

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...

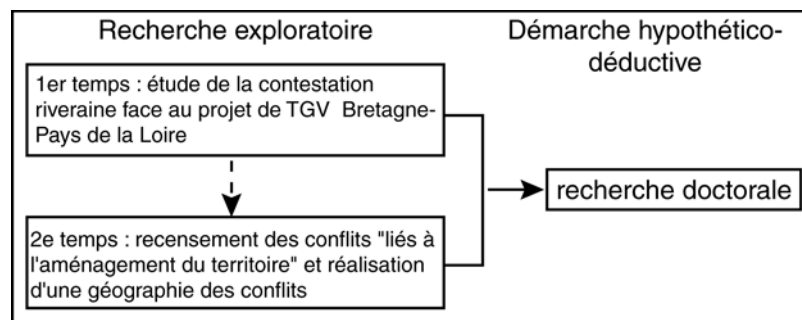
Cette phase exploratoire s'est déroulée en deux temps, un premier consacré à une étude de la contestation riveraine face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire¹⁵⁹, et un second consacré à la réalisation d'une géographie des « conflits liés à l'aménagement » à partir d'un

¹⁵⁹ 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)¹⁶⁰. 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 »¹⁶¹.

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.

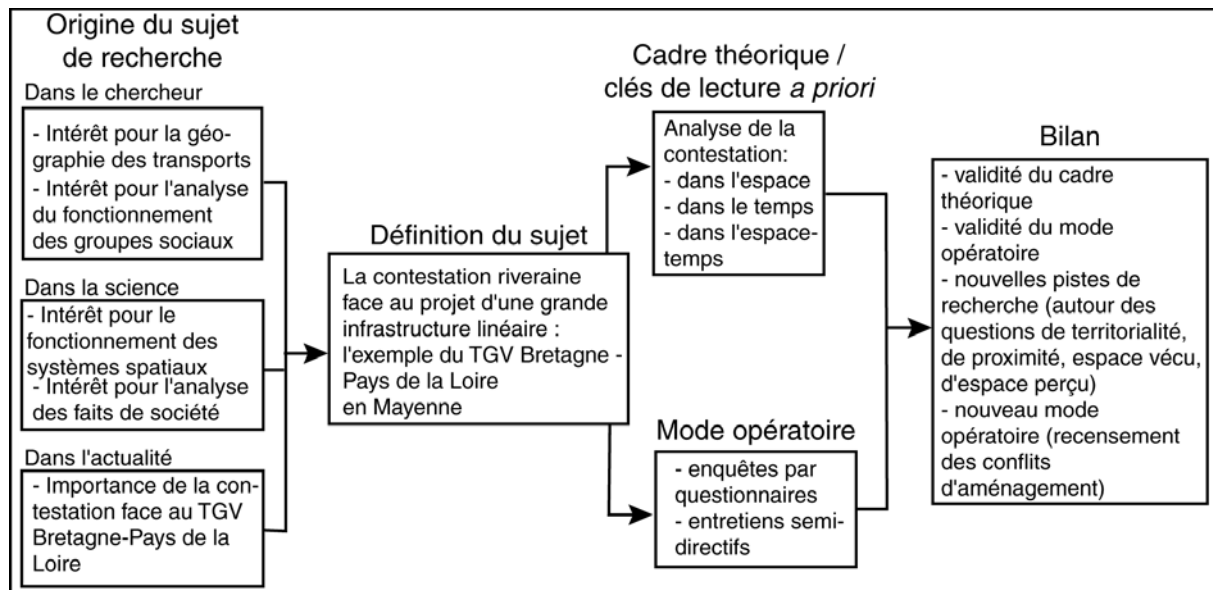
1.1. Le 1^{er} temps de la recherche exploratoire : l'étude de la contestation riveraine face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire

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.

¹⁶⁰ 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.

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

Figure 20. Méthodologie de la 1^{ère} 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 périurbains¹⁶², et Donald G. Janelle pour les villes nord-américaines¹⁶³. C'est la vérification de la validité de cette démarche qui a occupé le second

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

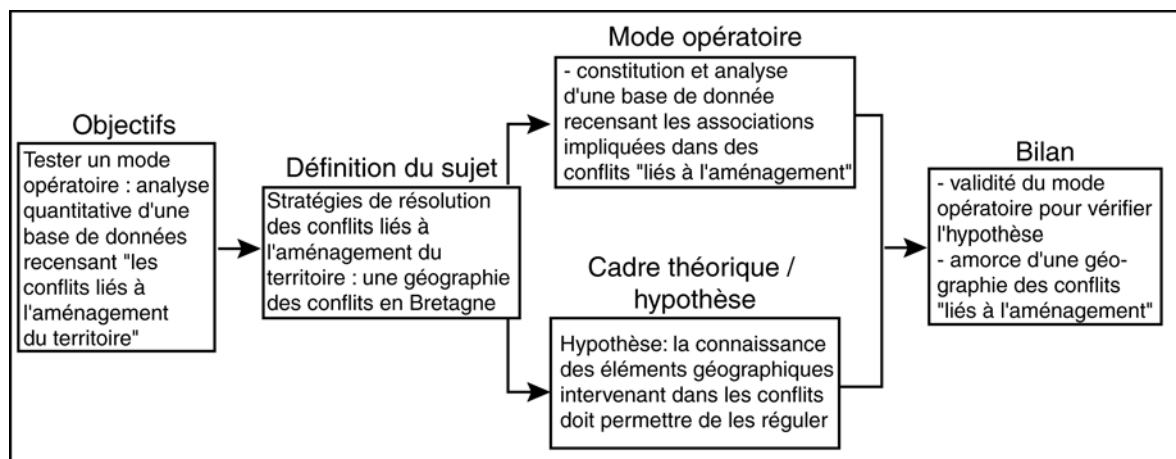
¹⁶³ Donald G. Janelle propose une cartographie des conflits basée sur leur recensement à partir de la presse locale pour une ville canadienne. Cf. JANELLE DONALD G., 1977, « Structural

temps de la recherche exploratoire.

