

TROISIÈME PARTIE

FONCTIONNEMENT ET RÉGULATION DES CONFLITS

D'AMÉNAGEMENT

INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE

La partie précédente a clairement mis en évidence que la valeur d'usage était très variable d'un espace à l'autre. Elle a également souligné la place des interactions entre l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits d'aménagement.

Ces interactions interviennent également dans l'organisation et les stratégies des groupes mobilisés face à des projets d'aménagement.

Cette troisième partie propose ainsi d'analyser les stratégies discursives de la mobilisation à travers le prisme de l'espace et du territoire, tout en tenant compte des caractéristiques de l'aménagement. En fait, ces rapports à l'espace et au territoire, envisagés par l'intermédiaire d'un modèle, sont intimement liés à l'échelle du conflit et au temps.

Cependant, l'intensité des interactions entre la mobilisation d'une part, l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement d'autre part est nécessairement variable suivant les configurations socio-spatiales et les propriétés de l'aménagement contesté. Aussi, le modèle présenté n'est pas exempt de résidus.

Le premier chapitre de cette partie propose un modèle de l'évolution du discours des opposants à partir de nos études de cas et de la littérature en ayant recours à la théorie de la justification proposée par le sociologue Luc Boltanski et l'économiste Laurent Thévenot²⁵⁷.

Le second chapitre tirera les enseignements du modèle afin d'améliorer notre compréhension de la mobilisation pour ensuite analyser les éléments susceptibles de perturber ce modèle. Enfin, en prenant également en compte les enseignements de la seconde partie, nous proposerons un « système conflictuel » qui permettra de distinguer différentes configurations de conflits d'aménagement.

²⁵⁷ BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.

CHAPITRE 6. ORGANISATION ET STRATÉGIES DES MOBILISATIONS ASSOCIATIVES

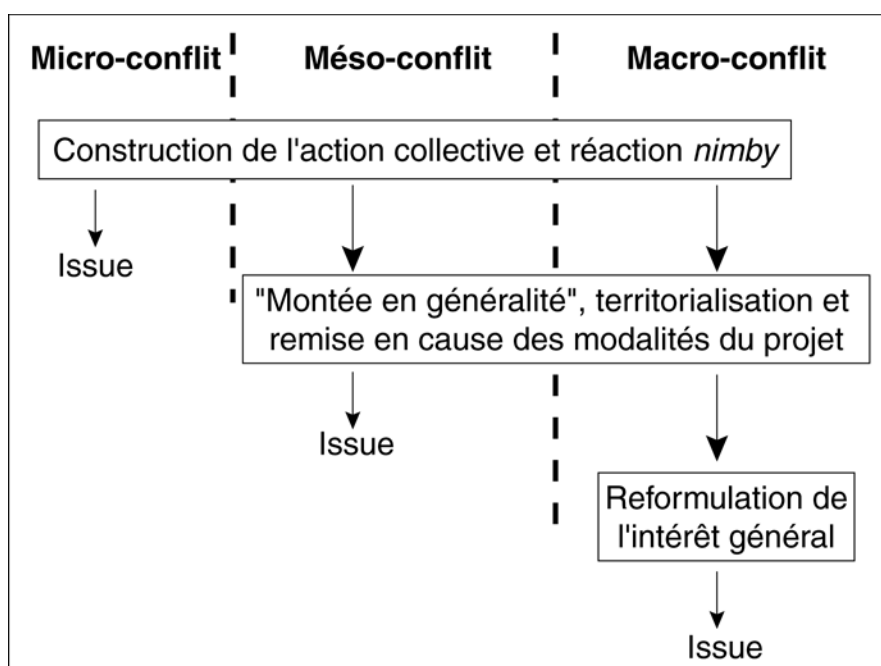
Des éléments récurrents dans le fonctionnement de la mobilisation face à un projet d'aménagement permettent de proposer un modèle mettant en scène les rapports des groupes mobilisés avec l'espace et le territoire. Il s'agit d'analyser ici la manière dont l'espace et le territoire interviennent dans le déroulement des conflits d'aménagements, de voir comment les opposants les utilisent pour établir leurs stratégies et en retour comment le conflit modifie le rapport à l'espace et au territoire. Cette analyse doit également comprendre comment cette double relation à l'espace et au territoire varie suivant les caractéristiques de l'aménagement.

