

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 français¹⁸⁶. Ils permettent également de resituer les départements bretons dans le contexte national.

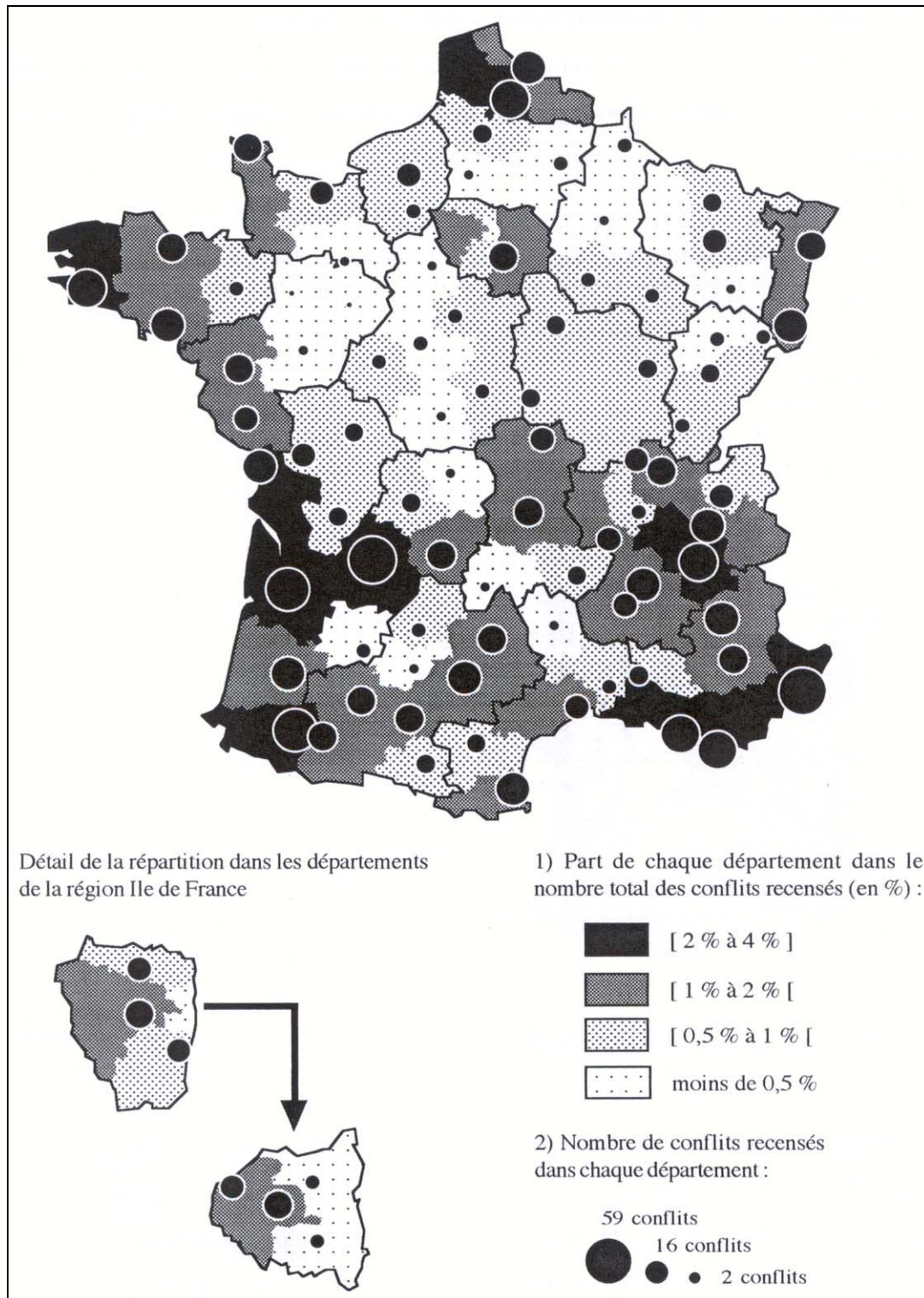
La carte relève ainsi deux contrastes majeurs. Tout d'abord, une forte opposition nord-sud : les 39 départements méridionaux, situés au sud d'une ligne La Rochelle-Thonon-les-Bains concentrent 58 % des conflits recensés entre 1974 et 1994, soit, en moyenne, 24 conflits par département¹⁸⁷. C'est très 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.

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

¹⁸⁷ 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
1) départements méridionaux	39	931	57 %
2) départements septentrionaux	56	688	42 %
3) départements littoraux et frontaliers	40	938	58 %
4) départements de l'Île-de-France	7	103	6,5 %
Total pour l'ensemble du territoire national	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.

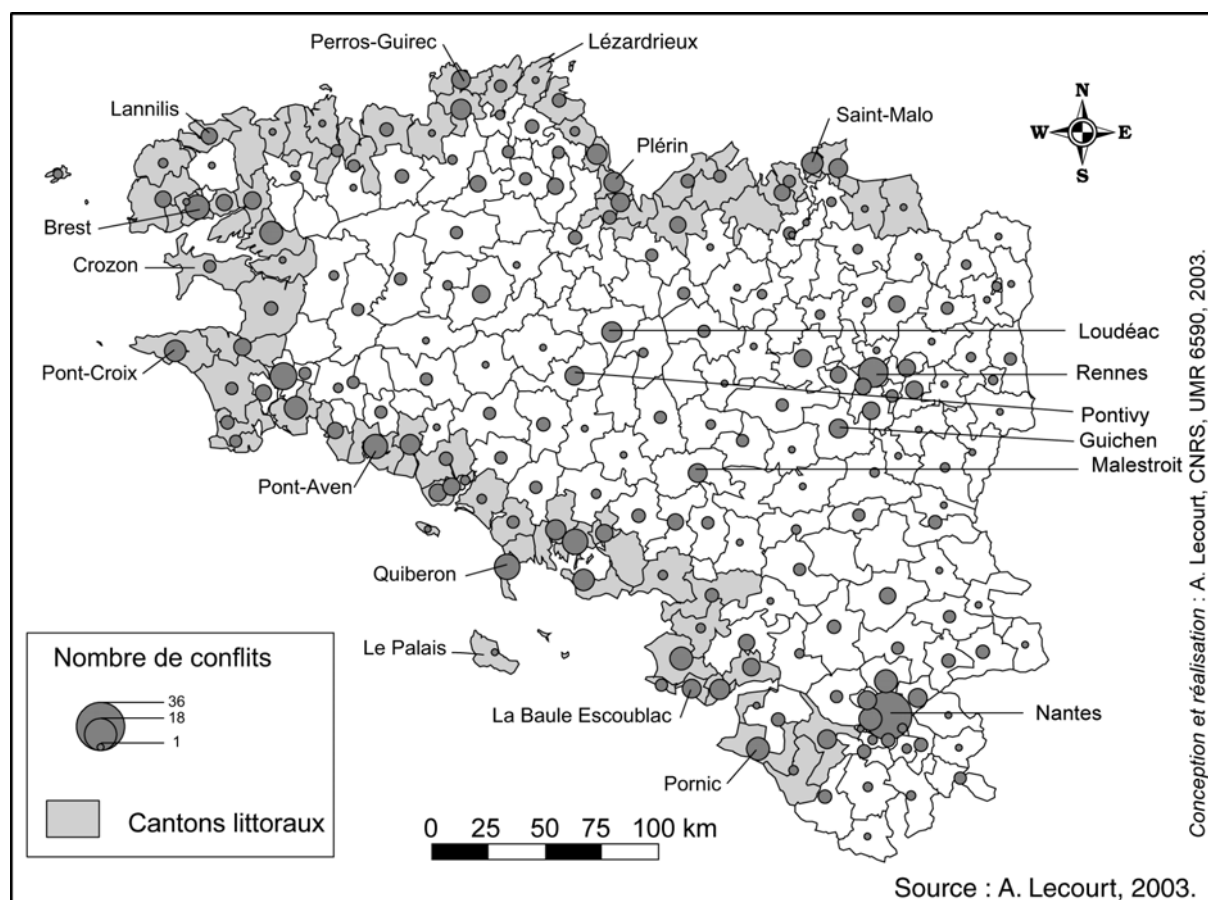
La situation des départements bretons peut ainsi être qualifiée « d'intermédiaire » puisqu'ils appartiennent à la fois aux départements littoraux à la conflictualité supérieure à la moyenne des départements français, et à la moitié nord de la France, moins encline aux conflits que la partie sud.