1.2. Le 2nd 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 »¹⁶⁴ en Bretagne¹⁶⁵ 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 2nd 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.

¹⁶⁴ 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 ».

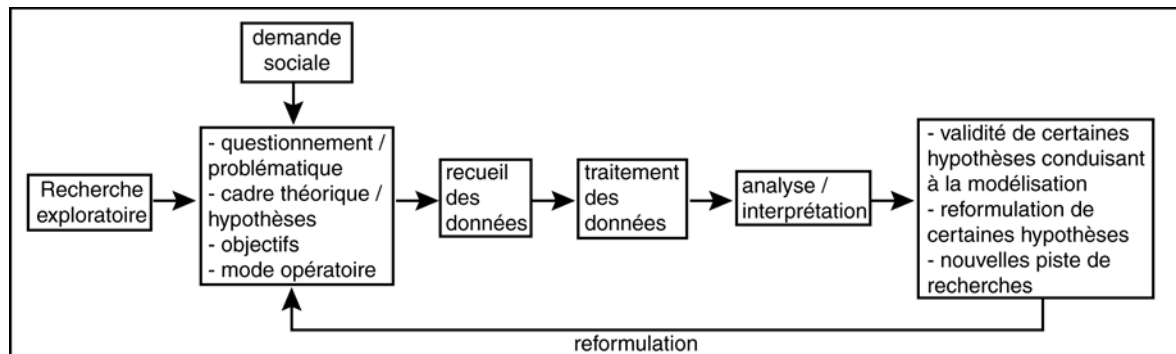
¹⁶⁵ Le choix de la Bretagne résulte d'une part de la localisation du laboratoire auquel nous sommes rattachés, et d'autre part, des possibilités de financement de recherche proposées par la Région Bretagne.

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 validité¹⁶⁶ (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.

¹⁶⁶ BAILLY Antoine, BEGUIN Hubert, 1995, *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Masson, 5^e 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.

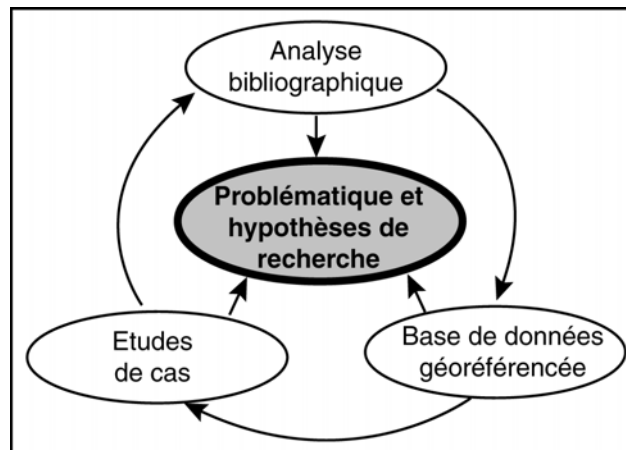
II. DES OUTILS MÉTHODOLOGIQUES COMPLÉMENTAIRES POUR UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE

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^{ème} 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^e 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 »¹⁶⁷.

¹⁶⁷ 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.

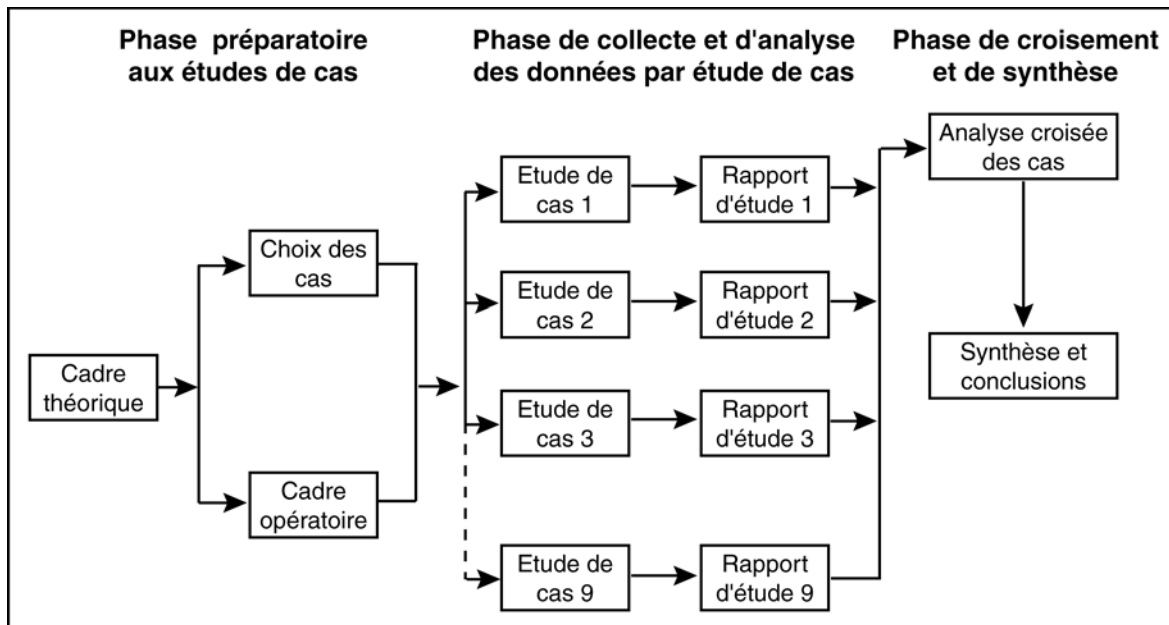
Cette base de données, une fois intégrée dans un Système d'Information Géographique (SIG), nous a permis d'analyser des informations spatialisées.

