette perception. Aussi, les questionnements présentés plus haut seront toujours abordés en ayant à l'esprit que les caractéristiques du contexte social, géographique et politique affectent la perception des nuisances chez les acteurs concernés.

### *b. Outils méthodologiques mobilisés*

Pour chacun des aménagements étudiés, la démarche méthodologique proposée s'articule autour d'une analyse documentaire, d'une série d'entretiens semi-directifs préalables à une enquête par questionnaire.

1) questionnaires en vis-à-vis : une enquête par questionnaire en face-à-face est envisagée auprès de 600 individus pour mettre en évidence les interactions entre les représentations, les pratiques territoriales et le profil social des résidents et leur implication dans le conflit. L'échantillonnage de l'enquête serait fonction de la répartition des opposants (connus grâce à la répartition des membres des associations), ainsi que de la répartition de la population communale suivant les profils socio-professionnels ;

2) entretiens semi-directifs : réalisés avant l'enquête, les entretiens semi-directifs auprès des élus des communes concernées mais aussi auprès des responsables du mouvement de contestation permettront de camper « l'ambiance » associé au projet et de formaliser les hypothèses de travail ;

3) analyse documentaire et revue de littérature : à côté des analyses bibliographiques de fond permettant d'asseoir les concepts théoriques sur lesquels doit s'appuyer cette étude (en particulier sur les théories de la perception et de la représentation), la recherche documentaire est consacrée à l'analyse critique des travaux de recherche réalisés en France, mais aussi à l'étranger (notamment les travaux anglo-saxons).

Le caractère innovant de cette enquête tient notamment au couplage entre traitement d'enquête traditionnel (analyses factorielles) et système d'information géographique. En effet, il est envisagé de géo-référencer les résultats de cette phase d'enquête ainsi que les différents types d'analyses associés.

Cette approche spatialisée est un élément clé dans les résultats attendus. Elle permettra une

modélisation des résultats obtenus et donc un transfert en prévision d'autres projets et un outil d'aide à la décision. Cet aspect de la recherche rejoint le programme « appropriation des technologies de l'information géographique » auquel nous participons, développé au sein de l'UMR ESO sous la direction de Stéphane Roche<sup>366</sup>.

*c. Résultats attendus*

L'objectif principal de ce projet consiste bien évidemment à explorer les questions de recherche présentées plus haut et ce faisant, à vérifier les hypothèses de travail. Pour cela, nous nous attacherons en particulier à :

- mieux comprendre pourquoi et comment les perceptions et représentations des impacts environnementaux varient dans l'espace, entre certains individus et groupes sociaux ;
- mettre en évidence les effets de ces processus différenciés sur les territoires de conflits ;
- souligner les apports d'une lecture cartographique des perceptions des impacts environnementaux en fonction des configurations territoriales d'un projet d'aménagement et leurs intérêts en terme d'aide à la décision ;
- mieux comprendre le rôle des caractéristiques des aménagements sur leur acceptabilité ou leur rejet et sur les interactions entre conflits et territoire par une comparaison entre deux aménagements de taille, de forme et aux nuisances différentes.

Notre recherche doctorale souligne l'intérêt d'une approche géographique pour comprendre les modalités de fonctionnement des conflits d'aménagement. Mais elle ne permet que de poser les bases d'une compréhension plus globale d'où la nécessité de la prolonger afin de la rendre plus opérationnelle.

---

<sup>366</sup> Ce programme s'appuie sur une ACI ville débutée au début de l'année 2002, intitulée « Formes d'appropriation sociale des technologies de l'information géographique et modes de participation publique : recompositions urbaines au risque de l'exclusion ».

## BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

---

### 1. Publications générales : ouvrages et revues

ALLAIN Rémy, 2001, « Le désir de lieu », *ESO, travaux et documents*, n°16, pp. 11-15.

ALLAN-MICHAUD Dominique, 1989, *L'avenir de la société alternative. Les idées: 1968-1990*, Paris, L'Harmattan, 382 p.

ANSART Pierre, 1990, *Les sociologies contemporaines*, Éditions du Seuil, 342 p.

ANTUNES Augustin, 1978, « La défense du cadre de vie », *Esprit*, n°6, pp. 42-52.

ANTUNES Augustin, 1980, « Les associations de défense du cadre de vie et de l'environnement : une expression associative spécifique ? », Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie », 2 volumes, 120 p, 306 p.

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.

Atelier d'Etudes sur l'Environnement (ATEN), 1978, « Le mouvement associatif du cadre de vie », Paris, ATEN, 55 p.

AURIAC Franck, 1983, *Système économique et espace : le vignoble languedocien*, Paris, Economica, 221 p.

BADIE Bertrand, 1995, *La fin des territoires*, Paris, Fayard, 276 p.

BAILLY Antoine, 1986, « Espace et représentations mentales », in Auriac F., Brunet R. (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fondation Diderot / Fayard, pp. 161-170.

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

BARBIER R., LARÉDO P., 1994, « L'implantation des incinérateurs de déchets ménagers en milieu urbain : analyse d'un phénomène appelé Nimby », Centre de sociologie de l'innovation, ADEME, résumé téléchargé sur internet,

[http://www.emse.fr/environnement/fiches/1\\_11\\_2.html](http://www.emse.fr/environnement/fiches/1_11_2.html), 1 p.

BAREL Yves, 1986, « Le social et ses territoires », in AURIAC F. ET BRUNET R., *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, pp. 131-139.

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

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.

BEAUBIEN Marie, 1989, *Le Nimby ou syndrome « pas dans ma cour »*, résumé d'une conférence prononcé lors d'un colloque organisé par la Fondation québécoise en environnement, document téléchargé sur internet, <http://www3.sympatico.ca/marie.beaubien/nimby.html>, 5 p.

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

BERTRAND Anne, 1997, « Pas d'expert dans mon jardin », *Environnement et Société*, n°18, pp. 77-93.

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.

BLATRIX Cécile, automne-hiver 1997, « La loi Barnier et débat public : quelle place pour les associations ? », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 77-92.

BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.

BONNY Michaël., 1997, *Analyse spatiale du débat préalable pour une grande infrastructure : enjeux et perspectives des TGV Bretagne et Pays de la Loire*, mémoire de maîtrise, Université de Rennes, 207 p.

BOUCHARDEAU Huguette, 1993, *L'enquête publique, rapport au ministre de l'environnement*, Paris, 30 p.

BOULLIER Dominique, juin 2000, « La construction de l'intérêt général au quotidien. Histoire de deux succès d'associations à Rennes dans le bois de Soevre (route et TGV), contribution au séminaire de recherche *Dynamiques associatives et cadre de vie*, PUCA, pp. 22-34.

BRUNET Roger, 1986, « La géographie dite 'sociale' : fonctions et valeurs de la distinction », *L'Espace Géographique*, n°2, pp. 127-130.

BRUNET Roger (dir.), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, Reclus – La Documentation Française, 518 p.

CADENE Philippe, 1982, « Collectivités rurales et résistances à l'intégration : la construction de l'autoroute des Deux Mers au nord de Toulouse », *Revue géographique des Pyrénées et du sud-ouest*, tome 53, pp. 105-127.

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

CANEVET Corentin, 1992, *Le modèle agricole breton*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 399 p.

CASTELLS Manuel, 1975, *Lutttes urbaines et pouvoir politique*, Maspéro, Paris, 86 p.

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

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

CHARBONNEAU Simon, 1981, « le contrôle contentieux des opérations d'aménagement du territoire », *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3, pp. 221-257.

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.

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.

CHARVOLIN Florian, 1993, *L'intervention de l'environnement en France (1969-1971). Les pratiques documentaires d'agrégation à l'origine du ministère de la Protection de la Nature et l'environnement*, thèse, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble, 503 p.

CHAUMET Michel, 1993, *Conduire l'enquête publique. Une démarche de commissaire enquêteur*, Paris, les éditions Juris Service, 224 p.

CHERKI Eddy, printemps 1979, « A propos des mouvements de défense de l'environnement », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°3, pp. 72-100.

CHEVALIER Jacques, 2001, conclusion de l'ouvrage *Faire de la géographie sociale aujourd'hui*, in *Faire de la géographie sociale aujourd'hui*, actes du colloque de Caen, Caen, Presses Universitaires de Caen, pp. 253-255.

CLAVAL Paul, 2001, *Épistémologie de la géographie*, Paris, Nathan, 266 p.

CNRS, Sciences de l'Homme et de la Société, septembre 2000, *Les orientations stratégiques*, chapitre 9 : « Géographie et aménagement », 8 p.

CONAN Renée, LAURENT Marie, 1981, *Femmes de Plogoff*, Quimperlé, Editions La Digitale, 143 p.