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
Cantons littoraux	78	351	4,5
Cantons « intérieurs »	158	449	2,8
Total	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)
Nombre de communes	1057	271	132	18	14
Part dans l'ensemble des communes	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 Lacustres¹⁸⁸. 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.

¹⁸⁸ 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
Pôles urbains	143	313 (39,1 %)	2,2	91	63,6 %
Couronnes périurbaines	451	182 (22,8 %)	0,4	135	29,9 %
Communes multipolarisées	141	54 (6,8 %)	0,38	36	25,5 %
Espace à dominante rurale	754	251 (31,3 %)	0,33	170	22,5 %
Ensemble	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 2nde 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

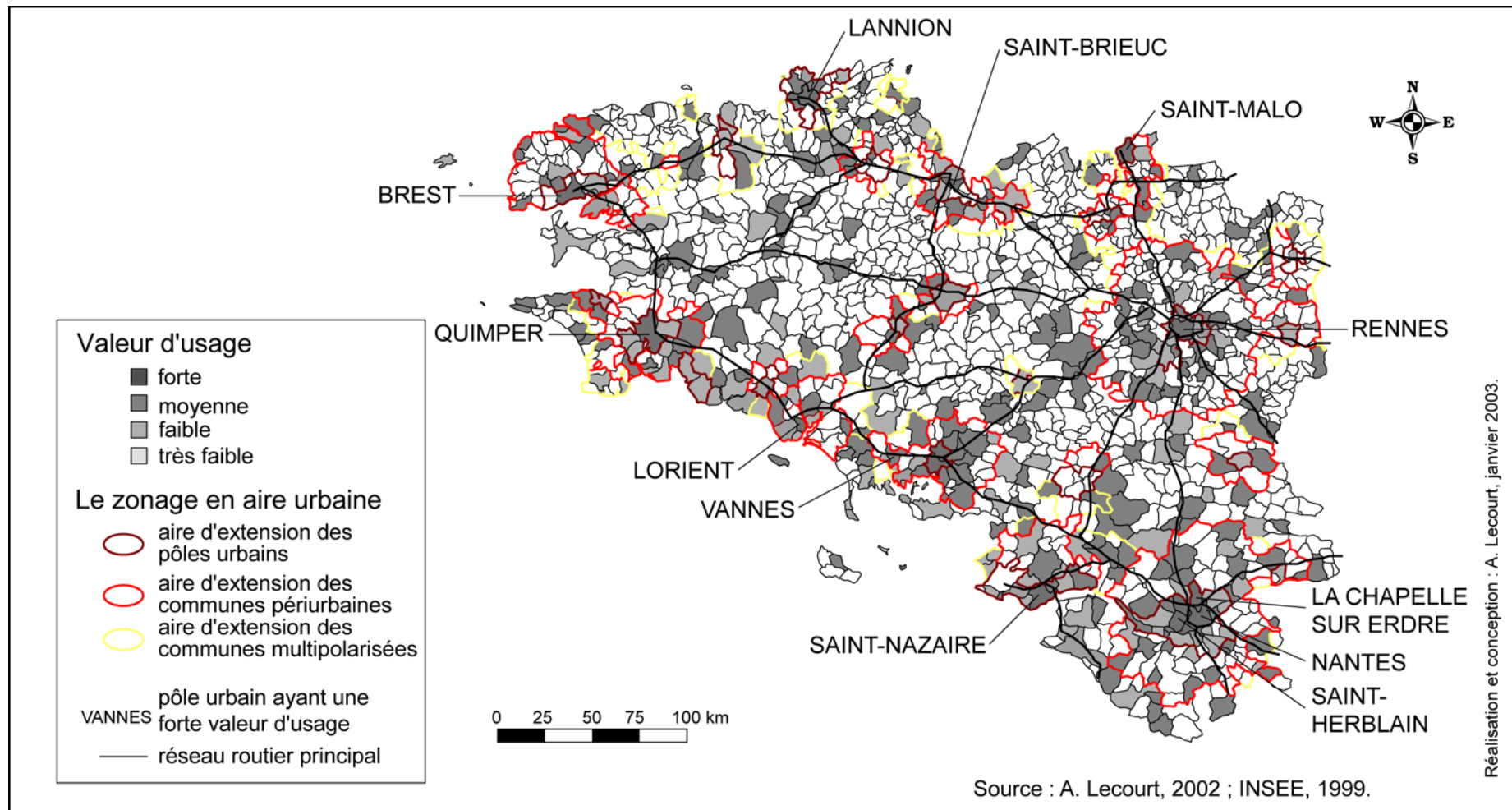
Valeur d'usage	Pôles urbains	Communes périurbaines	Communes multipolarisées	Espace à dominante rurale
très faible	26 (28,6 %)	100 (74,1 %)	25 (69,4 %)	119 (70 %)
faible	41 (45 %)	34 (25,2 %)	10 (27,8 %)	46 (27,1 %)
moyen	12 (13,2 %)	1 (0,7 %)	1 (2,8 %)	5 (2,9 %)
fort	12 (13,2 %)	-	-	-
Total	91 (100 %)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