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 |
|----------------------|---|---|
| Micro-conflit | | - parking-relais du VAL, quartier de Villejean, Rennes |
| Méso-conflit | - 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> |
| Macro-conflit | - 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

| | |
|-------------------------------|--|
| Le projet | <ul style="list-style-type: none">- 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 ;- retracer l'historique du projet, les principales étapes de son déroulement et du processus décisionnel qui y est associé. |
| L'opposition au projet | <ul style="list-style-type: none">- 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 ;- faire le point sur les actions réalisées, en cours ou à venir par les populations mobilisées à l'encontre du projet ;- établir l'organisation de la mobilisation, ces liens avec d'autres associations, avec les élus... |
| La ou les associations | <ul style="list-style-type: none">- le nombre d'adhérents- composition socio-professionnelle du bureau- apport en terme de sociabilité |
| Contexte socio-spatial | <ul style="list-style-type: none">- profil démographique des communes concernées- présence de patrimoine historique et écologique- réseau de sociabilité pré-existant |

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 | Parking-relais, Rennes | - Mr L. F., membre actif de l'association des résidents de Villejean ; le 12/06/2001 à Rennes. | | - presse régionale | | | |
| | Usine de compostage, Corps-Nuds | - Mlle A., secrétaire de l'association. | | - presse régionale | | - réunion publique organisée par l'association | |
| | Le projet d'amélioration des relations routières entre Rennes et Redon, à la hauteur de Bains-sur-Oust et Sainte-Marie, RD 177 | - 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 | |
| | Le projet de route départementale RD 178 entre Nort-sur-Erdre et Carquefou | - 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 », http://rd178.free.fr | - promenade sur le site | |
| | TGV entrée de Rennes | - Mr D. B., président de « association pour la protection de la vallée du Blossne 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. |
| | Aéroport Notre-Dame-des-Landes | - 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, http://acipa.free.fr | - réunion publique - les pique-niques 2001 et 2003 - réunion du débat préalable - promenade sur le site - réunion de synthèse | |
| | TGV Ouest | - 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 | Milizac | | | - presse régionale | - site de « l'association pour la qualité de vie à Milizac », http://site.voila.fr/aqvm | | |
| | Plogoff | | | - presse régionale | | | - KERNALÉGENN 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 conflit¹⁶⁸.

➤ 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

¹⁶⁸ 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 »¹⁶⁹. 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 »¹⁷⁰.

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

¹⁶⁹ CLAVAL Paul, 2001, *Épistémologie de la géographie*, Paris, Nathan, p. 238.

¹⁷⁰ 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 équipe¹⁷¹, nous a invité à nous poser cette question : notre thèse est-elle une recherche de géographie sociale ? Assurément la réponse est

¹⁷¹ 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 sociale¹⁷². 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 »¹⁷³.

Etabli dans un contexte où la géographie néo-positiviste occupait le haut du pavé, le renversement de l'ordre des facteurs proposé par Renée Rochefort¹⁷⁴ 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 sens¹⁷⁵. 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

¹⁷² « 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.

¹⁷³ 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.

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

¹⁷⁵ 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 physiques¹⁷⁶.

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.

¹⁷⁶ 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^{er} 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

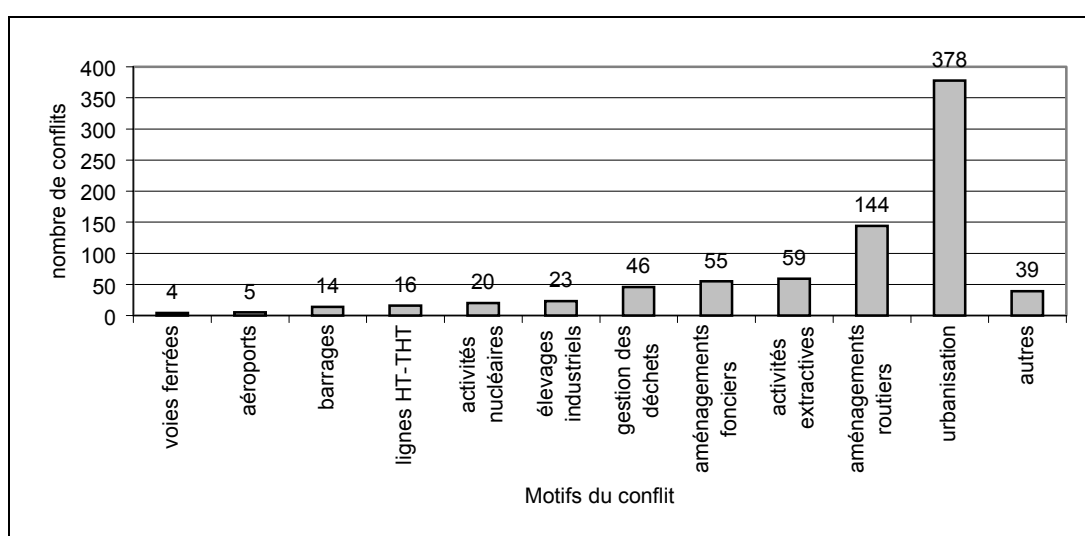
Les motifs de l'entrée dans le conflit sont divers. Nous en avons recensé onze, réuni suivant la forme de l'aménagement contesté (tableau 10), auxquels il convient d'ajouter une rubrique « autre » qui contient les conflits dont nous n'avons pas pu définir précisément l'objet ainsi que les formes de conflits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

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

| Forme de l'aménagement | Motifs d'entrée en conflit |
|------------------------|--|
| Linéaire | - voies ferrées - lignes à haute et très haute-tension - aménagements routiers |
| Surfacique | - 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 fonciers¹⁷⁷ 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.

¹⁷⁷ 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 travailler¹⁷⁸. 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 »¹⁷⁹. 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 Routes¹⁸⁰. Cependant, ces informations restent limitées dans le temps, la première source s'étendant de 1990 à 1998 et la seconde de 1987 à 1998.

¹⁷⁸ 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.