CREDOC, 1993, *Consommation et Modes de vie*, n°76, 4 p.

CROZIER Michel, FRIEDBERG Erhard, 1977, *L'acteur et le système*, Paris, Éditions du Seuil, 504 p.

CUNHA Antonio, 1988, « Systèmes et territoire : valeurs, concepts et indicateurs pour un autre développement », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 181-198.

DALH R. A., 1957, « The concept of power », *Behavioral Sciences*, n°2, pp. 201-215.

DAUPHINÉ André, 1979, *Espace, région et système*, Paris, Economica, 167 p.

DAUPHINE André, 1987, *Les modèles de simulation en géographie*, Paris, Economica, 187 p.

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.

DEAR Michael, été 1992, « Understanding and overcoming the Nimby syndrome », *Journal of the American Planning Association*, volume 58, pp. 288-300.

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, pp. 2-20.

DEAR Michael, LONG John, 1978, « Community strategies in locational conflict », in COX Kevin, *Urbanization and conflict in market societies*, Londres, Methuen, pp. 113-127.

DEBARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'espace géographique*, n°2, pp. 97-112.

DEUTSCH Morton, 1994, « Constructive conflict resolution : principes, training, and research », *Journal of Social Issues*, vol 50, n°1, pp. 13-32.

DI MEO Guy, 1985, « Les formations socio-spatiales ou la dimension infra-régionale en géographie », *Annales de Géographie*, n°474, pp. 661-689.

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

DI MEO Guy (dir.), *Les territoires du quotidien*, 1996, L'Harmattan, Paris, 208 p.

DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 319 p.

DOLLFUS Olivier, BRUNET Roger, 1990, « Mondes Nouveaux », *Géographie Universelle*, Belin Reclus, 551 p.

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.

DUBIEN Isabelle, WAERAAS DE SAINT-MARTIN G., mars 1997, *Le phénomène nimby*, rapport de synthèse pour DRE EDF.

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.

ELISSALDE Bernard, 2000, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 224-236.

ENEL Françoise, 1982, *Prospective des conflits en matière d'environnement*, SCORE, étude réalisée pour le compte du Ministère de l'Environnement, 58 p.

EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Événement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 193-199.

ERKUT E., NEUMAN S., 1989, « Analytical models for locating facilities », *European Journal of Operational Research*, n°40, pp. 275-291.

FABUREL Guillaume, 2003, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction des territoires », *L'Espace Géographique*, à paraître, n°3, 21 p.

FESTINGER Léon, 1957, *A theory of cognitive dissonance*, Stanford University Press, 291 p.

FORT R., ROSENMAN R., BUDD W., 1993, « Perception Costs and Nimby », *Journal of environmental Management*, n°38, pp. 185-200.

FOURNIAU Jean-Michel, mai 1996, « Transparence des décisions et participation des citoyens », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 9-45.

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

FREMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HERIN Robert, RENARD Jean, 1984, *Géographie sociale*, Masson, Paris, 388 p.

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.

GAUD B., 1997, « Le comportement de la population face à l'implantation d'une usine d'incinération », *Déchets, Sciences et Techniques*, n°5, pp. 1-4.

GAUSSIER 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.

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

GOULD Peter, 1990, « Le SIDA : la carte animé comme rhétorique cartographique appliquée », *Mappemonde*, n°1, pp. 21-26.



GOULD Peter, 1993, « Sources d'erreur dans une série de cartes, ou : la démarche scientifique, objet de négociations », *Mappemonde*, n°2, pp. 22-27.

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

GUMUCHIAN Hervé, 1991, *Représentations et Aménagement du Territoire*, Anthropos, Paris, 143 p.

GUMUCHIAN Hervé, MAROIS Claude, FÈVRE Véronique, 2000, *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Paris, Anthropos / Presses de l'Université de Montréal, 426 p.

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

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

HAGGETT Peter, 1983 (3<sup>ème</sup> édition), *Geography, a modern synthesis*, New York, Harper and Row, 644 p.

HEIMAN Michael, été 1990, "From Not In My Backyard to Not In Anybody's Backyard", *American Planning Association Journal*, pp. 359-362.

HIRSCHMAN Albert, 1995, *Défection, prise de parole et loyauté*, Fayard, Paris, 162 p. La 1<sup>ère</sup> édition date de 1970, *Exit, Voice and Loyalty*, Cambridge, Harvard University Press.

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.

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

JANELLE DONALD G., 1977, « Structural dimensions in the geography of locational conflicts », *Canadian Geographer*, volume XXI, n°4, pp. 311-328.

JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome *nimby* nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n°42, pp. 67-92.

KEMP R., 1990, « Why not in my backyard ? A radical interpretation of public opposition to the deep disposal of radioactive waste in United Kingdom », *Environment and planning*, volume 22, pp. 1239-1258.

KERNALEGENN Tudi, 2001, *Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)*, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, 203 p + annexes.

KRIESI Hanspeter, 1993, « Sviluppo organizzativo dei nuovi movimenti sociali e contesto politico », *Rivista italiana di scienza politica*, vol 23, n°1, pp. 67-117.

LACOUR Claude, 1995, « Les fondements théoriques de l'intégration de l'aménagement et de l'environnement », *L'aménagement face au défi de l'environnement*, Paris, édition Adicueer, pp. 21-39.

LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, n°4, pp. 495-524.

LAKE Robert W., hiver 1993, "Rethinking Nimby", *Journal of the American Planning Association*, volume 210, pp. 87-93.

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

LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, Editions La Découverte, Paris, 320 p.

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.

LATOUR Bruno, 1995, « Moderniser ou écologiser ? À la recherche de la « septième » cité », *Écologie et Politique*, n°13, pp. 5-27.

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

LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.

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.

LECOURT Arnaud, 1998, *La contestation riveraine face au projet d'une grande infrastructure linéaire : l'exemple du TGV Bretagne-Pays de la Loire en Mayenne*, mémoire de Maîtrise, Université de Haute-Bretagne, 137 p.

LECOURT Arnaud, 1999, *Stratégies de résolution des conflits liés à l'aménagement du territoire : une géographie des conflits en Bretagne*, Mémoire de DEA, Université de Haute-Bretagne, 85 p.

LECOURT Arnaud, 1999, « La cartographie de la contestation au projet d'une grande infrastructure : une source complémentaire pour restreindre les conflits ? », *Norois*, n° 182, pp. 359-364.

LECOURT Arnaud, 2000, « Proximité et aménagement : le phénomène *nimby*, évolution d'une notion », *ESO, Travaux et Documents*, n°14, pp. 53-56.

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

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

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.

LE LOUARN Patrick, 1996, « Les requérants du tribunal administratif de Rennes, leurs motivations et leurs démarches contentieuses », in GOUZIEN Annie, LE LOUARN Patrick (dir.), *Environnement et Politique. Constructions juridico-politiques et usages sociaux*, Rennes, PUR, 218 p.

LOLIVE Jacques, 1997, « De la contestation du tracé à la reformulation de l'intérêt général : la mobilisation associative contre le TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°34, pp. 81-99.

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.

LOLIVE Jacques, TRICOT Anne, 2000, *La constitution d'une expertise environnementale transalpine et sa portée sur la conduite des projets en France*, rapport final de recherche pour le Prédit 1996-2000 (direction scientifique : Olivier Soubeyran), programme « Evaluation – Décision », 82 p.

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

LUSSAULT Michel, 1995, « L'objet environnemental dans l'action territoriale », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1/1995, pp. 75-91.

MABILEAU Albert, 1999, « Le local et ses représentations », *Sciences de la Société*, n°48, pp. 197-220.

MARCHAND Jean-Pierre, 1980, « Les contraintes physiques et la géographie contemporaine », *L'espace géographique*, n° 4, pp. 231-240.

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.

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

- 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.
- MEEUS Gilles, 1997, « La médiation, pour encadrer et résoudre les conflits du cadre de vie », *Environnement et Société*, n°18, pp. 45-48.
- MEHL Dominique, 1979, « L'environnement, nouvel enjeu des luttes urbaines », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 167-184.
- MERMET Laurent, 1992, *Stratégies pour la gestion de l'environnement*, L'Harmattan, Paris, 207 p.
- 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.
- 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.
- MONROY Michel, FOURNIER Anne, 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, PUF, Paris, 221 p.
- 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.
- MORMONT Marc, 1997, « Vivre avec les conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, pp. 21-31.
- MORMONT Marc, BERTRAND Anne, 2000, « Oppositions locales et dynamique d'environnementalisation », *Espaces et Sociétés*, n°101-102, pp. 93-112.
- NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, 1<sup>re</sup> édition en 1996, Paris, La Découverte, 128 p.
- NICOLON Alexandre, 1979, « Analyse de l'opposition à un site nucléaire : le cas du Blayais », *Les cahiers du GERMES*, n°2, pp. 59-80.
- NICOLON Alexandre, 1981, « Oppositions locales à des projets d'équipement », *Revue Française de Science Politique*, vol 31, pp. 417-438.
- NORA Pierre (dir.), 1992, *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 3 volumes, 4751 p.
- OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique*, n°3 /1993, pp. 233-242.
- 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.