2) nombre de conflits

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

	Nombre de communes	Nombre de communes réceptrices	Part de communes réceptrices	Nombre de conflits	Nombre moyen de conflits par commune
Communes littorales	313	138	44 %	317	1,01
Communes non littorales	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

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

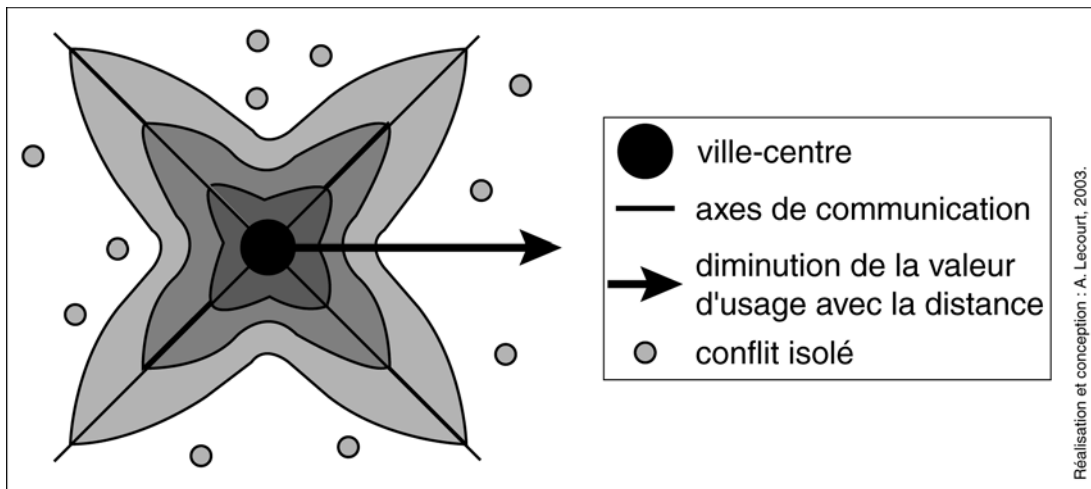
2.3. Une géographie des conflits organisée suivant la distance aux pôles urbains

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

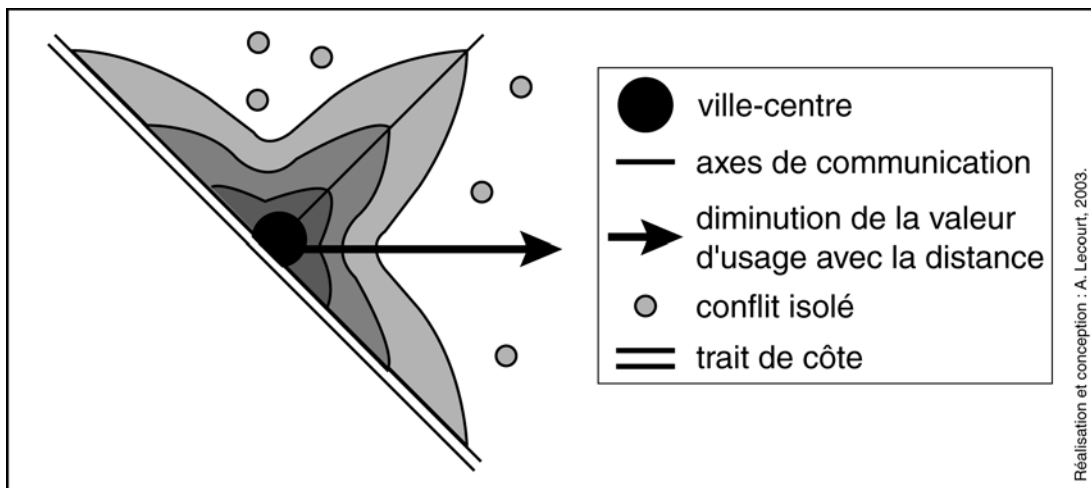
communications (figure 26).

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 possible¹⁸⁹. 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.

¹⁸⁹ 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

	Micro-conflit	Méso-conflit	Macro-conflit
Pôles urbains	143 (64,4 %)	135 (32,8 %)	0 (0 %)
Communes périurbaines	31 (14 %)	116 (28,2 %)	1 (33,3 %)
Communes multipolarisées	10 (4,5 %)	35 (8,5 %)	1 (33,3 %)
Communes rurales	38 (17,1 %)	126 (30,5 %)	1 (33,3 %)
Ensemble	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		Mésos-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 surfaciés	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
Total		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.