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

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

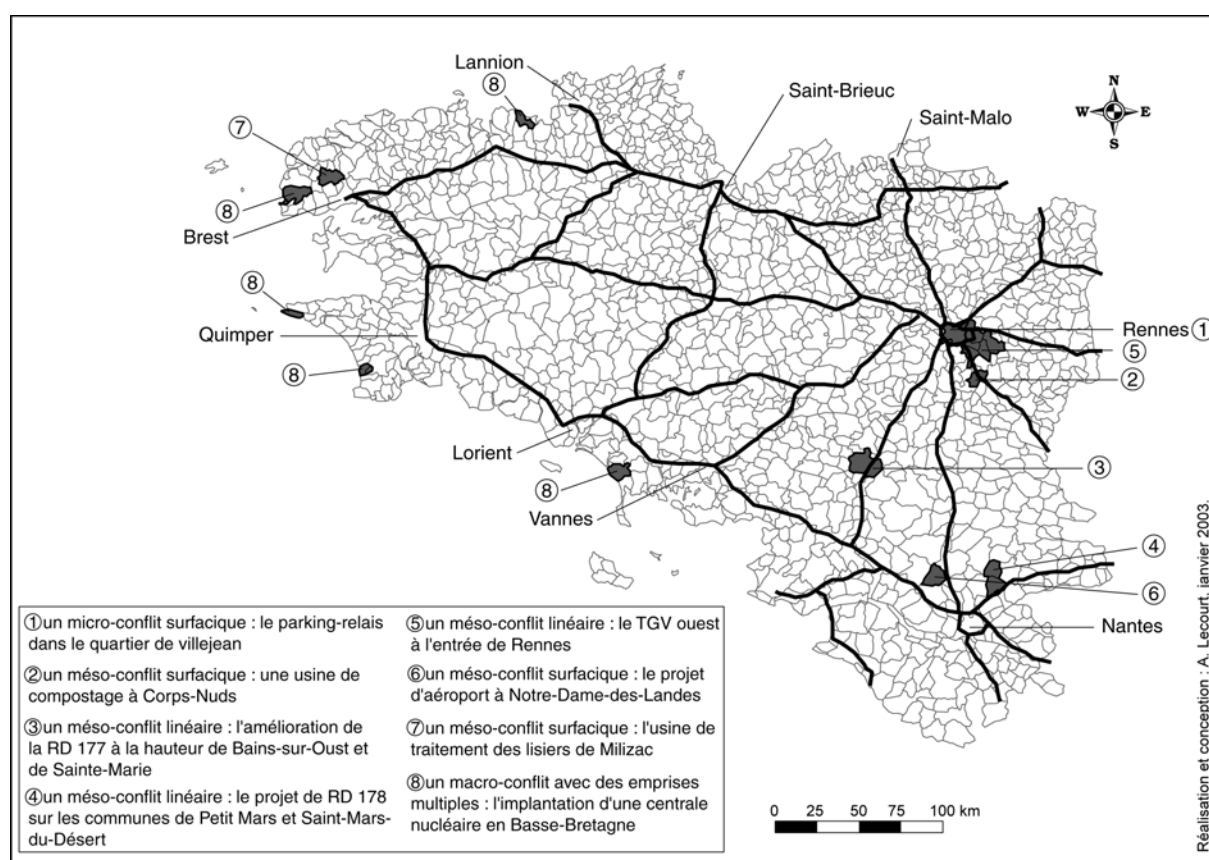
La base de donnée que nous proposons d'exploiter est ainsi, à notre connaissance, la seule portant exclusivement sur les conflits d'aménagement et tendant vers une certaine exhaustivité.

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

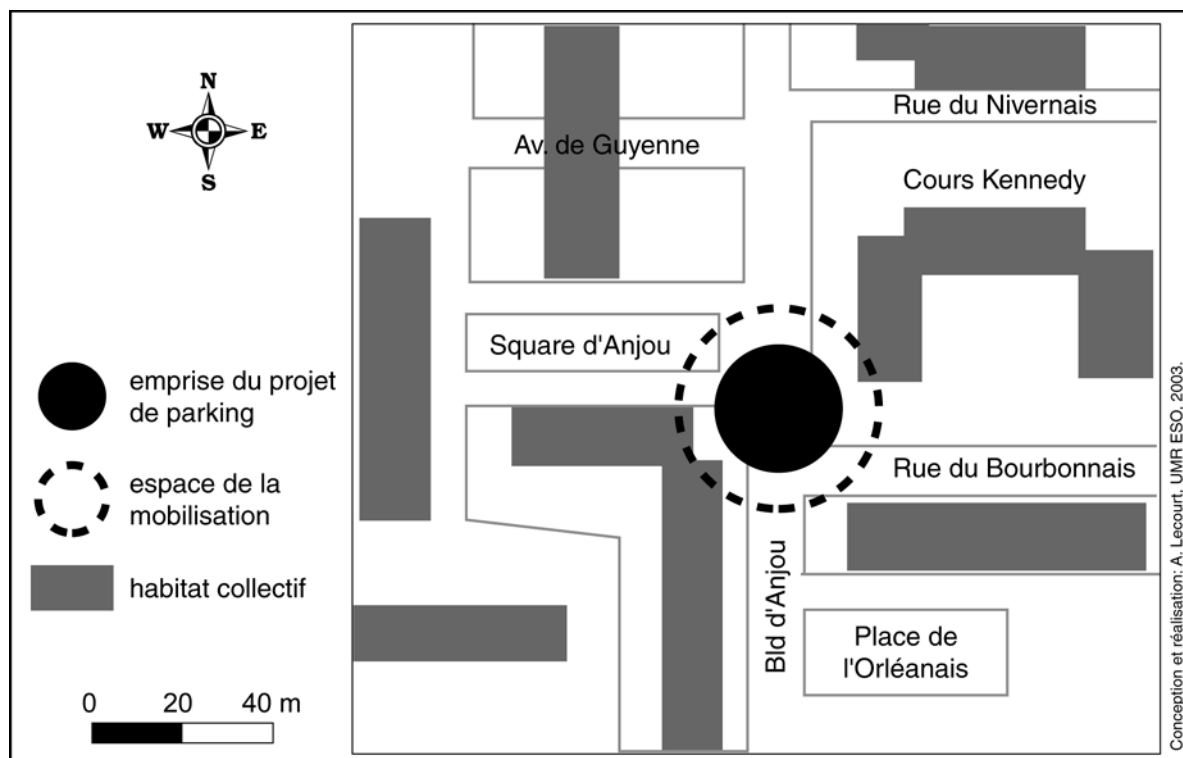
Pour la réalisation des sept études de cas principales, nous avons eu recours à des modes de collecte plus nombreux. Ces études de cas ont été choisies en fonction de l'échelle du conflit, de la forme de l'aménagement contesté, mais aussi en fonction des stratégies auxquelles ont eu recours les opposants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