- OLLITRAULT Sylvie, 1999, « De la caméra à la pétition web, le répertoire médiatique des écologistes », *Réseaux*, n°98, pp. 154-185.
- OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, thèse de doctorat, Université de Haute-Bretagne, 870 p.
- 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.
- OLLIVRO Jean, 1997, « Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranée », *Géographie et cultures*, n°22, pp. 65-92.
- PETTS J., 1992, « Incineration risk perceptions and public concern : experience in the U.K. improving risk communication », *Waste Management and Research*, volume 10, n°3, pp. 169-182.
- PICHAVANT René, 1981, *Les Pierres de la Liberté*, Douarnenez, Editions Morgane, 277 p.
- PINCHEMEL Philippe et Geneviève, 1988, *La Face de la Terre*, Paris, Armand Colin, 519 p.
- PINI Giuseppe, 1992, « L'interaction spatiale », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.
- POPPER F .J., 1987, "The environmentalist and the LULU", in LAKE Robert (dir.), *Resolving Locational Conflict*, New Brunswick, Rutgers University Press, pp. 275-287.
- PORTEOUS D.J., 1988, "Topocide : the annihilation of Place" in J.Eyles et D.M. Smith EDS, *Qualitative methods in human geography*, Oxford, Basic Blackwell, pp. 75-93.
- PRIEUR Michel, 2001, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 944 p.
- 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.
- RABE B.G., 1994, *Beyond nimby. Hazardous Waste Sitting in Canada and US*, Washington, Brooking Institution Press, 199 p.
- RATICK S.J., WHITE A.L., 1988, "Risk sharing model for locating noxious facilities", *Environment and Planning*, n° 15, pp. 165-179.
- REY Martine, 1996, « L'aménagement sous le feu des associations », *Etudes Foncières*, n°3, pp. 30-35.
- ROCHEFORT Renée, 1963, « Géographie sociale et sciences sociales », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 314-315, pp. 18-31.
- ROULIER Frédéric, 2000, « Introduction aux territoires du bruit : le cas de trois discothèques angevines », *Norois*, n°185, pp. 99-110.

ROUX Michel, 1999, *Géographie et complexité. Les espaces de la nostalgie*, Paris, L'Harmattan, 335 p.

RUI Sandrine, FOURNIAU Jean-Michel, 1996, *Mobilisation politique, routine institutionnelle et expérience démocratique*, Observation et analyse de la conduite du débat public en amont de la décision de réalisation du TGV Aquitaine, INRETS-CADIS, Arcueil, 112 p. + annexes.

RUI Sandrine, automne-hiver 1997, « L'entrée en concertation, une expérience démocratique ? », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 27-42.

SAINT-JULIEN Thérèse, 1985, *La diffusion spatiale des innovations*, GIP Reclus, Montpellier, 40 p.

SAUVÉE Stéphanie, 2000, *Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général*, Paris, L'Harmattan, 322 p.

SIMMEL Georg, 1992, *Le conflit*, Saulxures, éditions Circé, 165 p, extrait de la *Soziologie* et traduit de l'allemand.

SIMONDON Gilbert, 1989, *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubiers, 3<sup>e</sup> édition, 333 p.

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

SOJA E.W., 1971, « The political Organisation of Space », *Annals of the Association of American Geographers*, volume 60, pp. 1-54.

SPANOU Claude, 1991, *Fonctionnaires et militants. L'administration et les nouveaux mouvements sociaux*, Paris, L'Harmattan, 314 p.

TAPIE-GRIME Muriel, 1997, « Le *nimby*, une ressource de démocratisation », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 13-26.

TAKAHASHI L.M., 1997, « The socio-spatial stigmatization of homelessness and HIV/AIDS : toward an explanation of the *nimby* syndrome », *Bulletin de la Société des Sciences Médicales*, vol 45, n°6, pp. 903-914.

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.

TILLY Charles, 1986, *La France contestée de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 623 p.

TOURAINÉ Alain, 1975, « Les nouveaux conflits sociaux », *Sociologie du travail*, n°1, pp. 1-17.

TOURAINÉ Alain, HEGEDUS Zsuzsa, DUBET François, WIEVIORKA Michel, 1980, *La prophétie antinucléaire*, Seuil, Paris, 375 p.

TOUZARD Hubert, 1975, *La médiation et la résolution des conflits. Étude psychosociologique*, Thèse d'État, Université de Paris X, 388 p.

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.

TROM Danny, février 1999, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, volume 49, n°1/1999, pp. 31-50.

TURCO Angelo, 1995, « Environnement et discours identitaire dans l'Apennin abruzzais contemporain », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1/1995, pp. 53-60.

VIOLIER Philippe, avril-septembre 1990, « Les exploitations agricoles face aux expropriations : l'exemple de la communauté urbaine de Lille entre 1950 et 1980 », *Études rurales*, pp. 219-233.

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

VITTES M. E., POLLOCK P.H., LILIE S.A., 1993, « Factors contributing to *nimby* attitudes », *Waste Management*, volume 13, pp. 125-129.

WOLFF Jean-Pierre, 2000, « Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires », *Noroi*, n°185, pp. 77-87.

WOLSINK M., 1994, "Entanglement of Interests and Motives : assumptions behind the nimby-theory on facility siting", *Urban Studies*, volume 31, n°6.

DANIEL YANKELOVICH GROUP, 1990, *Public attitudes toward people with chronic mental illness : executive summary*, The Robert Wood Johnson Foundation, Princeton.

ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, pp. 5-19.

## 2. Sources relatives aux études de cas

Sont précédés d'un astérisque (\*), les sources citées explicitement dans le texte.

### 2.1. Sites internet

#### *a. Sites institutionnels*

\* Ministère de l'Écologie et du Développement Durable, [www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr)

\* Site de la commission particulière du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : [www.debat-aeroport-nantes.org](http://www.debat-aeroport-nantes.org)

Commission nationale du débat public : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

#### *b. Sites des associations*

\* Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA) : [www.acipa.free.fr](http://www.acipa.free.fr)

\* Association Citoyenne Pour la Réalisation d'un Aéroport international sur le site de Notre-Dame-des-Landes (ACIPRAN) : <http://acipran.free.fr>

\* Association « À l'est de l'Erdre » : <http://rd178.free.fr>

\* Association pour la qualité de vie à Milizac : <http://site.voilà.fr/aqvm>

### 2.2. Documents

#### *a. Documents institutionnels*

##### ➤ Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

\* *Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, décembre 2002, n°1, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 8 p.

\* *Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, février 2003, n°2, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, mai 2003, n°3, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Solidarités Écologies*, janvier 2003, n°1, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

\* *Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Bien Vivre à*



*Vigneux*, mars 2003, n°3, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 2 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Confédération Paysanne*, mars 2003, n°4, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Les Verts*, avril 2003, n°5, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : ACIPA*, avril 2003, n°6, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Conseil Général de Loire-Atlantique*, mai 2003, n°7, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : ACIPRAN*, mai 2003, n°9, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : ADECA*, mai 2003, n°10, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 2 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Conseil Régional des Pays de la Loire*, mai 2003, n°11, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : CCI de Nantes et de Saint-Nazaire*, mai 2003, n°12, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, *Un aéroport pour le Grand Ouest, le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, synthèse du dossier technique, 69 p.

#### ➤ TGV Bretagne-Pays de la Loire

CESR de Bretagne, juin 1997, *Consultation sur les études préliminaires du projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire*, document photocopié, 25p.

Conseil Général de la Mayenne, 26 septembre 1997, Extrait du procès verbal des délibérations concernant le projet de train à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, 3p.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, le débat préalable*, «document pour un débat», 24p.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, le débat préalable*, «dossier d'information», 36p.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1995, *Cahier des charges de l'infrastructure des TGV Bretagne et Pays de la Loire*, 31p + annexes.

SNCF, 1994, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «dossier de

presse».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «réunions publiques Bretagne».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «réunions d'initiatives diverses».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «voeux délibérations et contributions interrégionales».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «Pré-études».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «Conclusion du débat».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «Panorama du débat préalable».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «réunions du comité de pilotage et de la commission de suivi».