Les revendications des groupes mobilisés apparaissent en fonction de l'échelle du conflit (micro, méso ou macro conflit). Le modèle se décline ainsi en trois niveaux de revendications (figure 40). Le premier niveau correspond à une phase réactive associée à des revendications de type *nimby*, basées sur des réactions individuelles et qui va donner naissance à une action collective. L'ensemble des conflits micro, méso, macro présentent ce type de revendication, mais c'est le seul pour les micro-conflits, alors que méso et macro-conflits vont évoluer vers un second niveau de revendication.

Le second niveau de revendication correspond à une première phase de « montée en généralité »²⁵⁸ marquée par la poursuite de la territorialisation de l'action et l'émergence d'une contre-expertise. Seuls les macro-conflits évoluent vers un troisième palier de revendication, durant lequel les groupes mobilisés tentent de reformuler un intérêt général, nécessairement différent de celui des porteurs de projets.

²⁵⁸ LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *op.cit.*, pp. 495-524.

Figure 40. Échelle du conflit et des régimes de revendication



Source : Arnaud Lecourt, 2003.

Ces différents niveaux de revendications sont associés à des stratégies qui, selon Roger Brunet, « impliquent un plan et passent par des tactiques du lieu ou de l'instant »²⁵⁹. Certaines d'entre elles seront même utilisées pour sortir du conflit.

La combinaison des niveaux de revendication et des stratégies constituent différents *répertoires d'action collective* propres à chacune des étapes du conflit et définis par Charles Tilly comme « les moyens par lesquels les individus agissent ensemble dans la poursuite d'intérêts communs »²⁶⁰.

Afin d'analyser ces différents niveaux de revendication, nous aurons recours à la *théorie de la justification* proposée par Luc Boltanski et Laurent Thévenot²⁶¹. Cette théorie s'intéresse aux différentes manières que les individus sont amenés à utiliser pour justifier leurs décisions et leurs actes. Pour ce faire, ceux-ci utilisent en général différents registres de justification. Chacun d'entre eux se réfère à une conception particulière du bien commun et de la justice. Après avoir analysé les écrits des différents auteurs classiques de la philosophie politique, les

²⁵⁹ BRUNET Roger (dir.), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, Reclus – La Documentation Française, p. 467.

²⁶⁰ TILLY Charles, 1986, *La France contestée de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 623 p.

²⁶¹ BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur, op.cit.*, 483 p.

deux auteurs ont identifié six registres distincts de justification : civique, industriel, domestique, de l'opinion, marchand et inspiré. Soucieuses de légitimer leurs actions, les associations impliquées dans les conflits d'aménagement ont recours à certains de ces registres. En fait, le recours à l'un d'eux marque l'entrée dans un *monde* (civique, industriel, domestique, de l'opinion, marchand et de l'inspiration), mais le régime d'action n'est *justifié* que lorsque l'ensemble des principes permettant d'accéder au *modèle commun de cité* sont vérifiés (tableau 51). Ces six *cités*²⁶² correspondent à autant de manières de mesurer la grandeur des personnes²⁶³. Au cours du conflit, en fonction des situations auxquelles ils sont confrontés ou engagés, les opposants sont susceptibles de convoquer différents *ordres de grandeur* successivement ou en même temps afin d'asseoir leur justification.

Nous proposons, tout d'abord, de revenir sur les différentes stratégies offertes aux opposants, avant de décliner les grandes étapes du modèle.

²⁶² À ces six cités, il convient d'en ajouter une septième en cours d'élaboration, la *cité verte* ou justification écologique. Au sujet de la cité verte voir :

- LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, n°4, pp. 495-524.

- LATOUR Bruno, 1995, « Moderniser ou écologiser ? À la recherche de la « septième » cité », *Écologie et Politique*, n°13, pp. 5-27.

²⁶³ les grands êtres (par opposition aux petits) sont les garants du principe supérieur commun.