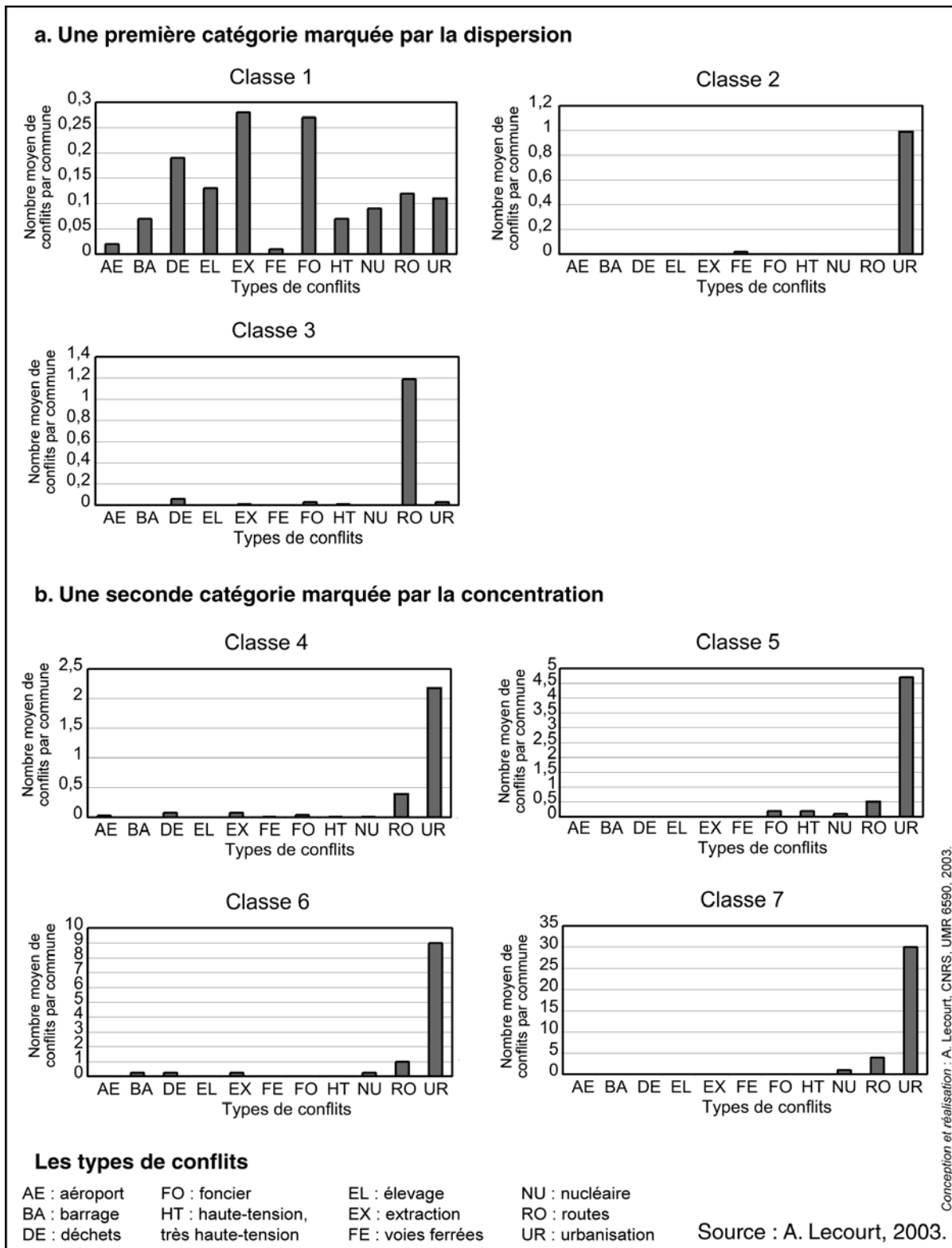
a. Une 1^{ère} catégorie marquée par la dispersion

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.

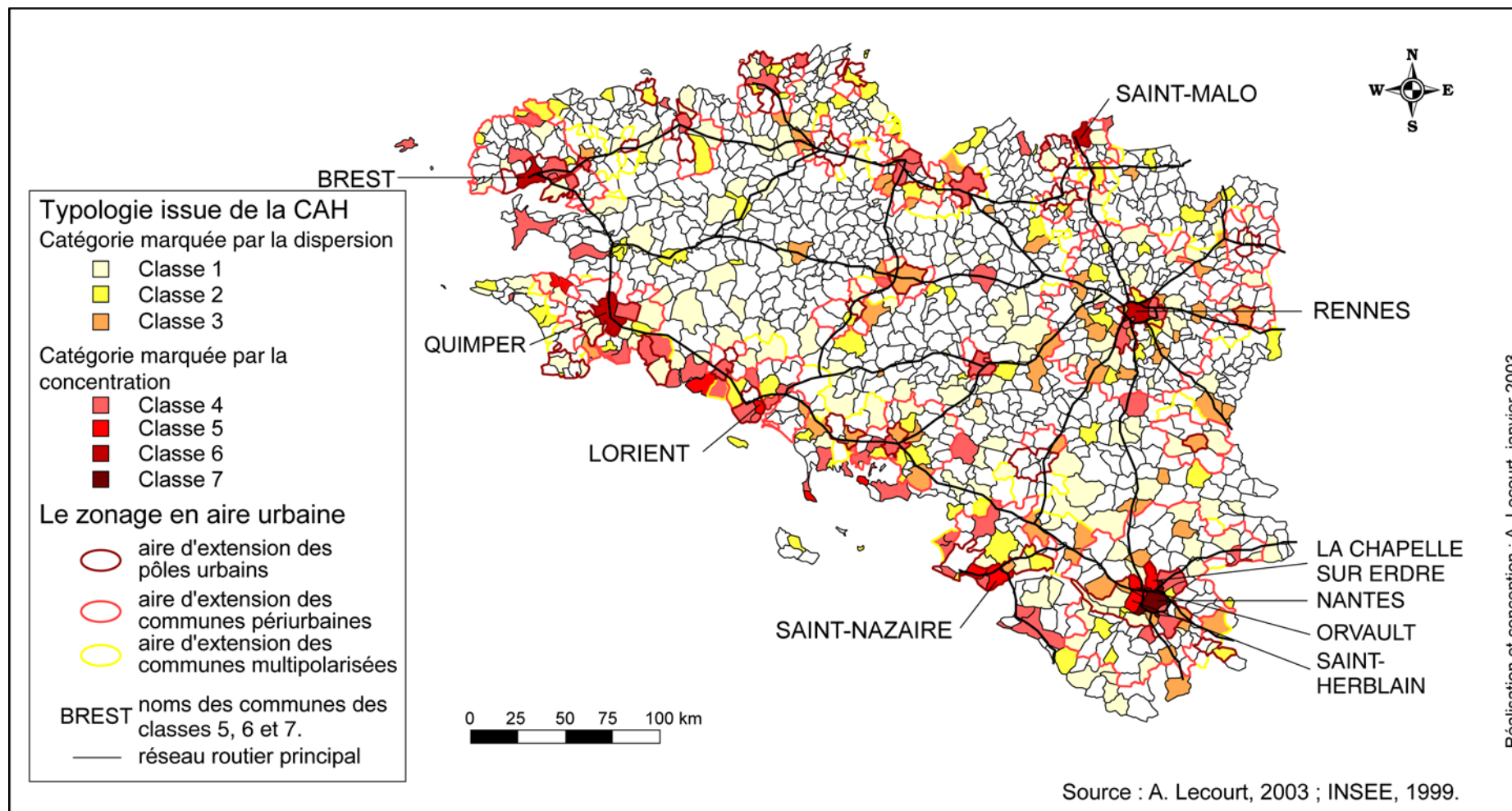
La première classe rassemble 180 communes qui comptent entre un et cinq conflits sur l'ensemble de la période. Les intérêts défendus sont relativement diversifiés, même si les projets d'extraction et de réaménagements fonciers arrivent en tête. Les communes appartenant à cette classe sont localisées 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 2nde 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^{ème} 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
1	Conflits liés à l'urbanisation dominants		
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
2	Conflits liés à des projets routiers et autoroutiers		
	Très faible à faible	Projets routiers et autoroutiers	- principaux axes de communication
3	Espaces à très faible valeur d'usage		
3.1.	Très faible	urbanisation	- Communes périurbaines et multipolarisées
3.2.	Très faible	diversifié	- communes rurales principalement - secondairement, communes périurbaines, multipolarisées et pôles urbains.