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*, 17p.

S.N.C.F., avril 1997, «études socio-économiques» : projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire, *dossier d'information des études préliminaires*, 57p.

S.N.C.F., avril 1997, «synthèse des perspectives régionales et locales d'aménagement et de développement», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 77p.

S.N.C.F., avril 1997, «les études environnementales», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 115p.

S.N.C.F., avril 1997, «étude spécifique Le Mans» : *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 86p.

S.N.C.F., avril 1997, «étude spécifique Laval», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 32p.

S.N.C.F., avril 1997, «synthèse des études», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 33p.

SN.C.F., décembre 1999, «entrée de Rennes : étude approfondie des trois variantes », *TGV Bretagne-Pays de la Loire : études préliminaires, compléments d'information*, 62 p.

*b. Documents provenant des associations*

➤ RD 178, Nort-sur-Erdre / Carquefou

Association à l'est de l'Erdre, printemps 2003, *Une route pour tous*, non paginé.

➤ TGV Bretagne-Pays de la Loire

\* Association « Défense de Saint-Denis-du-Maine, calme, vert et agricole », non daté, *Non au TGV buissonnier*, 4 p.

\* Groupe de Réflexion Transport 2015, 16 janvier 1995, *Débat TGV dans le Finistère : contribution du Groupe de Réflexion Transports 2015*, 9 p.

« Le Mans-Rennes en TGV, vite », non daté, *TGV Bretagne, en avant toute*, 4 p.

Mayenne Nature Environnement, non daté, *Position de M.N.E à propos du projet de ligne à grande vitesse*, 6 p.

\* Protection du Patrimoine Bazougerois, mai 1997, journal de l'association, 4 p.

Credo-Rail, novembre 1993, *Signaux d'alarme à la SNCF*, 43 p.

➤ Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

\* Solidarité Écologie, décembre 2002, *Un autre développement pour l'Ouest : contribution au refus d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Lande ou ailleurs*, 35 p.

ACIPA, octobre 2002, *Bulletin des adhérents*, 1 p.

ACIPA, septembre 2002, *Bulletin des adhérents*, 1 p.

ACIPA, mars 2003, *Bulletin des adhérents*, 1 p.

ACIPA, juin 2002, *L'appel de juin*, 3 p.

ACIPA, janvier 2003, *Non, rien n'est décidé !*, 12 p.

ACIPA, avril 2003, *Un mémorandum pour ouvrir des perspectives*, 8 p.

## **ANNEXES**

---

ANNEXE 1. Questionnaire auprès des présidents d'associations dans le cadre du projet de TGV Ouest en Mayenne

ANNEXE 2. Questionnaire auprès des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

UNIVERSITE RENNES II HAUTE-BRETAGNE  
Laboratoire R.E.S.O.  
LECOURT Arnaud  
12, rue du Haut-Rocher  
53000 LAVAL  
02.43.66.04.77 (week-end)  
02.99.31.56.66 (semaine)

Monsieur le Président,

Dans le cadre d'un travail de recherche universitaire sur les associations s'opposant au projet d'extension de la ligne TGV Bretagne-Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, je vous serai reconnaissant de bien vouloir répondre au questionnaire suivant. Pour toute information, n'hésitez pas à me contacter.

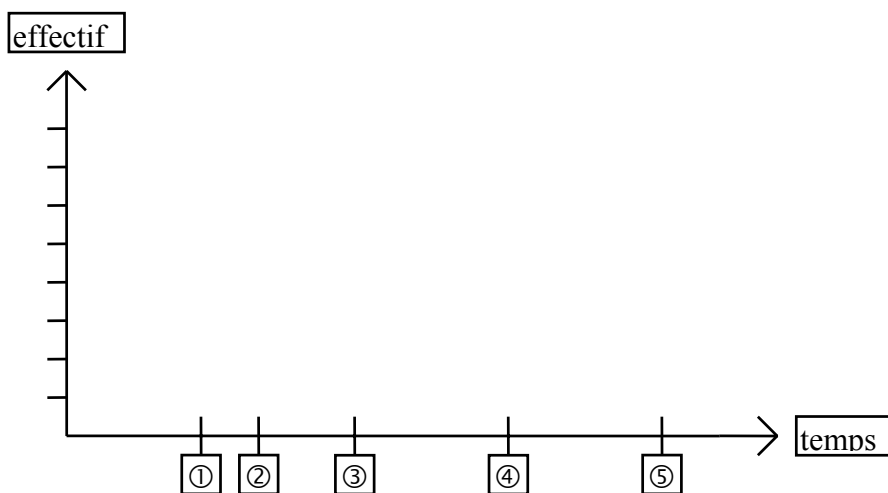
1. Quelle est la date de création de l'association ?

2. Quel est le nombre d'adhérents ?

3. Le nombre est-il ?

- stable
- en progression
- en régression

4. Précisez, si vous le pouvez, l'évolution des effectifs en fonction des grandes dates indiquées ?



- ① 25 mars 1997 : Parution des tracés dans un article de Ouest-France
- ② avril 1997 : Réception des "malettes" TGV (Etudes préliminaires)
- ③ 20 juin 1997 : manifestation à Laval
- ④ 20 septembre 1997 : manifestation au Mans
- ⑤ 1er janvier 1998

5. Quelles sont les communes de résidence de vos adhérents ?

nom de la commune	nombre d'adhérents y résidant

6. Votre association s'est-elle regroupée avec d'autres associations s'opposant au TGV ? Si oui, précisez la date du regroupement.

7. Quels types d'actions votre association a-t-elle menée ?

- affichage
- journaux
- manifestations
- panneaux
- tracts
- autres (précisez)

8. Le dialogue entre votre association et les institutions (Etat, SNCF ), a été selon vous ?

- absent
- médiocre
- moyen
- bon
- très bon

9. Pouvez-vous apporter un commentaire sur les étapes suivantes ?

<p>DEBAT PREALABLE</p> <p>(octobre 1994 à février 1995)</p>	
<p>ETUDES PRELIMINAIRES</p> <p>(mai 1995 à avril 1997)</p>	
<p>CONSULTATION SUITE AUX ETUDES PRELIMINAIRES</p> <p>(juin 1997 à septembre 1997)</p>	

10. Aujourd'hui, quel est votre sentiment sur le projet ?

## Profil socio-professionnel et motivations des opposants au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Dimanche 22 juin 2003 - Notre Dame des Landes

Ce questionnaire est réalisé en partenariat avec l'ACIPA. L'ensemble des résultats sera transmis à l'ACIPA.

### Votre relation avec les associations

1. Adhérez-vous à une association opposée au projet?

- oui  non

2. Si oui, laquelle ?

- ACIPA  Bien Vivre à Vigneux  ADECA  
 Solidarité Ecologie  Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (4 au maximum).

3. Adhérez-vous à d'autres associations pour la défense de l'environnement et/ou du cadre de vie ?

- oui  non

4. Adhérez-vous à d'autres associations (tous domaines) ?

- oui  non

### Choix résidentiels

5. Dans quelle commune résidez-vous?

- Notre-Dame-des-Landes  Grandchamp-des-Fontaines  
 Vigneux de Bretagne  Treillières  
 le Temple-de-Bretagne  Malville  
 Cordemais  Fay-de-Bretagne  
 Casson  Héric  
 autre commune

6. Si "autre commune", laquelle ?

7. Depuis combien de temps habitez-vous dans votre domicile actuel?

- 0-2 ans  2-5 ans  5-10 ans  
 10-15 ans  plus de 15 ans

8. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi d'habiter ici?

- emploi sur place  cadre de vie  
 proximité de certains services  vous avez toujours habité ici  
 coût du logement

une seule réponse possible

9. Etes-vous:

- locataire  propriétaire  
 occupant d'une résidence secondaire

10. Dans quelle commune travaillez-vous ?

### Le projet et ses impacts

11. Pour vous, l'aéroport représente une dégradation de la qualité de vie?

- faible  moyenne  forte

12. Parmi les éléments suivants, lesquels seront pour vous les plus touchés?

1. le bruit 2. le paysage  
3. l'environnement naturel 4. le patrimoine historique  
5. l'emprise foncière

Ordonnez 3 réponses.