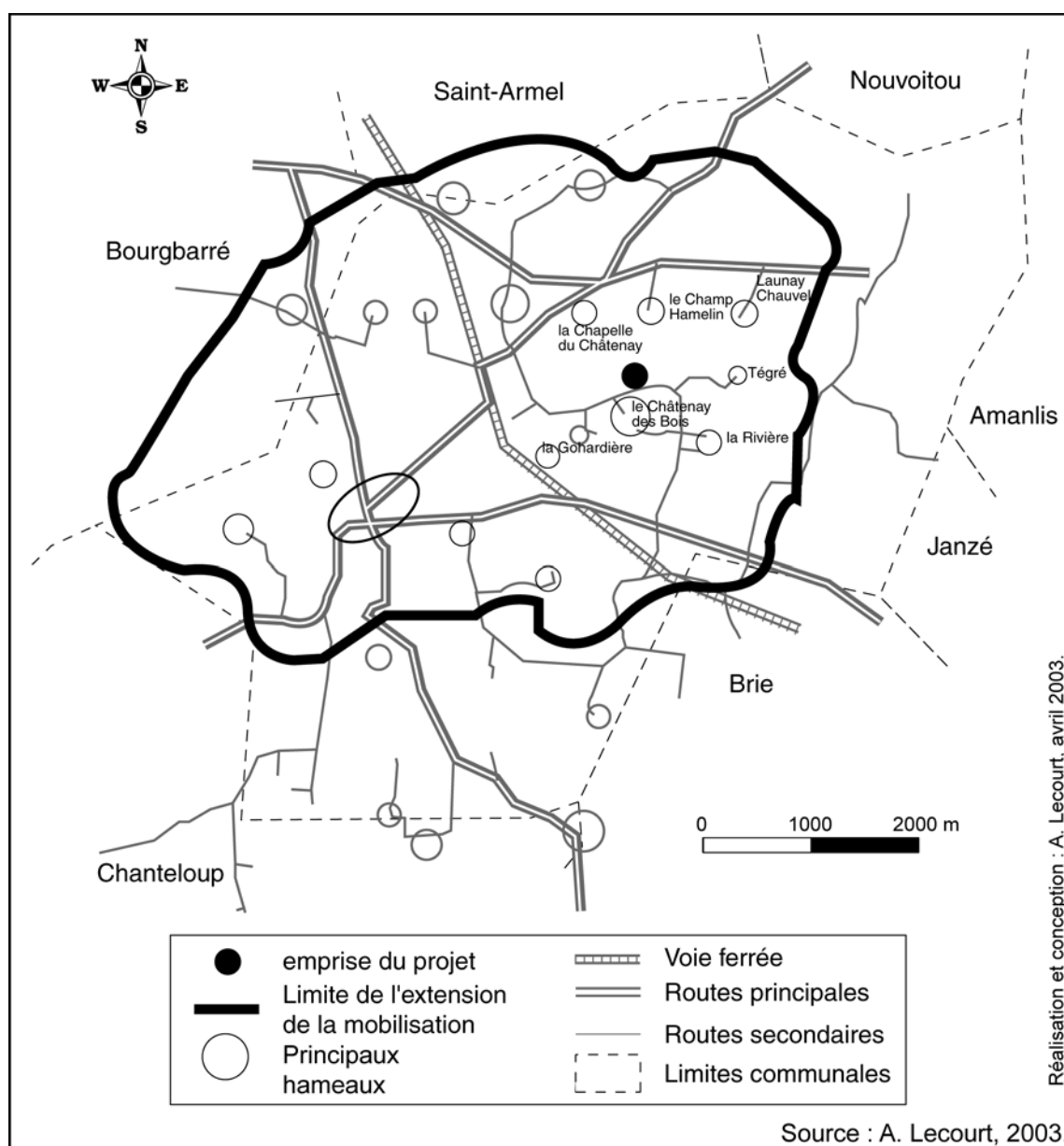


b. Un méso-conflit surfacique : une usine de compostage à Corps-Nuds

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



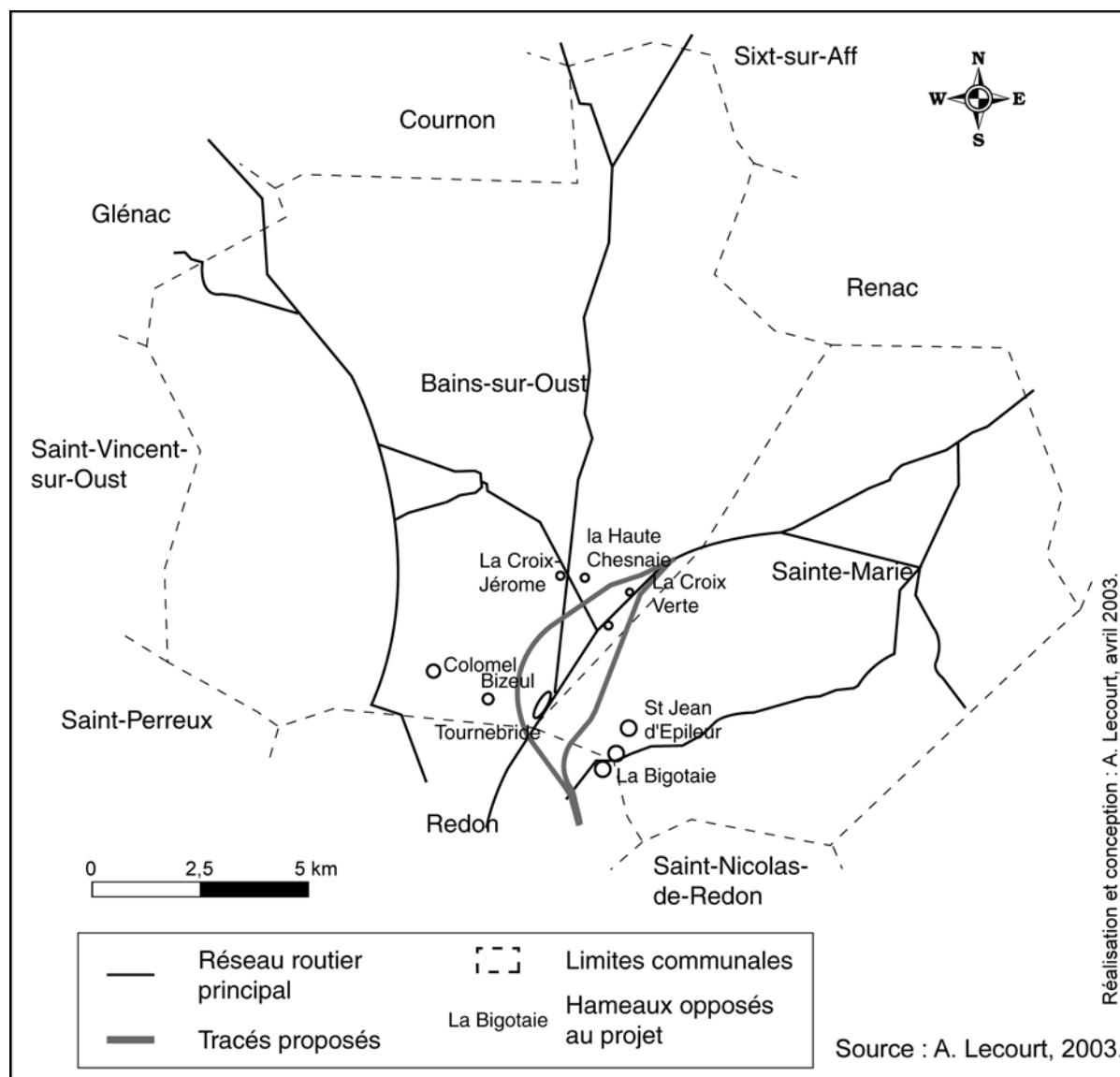
c. Trois méso-conflits linéaires

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.

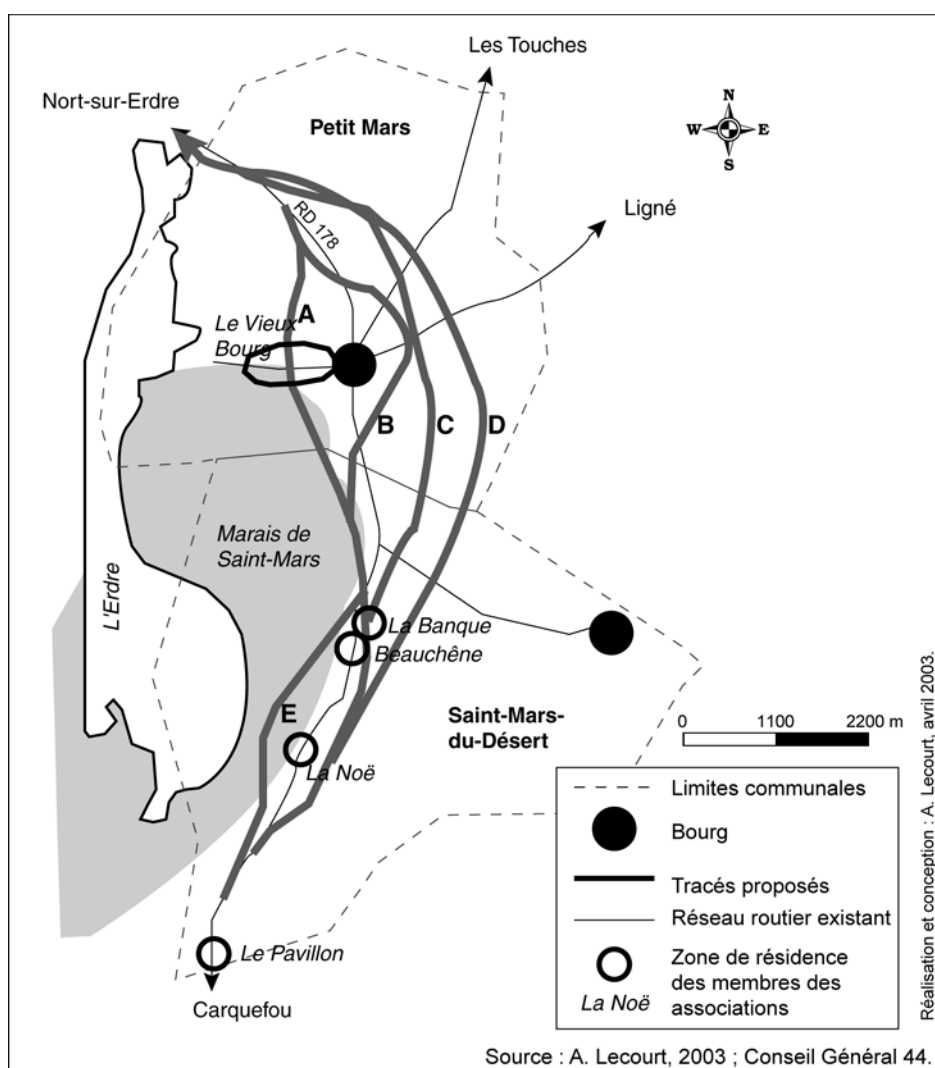
En juin 1998, cinq variantes sont proposées par le Conseil Général. Rapidement, les préférences se portent sur la variante A (carte 6). Les variantes B et C sont écartées en raison des impacts sur l'habitat sur la commune de Petit Mars, qui se prononce pour le tracé A. Le maire de Saint-Mars-du-Désert 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 rapidement¹⁸¹, 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