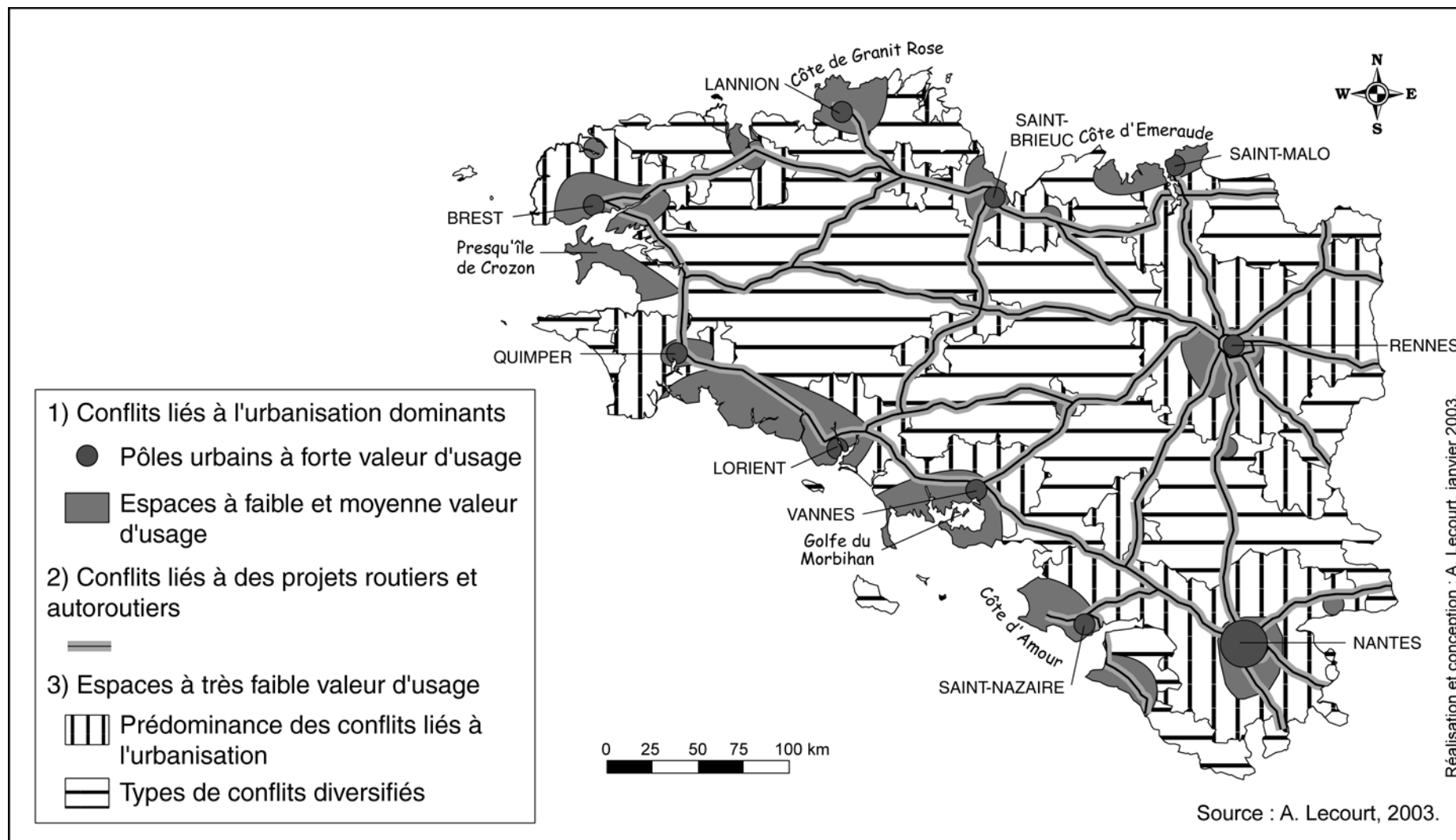
Source : A. Lecourt, 2003.

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 multiscalaire

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 Gaussier¹⁹⁰ ou de Yann Le Floch¹⁹¹. 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
Micro	Parking Val		Rayon de 250 mètres
Méso	Usine de traitement Corps-Nuds		Rayon de 2000 mètres
	RD 177	1700 mètres	
	RD 178	1000 mètres	
	TGV entrée de Rennes	- ¹⁹²	
Macro	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

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

¹⁹¹ 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.

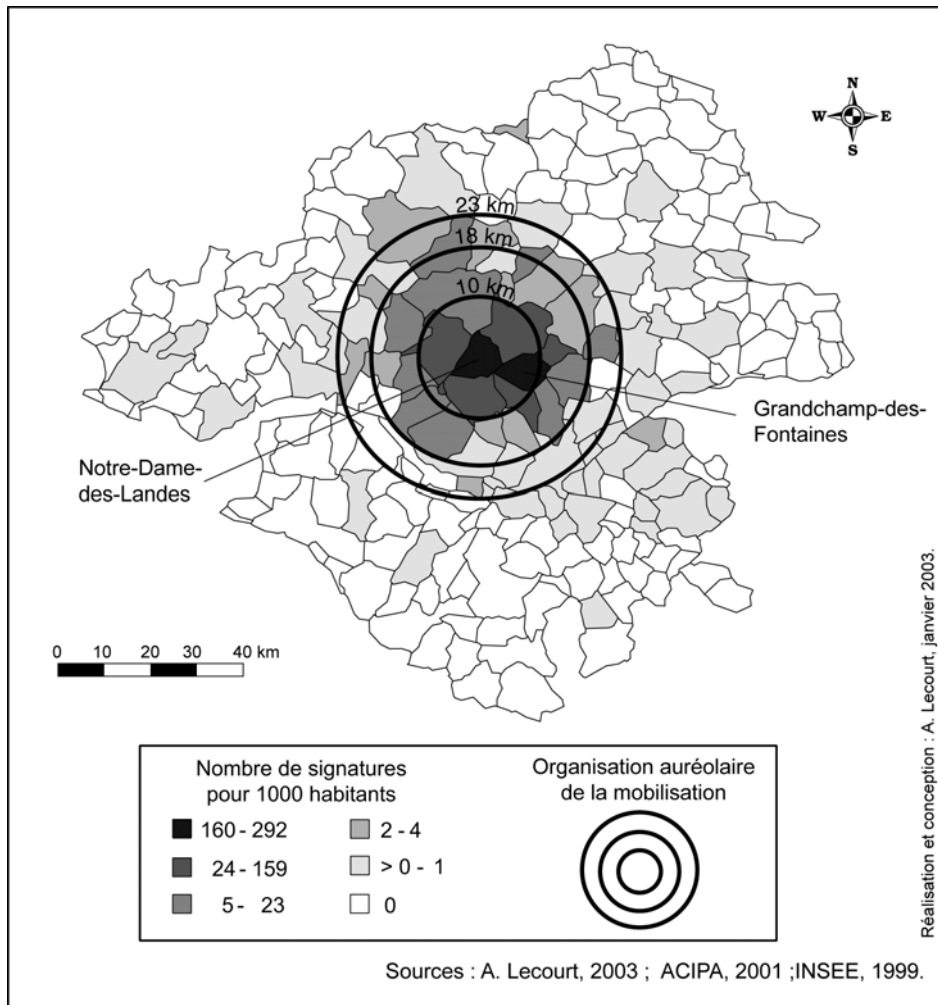
¹⁹² Les informations obtenues sur cette étude de cas ne nous permettent pas d'évaluer de façon suffisamment sûre l'aire d'extension de la mobilisation.