13. Si à l'avenir les nuisances étaient trop importantes, seriez-vous prêt à déménager?

- oui  non  pas de réponse

14. Y avez-vous songé ?

- oui  non  pas de réponse

15. Aujourd'hui, ayant connaissance du projet actuel, viendriez-vous habiter au même endroit ?

- oui  non  pas de réponse

### Le débat public

16. Avez-vous assisté à une ou plusieurs réunions du débat public ?

- oui  non

17. Lors de ce débat public, avez-vous posé une question ou émis un commentaire ?

- oui  non

### Questions personnelles

18. Profession

- Agriculteurs  
 Artisans, commerçants et chefs d'entreprises  
 Cadres et professions intellectuelles supérieures  
 Professions intermédiaires  
 Employés  
 Ouvriers  
 Retraités  
 Autres personnes sans activité professionnelle

19. âge

- moins de 25 ans  entre 25 et 34 ans  
 entre 35 et 44 ans  entre 45 et 54 ans  
 entre 55 et 64 ans  65 ans et plus

20. Sexe

- homme  femme

21. Nombre de personnes vivant sous le même toit:

- 1  2  3  4  5  6 et plus



## TABLE DES CARTES

---

Carte 1. La conflictualité environnementale des régions à forte identité culturelle.....	p 8
Carte 2. Localisation des études de cas .....	p 90
Carte 3. Projet de parking dans le quartier de Villejean et espace de mobilisation .....	p 91
Carte 4. Projet d'usine de compostage de Corps-Nuds et répartition de la mobilisation.....	p 93
Carte 5. Le projet d'amélioration des relations routières entre Rennes et Redon, à la hauteur de Bains-sur-Oust et Sainte-Marie-de-Redon et géographie de la mobilisation.....	p 94
Carte 6. Le projet de RD 178 entre Nort / Erdre et Carquefou : variantes et dispositif associatif.....	p 96
Carte 7. Le projet de TGV Ouest à l'entrée de Rennes.....	p 97
Carte 8. Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.....	p 98
Carte 9. Un premier critère de distinction d'ordre géographique .....	p 101
Carte 10. Le projet de TGV Ouest en Mayenne et répartition du tissu associatif.....	p 103
Carte 11. Répartition départementale des conflits recensés dans la revue Combat Nature entre 1974 et 1994 .....	p 112
Carte 12. Une géographie contrastée à l'échelle infra-régionale .....	p 114
Carte 13. Valeur d'usage et zonage en aires urbaines.....	p 119
Carte 14. CAH des types de conflits et zonage en aire urbaine des communes bretonnes .....	p 128
Carte 15. Organisation générale de la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne .....	p 131
Carte 16. L'organisation auréolaire de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .....	p 136
Carte 17. L'organisation par bandes de la mobilisation face au projet de TGV Ouest en Mayenne .....	p 137
Carte 18. Des prises de position des élus fonctions de la distance au projet et de la forme de l'aménagement.....	p 139
Carte 19. Organisation générale de la diffusion des conflits d'aménagement en Bretagne .....	p 171
Carte 20. La diffusion de la mobilisation face à un aménagement surfacique dans le cadre d'un méso-conflit : le cas de l'usine de compostage à Corps-Nuds.....	p 178

Carte 21. La diffusion de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.....	p 180
Carte 22. La diffusion de la mobilisation face au projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne entre 1975 et 1981 .....	p 182
Carte 23. La diffusion de la mobilisation face à la RD 177 Rennes-Redon à la hauteur de Sainte-Marie-de-Redon et de Bains-sur-Oust .....	p 184
Carte 24. La diffusion de la mobilisation face au TGV Ouest en Mayenne .....	p 186
Carte 25. Répartition de la mobilisation face à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en juin 2003 .....	p 190
Carte 26. La géographie de la mobilisation « colle » à celle du projet .....	p 192
Carte 27. Poids démographique et géographie des conflits d'aménagement : cartographie des résidus .....	p 198
Carte 28. Croissance démographique et conflits d'aménagement .....	p 201
Carte 29. Typologie des communes bretonnes à partir de la classification ascendante hiérarchique.....	p 208
Carte 30. Des distributions très corrélées : conflits d'aménagement et fonction touristique.....	p 212
Carte 31. Conflits d'aménagement et fonction tertiaire .....	p 214
Carte 32. Conflits d'aménagement et fonction agricole : des distributions inverses .....	p 217
Carte 33. Espaces à forte valeur écologique et conflits d'aménagement .....	p 220
Carte 34. Diffusion de la mobilisation et expérience associative dans le domaine environnemental.....	p 236
Carte 35. Le contre-proposition de l'association « À l'est de l'Erdre ».....	p 278
Carte 36. Le périphérique ferré breton .....	p 287
Carte 37. La proposition « Michel Inizan » .....	p 288
Carte 38. Le nucléaire, une thématique mobilisatrice.....	p 306

## TABLE DES FIGURES

---

Figure 1. Modèle conceptuel de recherche.....	p 10
Figure 2. Relations entre les différentes formes de conflits et champ d'investigation de cette recherche.....	p 18
Figure 3. Les « passages possibles » entre les différents types d'associations.....	p 23
Figure 4. Conflit d'aménagement et territoire : une lecture systémique.....	p 25
Figure 5. Les trois dimensions du conflit d'aménagement.....	p 26
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.....	p 31
Figure 7. L'hypothèse générale de la thèse : une relation systémique entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement.....	p 33
Figure 8. Ouvrir la <i>boîte noire</i> du conflit d'aménagement.....	p 34
Figure 9. Espace(s) et conflit.....	p 37
Figure 10. Interrelations entre les espaces support, de conflit et de mobilisation.....	p 38
Figure 11. L'expression spatiale du <i>Nimby</i> .....	p 44
Figure 12. Les territoires du conflit d'aménagement.....	p 47
Figure 13. Des interactions d'intensité variable entre conflit et territoire modulées par les caractéristiques de l'aménagement.....	p 50
Figure 14. Le système territorial.....	p 51
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.....	p 57
Figure 16. Le face-à-face entre les populations locales et les forces de l'ordre à Plogoff vu par Nicole Le Garrec.....	p 59
Figure 17. Pourcentages cumulés des personnes prêtes à accepter une nouvelle installation industrielle en fonction de la distance au domicile.....	p 64
Figure 18. Taille de l'aménagement et distances d'impact selon Ratick et White.....	p 66
Figure 19. Une recherche exploratoire préalable à une démarche hypothético-déductive.....	p 71
Figure 20. Méthodologie de la 1 <sup>ère</sup> phase de la recherche exploratoire.....	p 72
Figure 21. Méthodologie de la 2 <sup>nde</sup> phase de la recherche exploratoire.....	p 73
Figure 22. Le passage d'une recherche exploratoire à une démarche hypothético-déductive.....	p 74

Figure 23. Le cadre méthodologique.....	p 76
Figure 24. Synthèse méthodologique des études de cas.....	p 78
Figure 25. Un exemple de création d'association publiée au Journal Officiel .....	p 87
Figure 26. Organisation générale de la géographie des conflits d'aménagement.....	p 122
Figure 27. Une organisation générale perturbée par la présence du littoral.....	p 122
Figure 28. La typologie issue de la CAH des types de conflits .....	p 127
Figure 29. Une organisation multiscalaire de la mobilisation fonction de la forme de l'aménagement .....	p 140
Figure 30. La mobilisation face à une infrastructure linéaire : organisation générale et nuances.....	p 141
Figure 31. Morphologie urbaine et géographie de la mobilisation : les barres limitent l'extension de la mobilisation face au parking-relais du VAL dans le quartier de Villejean à Rennes.....	p 143
Figure 32. Typologie des relations spatiales entre les emprises et les surfaces communales.....	p 146
Figure 33. Des opposants favorables au regroupement des nuisances.....	p 148
Figure 34. Les différents types de diffusion.....	p 162
Figure 35. Le couplage processus de diffusion par relocalisation et par expansion au sein des aires urbaines et des communes littorales .....	p 175
Figure 36. Processus de diffusion linéaire et par relocalisation le long des axes routiers majeurs.....	p 176
Figure 37. Des processus de diffusion variables suivant la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit.....	p 187
Figure 38. Diffusion des conflits d'aménagement et croissance démographique.....	p 203
Figure 39. Classification ascendante hiérarchique des communes bretonnes suivant le nombre de conflits, le poids et la croissance démographique .....	p 207
Figure 40. Échelle du conflit et des régimes de revendication.....	p 245
Figure 41. Les stratégies des actions collectives.....	p 248
Figure 42. Événement déclenchant et processus d'émergence du conflit.....	p 253
Figure 43. La carte, élément central du conflit d'aménagement.....	p 256
Figure 44. Les stratégies individuelles face à un projet d'aménagement.....	p 259
Figure 45. Territorialisation et délimitation du territoire à défendre .....	p 264
Figure 46. La dénonciation des atteintes au cadre de vie.....	p 265
Figure 47. Défense de l'intégrité territoriale et matérialisation d'une ligne TGV .....	p 269
Figure 48. Coordination de la mobilisation et respect des intérêts des associations qui la composent : le cas de Notre-Dame-des-Landes .....	p 273
Figure 49. La remise en cause de l'investissement dans le TGV Ouest .....	p 274
Figure 50. Le caractère constructif de la contre-proposition .....	p 277