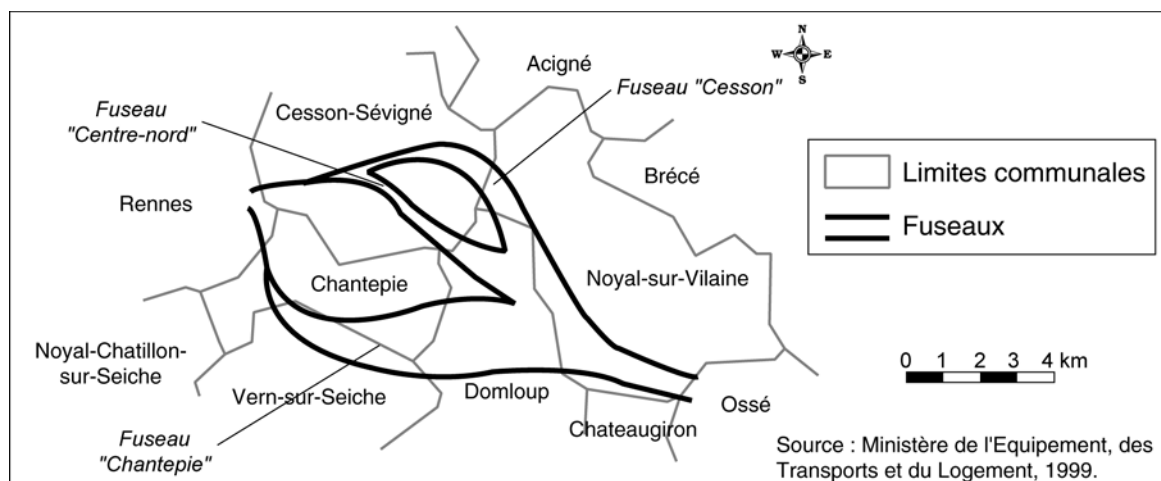
➤ Le TGV Ouest à l'entrée de Rennes

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

¹⁸¹ 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 constante¹⁸². 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.

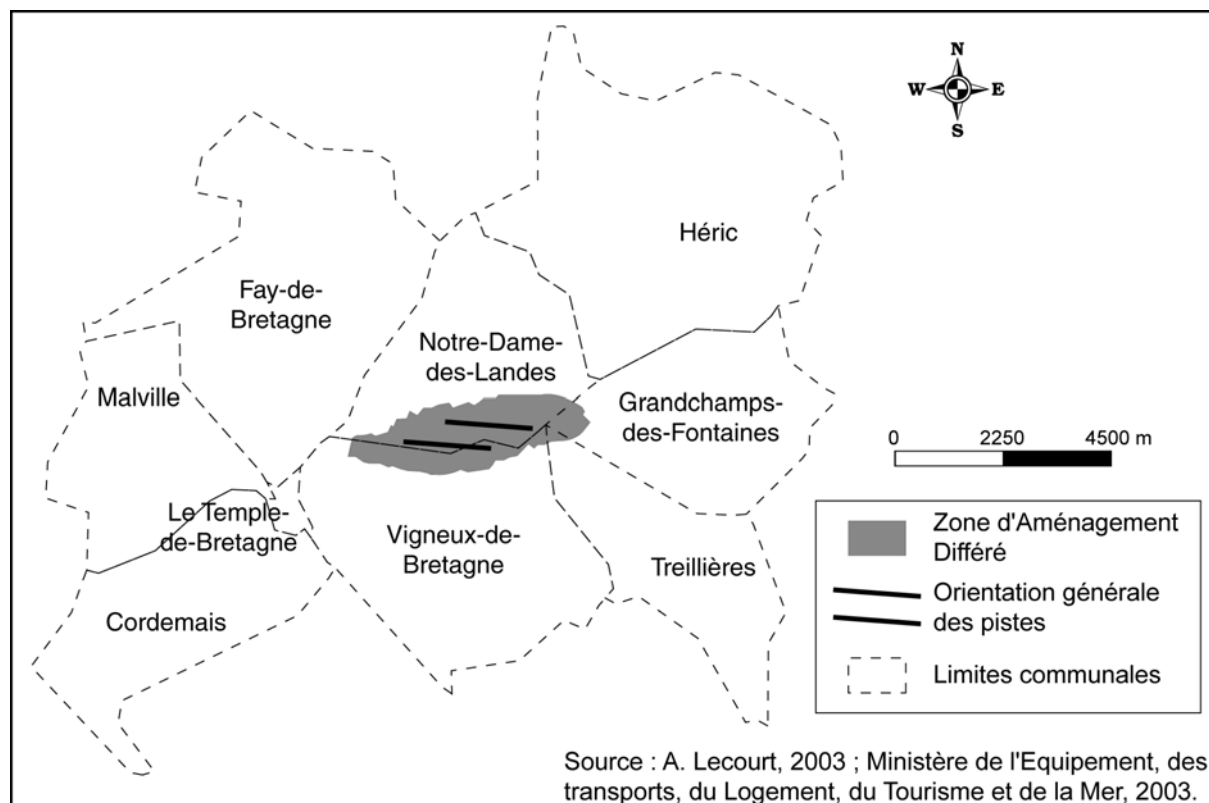
➤ Le projet et la mobilisation associative

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) »,

¹⁸² 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 intégralité¹⁸³.

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).

¹⁸³ 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) :