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



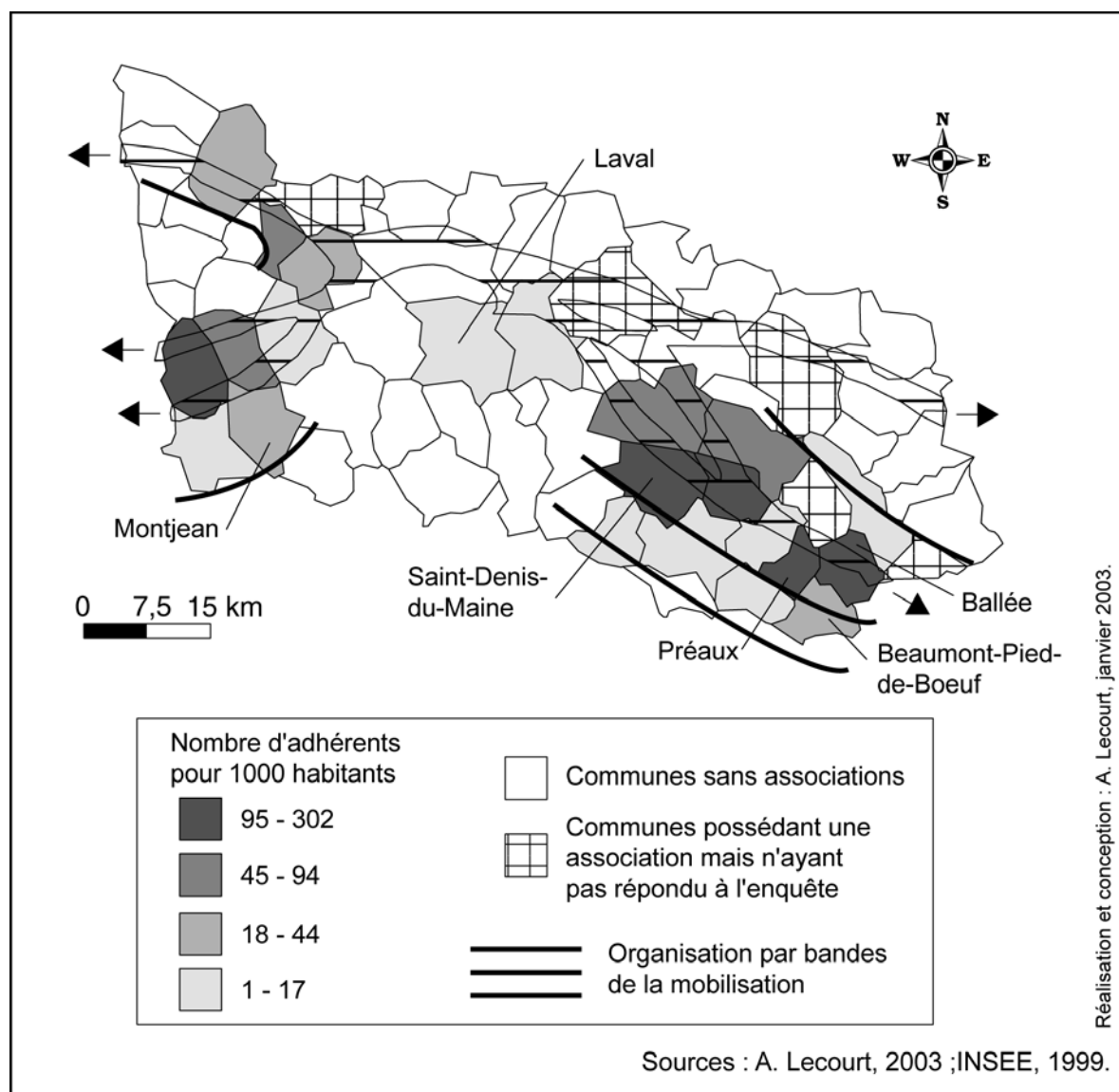
b. Organisation générale de la répartition de la mobilisation dans un macro-conflit linéaire : le cas du projet de TGV Ouest en Mayenne

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 proximité¹⁹³.

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

¹⁹³ 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 »¹⁹⁴. 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.

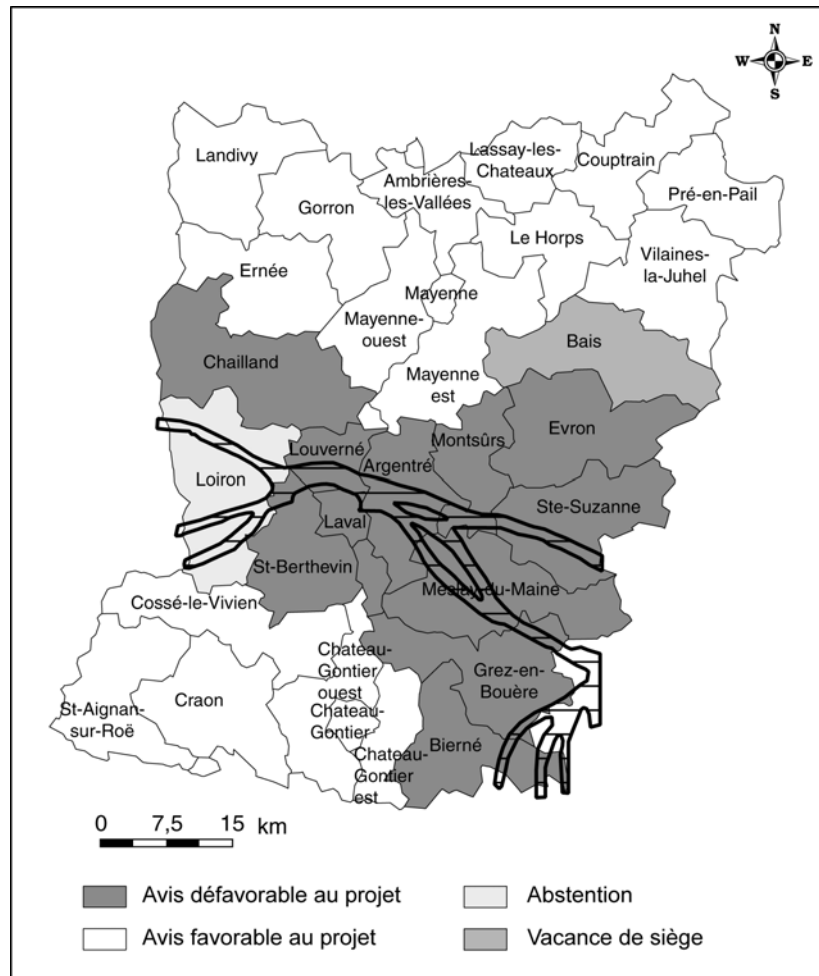
Précisons que dans ce débat, les groupes et amitiés politiques ont éclaté. Le maire et conseiller général apparenté PS de Mayenne, par exemple, a adhéré à l'avis de la (petite) majorité, tout comme le leader du groupe RPR, alors que la majorité de ses troupes était dans le camp du non. Le clivage a été 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 »¹⁹⁵. 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.