Figure 51. A la recherche de la grandeur civique : une route pour tous .....	p 277
Figure 52. L'opposition de principe de certains militants.....	p 283
Figure 53. L'organisation du mouvement associatif face au TGV Ouest : du collectif à la division .....	p 284
Figure 54. Une exception consensuelle : la chapelle Saint-Jean-d'Épileur .....	p 298
Figure 55. Une association fréquente entre symbole identitaire et marque d'opposition à l'aménagement .....	p 302
Figure 56. Le <i>gwen ha du</i> flotte lors des manifestations contre le projet de laboratoire d'études sur le stockage des déchets nucléaires (ici à Quintin) .....	p 302
Figure 57. Le <i>gwen ha du</i> menacé par l'activité nucléaire.....	p 302
Figure 58. Une lecture systémique des mécanismes conduisant au conflit d'aménagement .....	p 308
Figure 59. Deux catégories de micro-conflits .....	p 309
Figure 60. Les effets des choix stratégiques sur la géographie de la mobilisation .....	p 309
Figure 61. Les méso-conflits face à un aménagement surfacique : une extension de l'espace de la mobilisation favorisée par les configurations spatiales et/ou le type d'aménagement .....	p 310
Figure 62. Macro-conflit dans le cadre d'aménagement de forme linéaire .....	p 311
Figure 63. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique .....	p 312
Figure 64. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique avec plusieurs espaces-supports.....	p 312

## TABLE DES GRAPHIQUES

---

Graphique 1. Les motifs d'entrée en conflit.....	p 88
Graphique 2. Evolution du nombre de conflits d'aménagement en Bretagne entre 1947 et 2002.....	p 151
Graphique 3. L'évolution des conflits liés aux activités nucléaires.....	p 154
Graphique 4. Evolution du nombre de conflits liés aux aménagements « foncier », « routiers », « haute et très haute-tension » et « urbanisme » .....	p 156
Graphique 5. Evolution du taux d'associativité des Français entre 1978 et 1994 .....	p 157
Graphique 6. Evolution des conflits liés aux types d'aménagements « gestion des déchets » et « élevages industriels ».....	p 159
Graphique 7. Effectifs des nouvelles communes mobilisées entre 1947 et 2002 .....	p 164
Graphique 8. Un effet cumulatif croissant .....	p 165
Graphique 9. Un effet cumulatif croissant sur les pôles urbains.....	p 166
Graphique 10. Étalement et effet-cumulatif dans les communes périurbaines .....	p 167
Graphique 11. Étalement et effet cumulatif au sein des communes multipolarisées.....	p 167
Graphique 12. Etalement et effet cumulatif au sein des communes rurales .....	p 168
Graphique 13. Un effet cumulatif croissant au sein des communes littorales .....	p 169
Graphique 14. Régression linéaire : population communale en 1999 et date d'apparition du premier conflit .....	p 174
Graphique 15. Taux de croissance démographique et nombre de conflits au sein des communes bretonnes entre 1990 et 2000 .....	p 204
Graphique 16. Cercle de corrélations et plan factoriel issus de l'ACP entre nombre de conflits, poids démographique et croissance démographique .....	p 206
Graphique 17. L'indépendance statistique entre la répartition des conflits d'aménagement et la fonction industrielle .....	p 215

## TABLE DES TABLEAUX

---

Tableau 1. Associations <i>nimby</i> et autres associations environnementales en Bretagne.....	p 20
Tableau 2. Les espaces de référence des associations d'après l'analyse de leur libellé.....	p 21
Tableau 3. L'acceptabilité sociale d'une décharge publique et d'une usine d'incinération .....	p 63
Tableau 4. Acceptabilité sociale de certaines infrastructures .....	p 63
Tableau 5. L'acceptabilité sociale des installations et infrastructures sources de nuisances à l'échelle régionale.....	p 65
Tableau 6. Des études de cas choisies en fonction du niveau de conflit et la forme de l'aménagement .....	p 78
Tableau 7. Les variables des études de cas .....	p 79
Tableau 8. Modes de collecte des études de cas .....	p 80
Tableau 9. Synoptique des principales informations extraites à partir du Journal Officiel .....	p 87
Tableau 10. Forme de l'aménagement et motifs d'entrée en conflit.....	p 88
Tableau 11. L'opposition au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, une première distinction entre adhérents et non adhérents .....	p 100
Tableau 12. Comparaison de la conflictualité environnementale observée dans différents types de départements .....	p 113
Tableau 13. Un contraste littoral / intérieur .....	p 114
Tableau 14. La valeur d'usage des communes bretonnes .....	p 116
Tableau 15. Valeur d'usage et zonage en aires urbaines.....	p 117
Tableau 16. Dispersion et concentration des communes urbaines, périurbaines, multipolarisées et rurales.....	p 118
Tableau 17. La situation littorale renforce la conflictualité .....	p 120
Tableau 18. L'impact variable de la situation littorale suivant les types d'espace .....	p 121
Tableau 19. Echelle du conflit et ZAU .....	p 124
Tableau 20. Une évaluation de l'échelle des conflits à partir de l'espace de référence des associations .....	p 125
Tableau 21. Répartition des classes de la CAH selon le ZAU.....	p 126
Tableau 22. Typologie : les espaces des conflits d'aménagement en Bretagne.....	p 130

Tableau 23. Aire d'extension comparée de la mobilisation suivant l'échelle du conflit et la forme de l'aménagement .....	p 134
Tableau 24. Les effets de l'emprise sur la mobilisation face à un aménagement linéaire.....	p 147
Tableau 25. Un processus étalement / effet cumulatif variable suivant les types d'aménagements.....	p 170
Tableau 26. Un processus de diffusion hiérarchique au sein des foyers émetteurs .....	p 173
Tableau 27. Communes mobilisées et poids démographique .....	p 196
Tableau 28. Nombre de conflits et poids démographique.....	p 196
Tableau 29. Résultats de la discrétisation des résidus.....	p 197
Tableau 30. Communes réceptrices et croissance démographique .....	p 200
Tableau 31. Nombre de conflits et périodes intercensitaires en croissance démographique.....	p 200
Tableau 32. Matrice des corrélations entre nombre de conflits, poids démographique et croissance démographique .....	p 205
Tableau 33. Classes issues de la classification ascendante hiérarchique .....	p 207
Tableau 34. Conflits d'aménagement et fonctions économiques : matrice des corrélations.....	p 210
Tableau 35. Valeur d'usage et fonction touristique .....	p 211
Tableau 36. Conflits d'aménagement et fonction tertiaire des communes bretonnes.....	p 213
Tableau 37. Une relation linéaire négative : conflits d'aménagement et fonction agricole.....	p 216
Tableau 38. Une corrélation positive entre valeur d'usage et espaces classés Natura 2000.....	p 218
Tableau 39. Types de conflits et variables explicatives.....	p 222
Tableau 40. La composition par sexe des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (groupe 1).....	p 226
Tableau 41. La composition par âge des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .....	p 226
Tableau 42. Classement des individus opposés à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes suivant les CSP .....	p 228
Tableau 43. Catégories socio-professionnelles des membres interrogés par Bruno Charlier et Bruno Maresca .....	p 228
Tableau 44. Présence et participation des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes au débat public.....	p 230
Tableau 45. Un niveau d'implication dans l'action collective pour fort chez les propriétaires.....	p 233
Tableau 46. Une implication dans l'action collective plus forte chez les individus les plus anciennement installés dans leur domicile actuel.....	p 233
Tableau 47. Implication dans l'action collective et expérience associative.....	p 234



Tableau 48. Un engagement circonstanciel en faveur de la défense du cadre de vie et de l'environnement.....	p 237
Tableau 49. Catégories socio-professionnelles des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes appartenant au groupe 2 .....	p 238
Tableau 50. Catégories socio-professionnelles des acheteurs de terrains indivis dans le vallon de Bedous (vallée d'Aspe) .....	p 239
Tableau 51. Les six mondes de la théorie de la justification.....	p 247