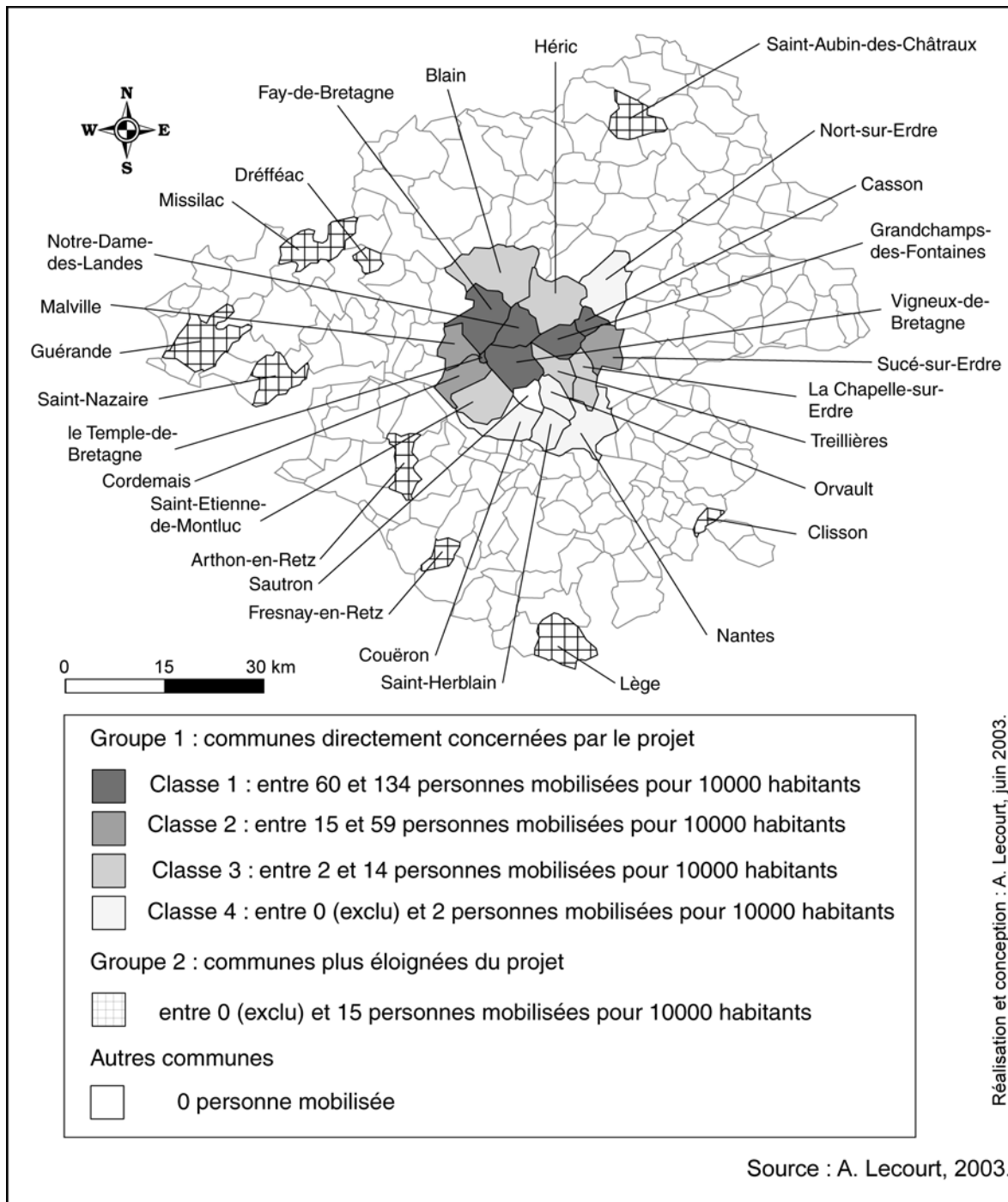
- l'échantillon « ensemble » : regroupe l'ensemble des individus interrogés au cours de la journée (226 personnes) ;
- l'échantillon « adhérents » : regroupe l'ensemble des individus interrogés adhérant à une des associations opposées au projet (179 personnes) ;
- l'échantillon « non adhérents » : regroupe 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. |
|--------------|----------|--------|
| Oui | 179 | 76,5 % |
| non | 53 | 23,5 % |
| Total | 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



Réalisation et conception : A. Lecourt, juin 2003.

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.

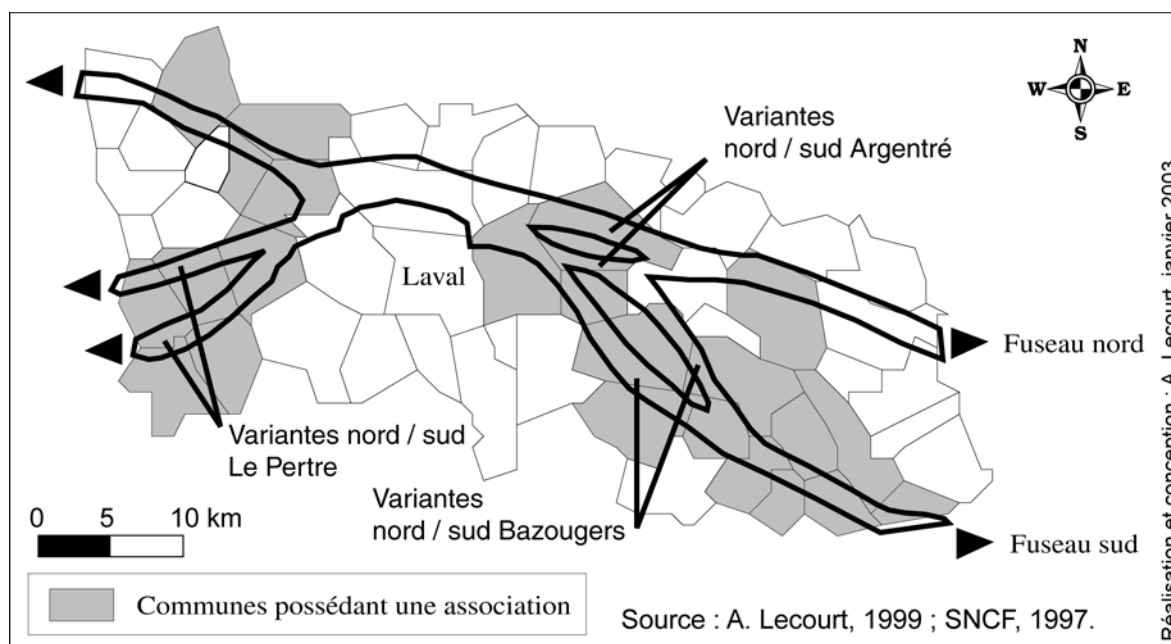
➤ Le projet et la mobilisation

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^{er} 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 groupes¹⁸⁴.

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

¹⁸⁴ 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 Kernalegenn¹⁸⁵.

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.

¹⁸⁵ 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.