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

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

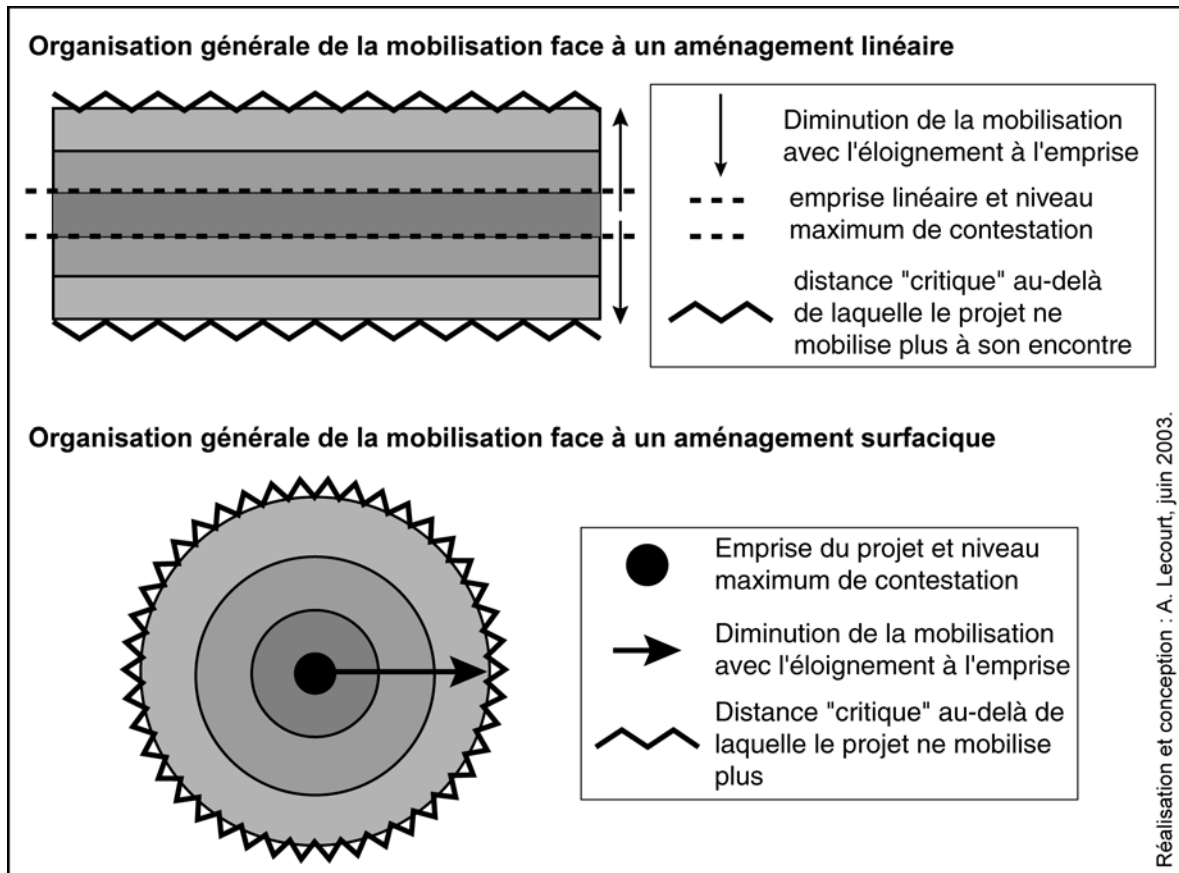
Carte 18. Des prises de position des élus fonctions de la distance au projet et de la forme de l'aménagement