## TABLE DES MATIÈRES

---

Remerciements .....	p 2
Sommaire .....	p 4
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>
<b>CHAPITRE 1. LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : VERS UNE NOUVELLE PROBLÉMATIQUE GÉOGRAPHIQUE.....</b>	<b>p 14</b>
I. Un questionnement qui a évolué : des conflits environnementaux aux conflits d'aménagement .....	p 14
1. Conflits d'environnement, conflits d'aménagement : définitions et éléments de distinction .....	p 15
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.....	p 15
1.2. Conflits d'aménagement et conflits d'environnement : éléments de distinction .....	p 15
1.3. Une définition systémique du conflit d'aménagement.....	p 24
2. Traits structurels des conflits d'aménagement, limites des approches classiques et nouvelle approche géographique.....	p 25
2.1. Conflit interpersonnel et conflit public .....	p 26
2.2. Le conflit de territoire .....	p 31
3. Vers une approche géographique : problématique générale de la recherche .....	p 32

II. Une approche géographique des conflits d'aménagement : une tension entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement .....	p 34
1. Des conflits spatiaux .....	p 35
1.1. Éléments de définition.....	p 36
1.2. L'espace, enjeu du conflit d'aménagement et élément déterminant des prises de position.....	p 41
1.3. Temps, espace et conflits d'aménagement.....	p 45
2. Des conflits territorialisés.....	p 46
2.1. Comprendre les interactions entre conflit et territoire .....	p 46
2.2. Les éléments constitutifs de la territorialité intervenant dans l'émergence et le déroulement du conflit.....	p 50
2.3. Territoire, temps et conflits .....	p 56
3. L'acceptation sociale d'un équipement dépend aussi de ses caractéristiques.....	p 61
3.1. Forme de l'équipement, géographie du conflit et conséquences de la multiplication des espaces-supports .....	p 61
3.2. Le type d'équipement modifie le taux d'acceptabilité sociale.....	p 62
3.3. La taille de l'aménagement .....	p 65
III. Bilan des hypothèses et questions de recherche.....	p 67
1. Rappel de la problématique de recherche .....	p 67
2. L'articulation de la problématique autour de questions spécifiques de recherche .....	p 67
2.1. Questions de recherche ayant trait à la géographie des conflits d'aménagement .....	p 68
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.....	p 68
3. Les hypothèses de travail .....	p 68
CHAPITRE 2. UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....	p 70
I. D'une méthode exploratoire à une démarche hypothético-déductive.....	p 70
1. Une méthode exploratoire en deux temps... ..	p 70
1.1. Le 1 <sup>er</sup> temps de la recherche exploratoire : l'étude de la contestation riveraine face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire .....	p 71

1.2. Le 2 <sup>nd</sup> temps de la recherche exploratoire : une géographie des conflits « liés à l'aménagement du territoire » .....	p 73
2. ... conduisant à une démarche hypothético-déductive.....	p 74
II. Des outils méthodologiques complémentaires pour une approche géographique.....	p 75
1. Des outils méthodologiques complémentaires articulant recherche quantitative et recherche qualitative.....	p 75
1.1. Une bibliographie récente .....	p 76
1.2. Une base de données géo-référencée à l'échelle régionale .....	p 76
1.3. Des études de cas principales et complémentaires.....	p 77
2. Une approche géographique.....	p 82
2.1. Varier les échelles d'observation .....	p 82
2.2. Mettre en perspective les différents acteurs mobilisés face au projet.....	p 82
2.3. S'appuyer sur des projets d'aménagement précis .....	p 83
2.4. La carte, un outil fondamental pour comprendre le fonctionnement des conflits d'aménagement .....	p 83
3. Une approche de géographie sociale ? .....	p 83
III. Présentation de la base de données et des études de cas .....	p 86
1. Une base de données originale .....	p 86
1.1. Un mode d'inventaire original .....	p 86
2.2. Une base de données tendant vers l'exhaustivité .....	p 89
2. Études de cas principales et études de cas complémentaires .....	p 90
2.1. Les études de cas principales .....	p 91
2.2. Les études complémentaires.....	p 104
4.2. Le projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne .....	p 104
Conclusion de la première partie.....	p 106

**DEUXIÈME PARTIE. LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS  
D'AMÉNAGEMENT.....p 107**

**CHAPITRE 3. LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS  
D'AMÉNAGEMENT ..... p 109**

**I. La géographie des conflits d'aménagement : Une répartition des valeurs d'usage  
très contrastée..... p 110**

**1. Une géographie contrastée à toutes les échelles..... p 110**

**1.1. Une répartition contrastée à l'échelle des départements français ..... p 110**

**1.2. Une géographie contrastée à l'échelle infra-régionale ..... p 113**

**2. La géographie des conflits d'aménagement à l'échelle communale au sein de  
l'espace breton : entre concentration et dispersion ..... p 115**

**2.1. Une concentration très forte sur les pôles urbains..... p 116**

**2.2. De fortes disparités au sein des différents types de communes ..... p 117**

**2.2. La situation littorale, un facteur aggravant ?..... p 120**

**2.3. Une géographie des conflits organisée suivant la distance aux pôles  
urbains ..... p 121**

**3. Echelle des conflits, types d'aménagement contestés et géographie des  
conflits d'aménagement ..... p 123**

**3.1. Echelle des conflits et géographie des conflits d'aménagement..... p 123**

**3.2. Echelle du conflit et types d'aménagement contestés..... p 124**

**3.3. Des espaces privilégiés pour certains types de conflits..... p 125**

**4. Synthèse : la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne..... p 129**

**II. La géographie de la mobilisation à l'échelle du conflit..... p 133**

**1. Une organisation générale de la mobilisation variable suivant la forme de  
l'aménagement ..... p 133**

**1.1. Une organisation générale multiscalaire ..... p 133**

**1.2. Une illustration à partir de deux macro-conflits..... p 134**

**1.3. Synthèse : l'organisation de la mobilisation dépend d'un schéma  
multiscalaire fonction de la forme de l'aménagement ..... p 139**

**2. Les éléments apportant une nuance à l'organisation générale ..... p 140**

**2.1. Des facteurs communs à l'ensemble des aménagements ..... p 140**

**2.2. Un facteur spécifique aux aménagements linéaires : l'emplacement de  
l'emprise sur le territoire communal ..... p 144**

CHAPITRE 4. INTÉGRER LE TEMPS À L'ESPACE POUR UNE MEILLEURE COMPRÉHENSION DE LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....	p 150
I. Les causes structurelles de l'évolution des conflits d'aménagement.....	p 150
1. Les conditions d'émergence des conflits d'aménagement.....	p 151
2. La stabilisation des années 1983-89 et la baisse de la conflictualité sociale .....	p 156
3. Les années 1990, « réactivation du local » et recrudescence des mouvements <i>nimby</i> .....	p 158
II. La diffusion des conflits d'aménagement au sein de l'espace breton : analyse de l'évolution des valeurs d'usage des espaces .....	p 161
1. Rappels théoriques sur les processus de diffusion dans l'espace.....	p 161
2. Un processus d'étalement alternant avec un effet cumulatif croissant .....	p 163
2.1. Un processus d'étalement toujours en cours. ....	p 163
2.2. ... alternant avec un effet cumulatif croissant.....	p 164
2.3. Un couple étalement / effet cumulatif variable suivant les types d'espaces et les types d'aménagements .....	p 165
3. Les processus de diffusion en oeuvre.....	p 170
3.1. Foyers émetteurs et diffusion hiérarchique .....	p 172
3.2. Un processus de diffusion par relocalisation.....	p 174
3.3. Un couplage processus de diffusion par relocalisation et expansion au sein des aires urbaines et des communes littorales .....	p 174
3.4. Un processus de diffusion linéaire et par relocalisation le long des axes routiers majeurs .....	p 175
3.5. Un processus de diffusion au « hasard » au sein des espaces à faible valeur d'usage .....	p 176
III. la diffusion de la mobilisation à l'échelle du conflit.....	p 177
1. Des modalités de diffusion de la mobilisation variables suivant la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit .....	p 177
1.1. La diffusion de la mobilisation face aux aménagements surfaciques .....	p 177
1.2. La diffusion de la mobilisation dans le cadre des aménagements linéaires .....	p 183
1.3. Synthèse : forme de l'aménagement, échelle du conflit, et diffusion de la mobilisation .....	p 186
2. Améliorer la définition de la géographie du projet pour restreindre les conflits ..	p 188