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



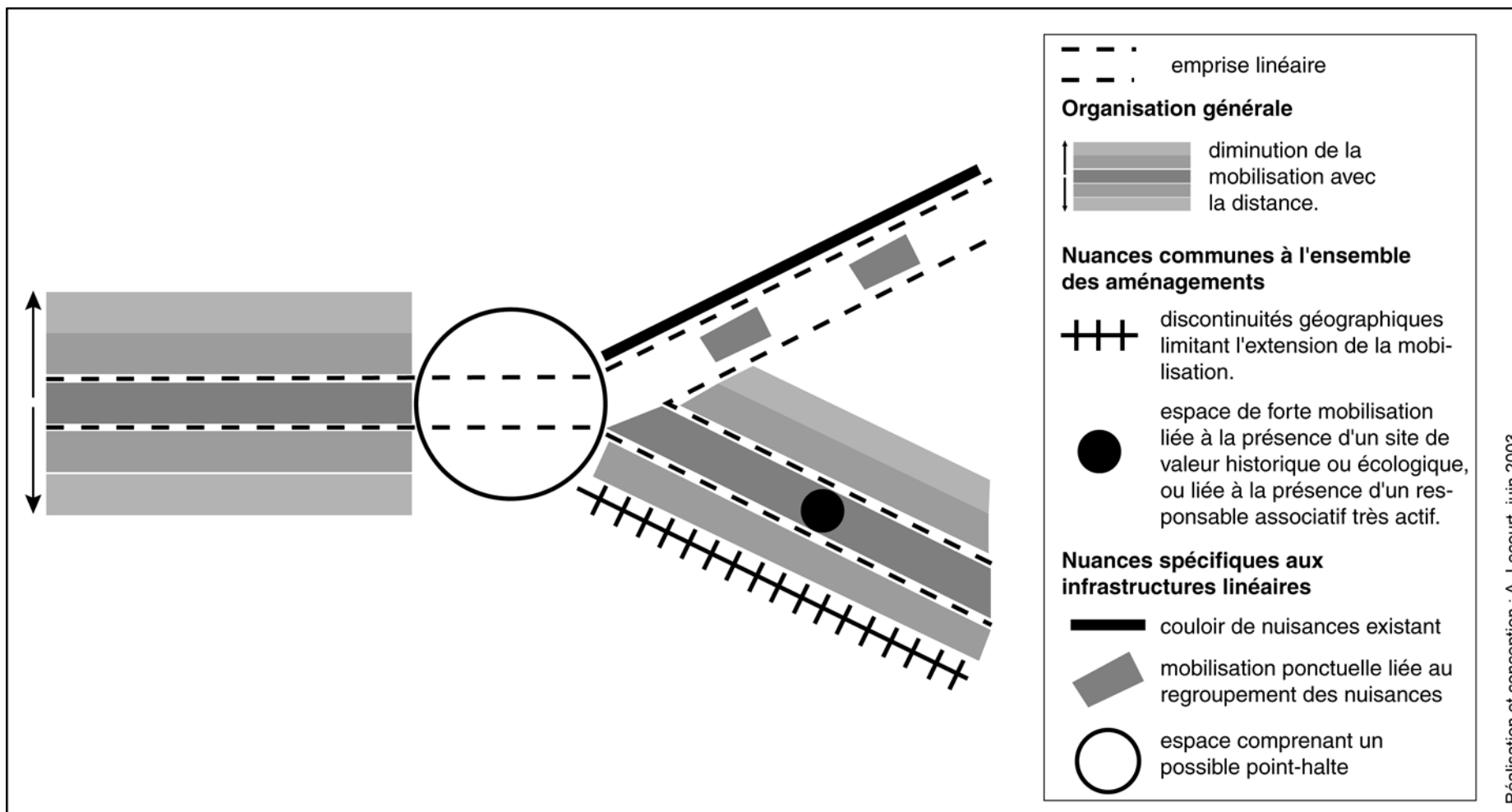
2. Les éléments apportant une nuance à l'organisation générale

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 Violier¹⁹⁶ 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

¹⁹⁶ 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.

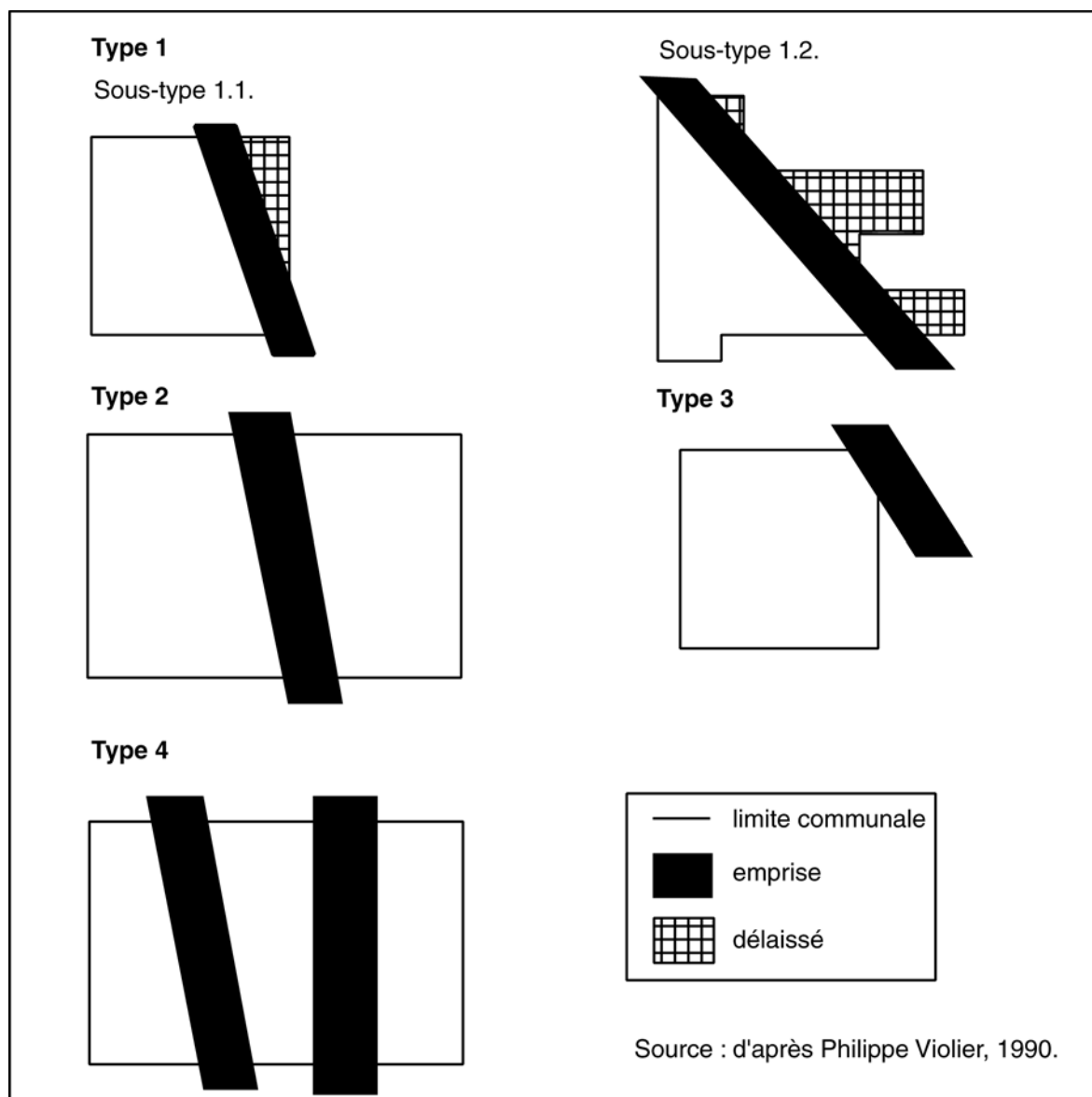
affecte la surface communale sur sa périphérie mais en produisant des « délaissés ». Il s'agit de surplus non concernés par le projet, caractérisés soit par une faible superficie, soit par une morphologie qui en rend la mise en valeur contraignante. Deux sous-types sont à distinguer : si le territoire 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 »¹⁹⁷. 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 »¹⁹⁸.

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

¹⁹⁸ 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»¹⁹⁹.

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.

¹⁹⁹ 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.