2.1. La géographie de la mobilisation colle à celle du projet : l'évolution de la géographie de la mobilisation à Notre-Dame-des-Landes .....	p 189
2.2. Contraction spatiale de l'aménagement et rétraction de l'espace de mobilisation : le TGV à l'entrée de Rennes .....	p 191
 CHAPITRE 5. GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT ET FACTEURS SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX.....	p 194
 I. Expliquer la géographie des conflits d'aménagement : les apports de l'analyse à l'échelle communale au sein de l'espace breton .....	p 194
1. Conflits d'aménagement, poids démographique et croissance démographique....	p 195
1.1. Poids démographique et conflits d'aménagement : modèles et résidus ....	p 195
1.2. Des conflits dans des espaces en croissance démographique .....	p 199
2.3. Analyse de la relation croissance démographique, poids démographique et nombre de conflits .....	p 204
2. Conflits d'aménagement, fonctions économiques et espaces naturels sensibles ..	p 210
2.1. Conflits d'aménagement et fonctions économiques.....	p 210
2.2. La valeur écologique des espaces : une condition non suffisante au déclenchement des conflits d'aménagement .....	p 218
3. Facteurs explicatifs et types d'aménagement.....	p 221
 II. Conflits d'aménagement et structure de la population .....	p 224
1. Une structure de la population mobilisée différente de celle des conflits d'environnement.....	p 225
1.1. Une distinction selon la composition par sexe et par âge .....	p 225
1.2. Une seconde distinction suivant les catégories socio-professionnelles ....	p 227
2. Un degré d'implication dans la mobilisation fonction de la structure de la population.....	p 229
2.1. Une évaluation du degré d'investissement face à un projet d'aménagement suivant les CSP : la présence et la participation au débat public organisé dans le cadre du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .....	p 229
2.2. Statut d'occupation et ancienneté de la domiciliation.....	p 232
2.3. Les réseaux de sociabilité.....	p 234
3. Structure de la population et diffusion de la mobilisation .....	p 234
3.1. Expérience associative dans le domaine de l'environnement .....	p 235
3.2. Catégories socio-professionnelles et diffusion de la mobilisation .....	p 237
 Conclusion de la deuxième partie .....	p 241

**TROISIÈME PARTIE. FONCTIONNEMENT ET RÉGULATION DES  
CONFLITS D'AMÉNAGEMENT ..... p 242**

CHAPITRE 6. ORGANISATION ET STRATÉGIES DES MOBILISATIONS  
ASSOCIATIVES ..... p 244

I. Les stratégies des opposants ..... p 248

1. La stratégie de l'acceptation conditionnée ..... p 249

2. Les stratégies *nimby* ..... p 249

3. La stratégie de la localisation justifiée ..... p 249

4. Stratégies d'oppositions à la localisation et principes d'exception..... p 250

5. Les oppositions aux modalités de mise en œuvre d'un projet..... p 250

6. Stratégie d'opposition de principe..... p 251

II. Construction de l'action collective et stratégie *nimby*..... p 252

1. Inscription du projet dans l'espace et passage à l'action collective ..... p 252

1.1. L'inscription dans l'espace, « événement déclenchant » ..... p 252

1.2. « Animal traqué » et stratégies individuelles ..... p 257

1.3. Passage à l'action collective, entrée dans le « monde civique » et territorialisation ..... p 260

2. La dénonciation des atteintes à l'environnement et au cadre de vie ..... p 263

3. Issues : acceptation conditionnée, évolution vers méso-conflit, acceptation justifiée ..... p 265

III. « Montée en généralité », territorialisation et émergence d'une contre-expertise ..... p 267

1. Changement d'échelle, nouveaux enjeux..... p 267

2. La poursuite de la territorialisation ..... p 268

2.1. Défendre l'intégrité territoriale ..... p 268

2.2. Une action de patrimonialisation..... p 270

2.3. Défendre un territoire, c'est aussi lui donner une visibilité de l'extérieur ..... p 270

3. Coordination par le projet et émergence d'une contre-expertise ..... p 272

3.1. La coordination des associations par le projet ..... p 272

3.2. Émergence d'une contre-expertise concernant le coût du projet et les effets structurants ..... p 274

3.3. L'entrée dans le *monde civique* : la contre-proposition ..... p 275



4. Issue : évolution vers un macro-conflit, acceptation justifiée, abandon du projet.....	p 278
4.1. L'acceptation justifiée .....	p 278
4.2. L'acceptation conditionnée .....	p 279
4.3. L'abandon du projet .....	p 279
4.4. L'évolution vers le macro-conflit.....	p 280
IV. Reformulation de l'intérêt général .....	p 281
1. Renforcement de la coordination et constitution d'un réseau d'expertise associatif.....	p 281
1.1. Coordination et constitution d'un réseau d'expertise.....	p 281
1.2. Des tensions entre opposants variables suivant la forme de l'aménagement .....	p 282
2. Une double expertise <i>civique</i> et <i>industrielle</i> .....	p 285
2.1. Améliorer l'existant.....	p 286
2.2. Proposer un nouveau schéma d'aménagement.....	p 288
4. Issue.....	p 289
 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
I. Les enjeux de la mobilisation : réhabiliter le <i>nimby</i> .....	p 291
1. Entrer en politique pour dépasser le <i>nimby</i> .....	p 291
2. Une tension idéale entre <i>cité domestique</i> et <i>cité civique</i> .....	p 293
II. Des interactions conflit / territoire d'intensité variable suivant les configurations territoriales et les caractéristiques de l'aménagement.....	p 294
1. Des interactions d'intensité variable suivant les configurations territoriales.....	p 294
1.1. Une interaction fonction du niveau de territorialité initiale .....	p 294
1.2. La place spécifique du patrimoine dans cette interaction .....	p 297
1.3. Une interaction renforcée par l'identité culturelle .....	p 300
1.4. La présence de personnes-ressources .....	p 303
2. Interactions d'intensité variable et caractéristiques de l'aménagement .....	p 304
2.1. La forme .....	p 304
2.2. Le type d'aménagement .....	p 304

III. Vers une identification des systèmes conflictuels.....	p 307
1. Définir un système conflictuel .....	p 307
2. Du système « conflictuel » à la modélisation de configurations conflictuelles ....	p 308
2.1. Configuration n°1 : les micro-conflits.....	p 308
2.2. Configuration n°2 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire.....	p 309
2.3. Configuration n°3 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme surfacique.....	p 310
2.4. Configuration n°4 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire.....	p 310
2.5. Configuration n°5 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec un seul espace-support.....	p 311
2.6. Configuration n°6 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec plusieurs espaces-supports potentiels .....	p 312
Conclusion de la troisième partie .....	p 314
Conclusion générale .....	p 315
Bibliographie et sources .....	p 323
Annexes .....	p 339
Table des cartes .....	p 344
Table des figures .....	p 346
Table des graphiques .....	p 349
Table des tableaux.....	p 350
Table des matières.....	p 353



### **Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton.**

Très peu de travaux distinguent les conflits d'aménagement des conflits environnementaux. Pourtant les rapports que les premiers entretiennent avec l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement en font des conflits particuliers. Ce sont précisément ces rapports que cette thèse se propose d'appréhender à travers une lecture systémique. En choisissant d'étudier les associations nées en réaction à des projets d'aménagement, cette recherche place la localisation et les mécanismes des conflits au centre de l'analyse. La méthodologie de recherche s'organise autour d'une articulation entre approches quantitative et qualitative. Une base de données de huit cents conflits d'aménagement recensés en Bretagne depuis la Guerre permet d'en dresser une géographie régionale. Neuf études de cas portant sur des conflits d'intensité variable permettent ensuite d'appréhender le fonctionnement des conflits d'aménagement. Les résultats obtenus sont de deux ordres. D'une part, ils démontrent que la géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés socio-spatiales du territoire d'accueil et de l'aménagement. D'autre part, nos travaux mettent en évidence la manière dont le territoire et le conflit se nourrissent mutuellement selon des interactions d'intensité variable. Plus globalement, cette thèse pose la question de l'insertion territoriale durable des aménagements.

Discipline : Géographie, Aménagement de l'Espace - Urbanisme.

Mots clés : conflit, aménagement, environnement, association, espace, territoire, *nimby*, Bretagne.

### **Planning conflicts : theoretical and practical analysis from the Brittany case.**

Very few study distinguish planning conflicts from the environmental ones. However the relations between the planning conflicts and space, territory or planning characteristics make them original. It is precisely these relations that this thesis focuses on through a systemic approach. While choosing the study of associations born in reaction with planning projects, this research places the localisation and the mechanisms of the conflicts in the center of the analysis. The methodology is based on an articulation between quantitative and qualitative approaches. A data base built from eight hundred planning conflicts listed in Brittany since the World War II allows to draw up a regional geography. Nine case studies on various conflicts lead to the comprehension of the conflicts' operation. There are two types of results. The former shows that the planning conflicts' geography is a function of the socio-space properties from the territory of reception and of the planning. The latter highlights the way in which the territory and the conflict are mutually nourished according to interactions of variable intensity. Overall, this thesis raises the question of the sustainable territorial insertion of planning projects.

Discipline: Geography, Space planning - Town planning.

Key words: conflict, installation, environment, lobby, space, territory, NIMBY, Brittany.