Tableau 51. Les six mondes de la théorie de la justification

	Inspiré	Domestique	Renom	Civique	Marchand	Industriel
Principe supérieur commun	Le jaillissement de l'inspiration	L'engendrement depuis la tradition	La réalité de l'opinion	La prééminence des collectifs	La concurrence	L'efficacité
Etat de grand	Indicible et éthéré	La supériorité hiérarchique	La célébrité	Réglementaires et représentatifs	Désirable	Performant
Dignité des personnes	L'inquiétude de la création	L'aisance de l'habitude	Le désir d'être reconnu	L'aspiration aux droits civiques	L'intérêt	Le travail
Répertoire des sujets	Les illuminés	Les supérieurs et les inférieurs	Les vedettes et leurs supporters	Les personnes collectives et leurs représentants	Les concurrents	Les professionnels
Dispositifs	Le rêve éveillé	Les règles de savoir-vivre	Des noms dans les médias	Les formes légales	Richesse	Les moyens
Investissement	Evasion hors des habitudes	Le rejet de l'égoïsme	Le renoncement au secret	Le renoncement au particulier	Opportunisme	Progrès
Rapport de grandeur	La valeur universelle de la singularité	Respect et responsabilité	Être reconnu et s'identifier	Les rapports de délégation	Posséder	Maîtriser
Relations naturelles entre les êtres	L'alchimie des rencontres imprévues	Le commerce des gens bien élevés	La persuasion	Le rassemblement pour une action collective	Intéresser	Fonctionner
Figures harmonieuses de l'ordre naturel	La réalité de l'imaginaire	L'âme du foyer	L'image dans le public	La république démocratique	Marché	Organisation
Epreuve modèle	Le vagabondage de l'esprit	La cérémonie familiale	La présentation de l'événement	La manifestation pour une juste cause	Affaire	Test
Mode d'expression du jugement	L'éclair de génie	Savoir accorder sa confiance	Le jugement de l'opinion	Le verdict du scrutin	Prix	Effectif
Forme de l'évidence	La certitude de l'intuition	L'anecdote exemplaire	L'évidence du succès	Le texte de loi	Argent	Mesure
Etat de petit et déchéance de la cité	La tentation de retour sur terre	Le laissez-aller du sans-gêne	L'indifférence et la banalité	La division	Non désiré / La servitude de l'argent	Inefficace / L'action instrumentale

Source : d'après L. Boltanski et L. Thévenot, 1991.

I. LES STRATÉGIES DES OPPOSANTS

Afin de procéder à une lecture plus aisée du modèle, il est nécessaire de présenter les différentes stratégies auxquelles ont recours les opposants. Nous reprenons en partie les « formes d'opposition » proposées par Bruno Charlier, mais plutôt que de parler de « formes ou de principes d'opposition »²⁶⁴, nous retiendrons le terme de *stratégie* qui implique à la fois un principe d'opposition et un mode d'action. Certaines stratégies sont spécifiques à un régime de revendication. D'autres, au contraire, sont utilisées indifféremment à tous les niveaux de revendication. Certaines actions collectives ont, par ailleurs, recours à différentes stratégies tout au long du conflit.

Les stratégies sont classées en fonction de deux axes ; un premier dépend du type de réponse vis-à-vis du projet, du « oui » vers le « non » ; un second oscille entre deux pôles, la nature du projet et la localisation du projet (figure 41).

Figure 41. Les stratégies des actions collectives

Type de réponse	Nature du projet	Localisation du projet
Oui	Principe de l'acceptation conditionnée « Oui (ici) mais à condition ... »	
Oui mais...	Principe de la localisation justifiée « Oui, mais pourquoi chez moi ? »	
Non parce que...	« Oui, mais ailleurs »	
Non	Opposition aux modalités de mise en œuvre d'un projet « Non, pas comme ça... »	Opposition Nimby « Non, pas de ça chez moi »
	Opposition de principe « Non aux autoroutes, aux centrales nucléaires, à l'incinération... »	Opposition à la localisation et principe d'exception « Non, pas ici parce que... »

Source : Bruno Charlier, p. 285.

²⁶⁴ CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 285.

1. La stratégie de l'acceptation conditionnée

Cette stratégie est la moins conflictuelle que nous allons rencontrer. Les opposants acceptent le projet là où il est prévu mais selon certaines conditions, conformément à la formulation « oui (ici) mais à condition de ... ». Trois conditions peuvent ainsi être distinguées :

1) *le contrôle de légalité* ; le projet est accepté si les lois sont respectées, notamment celles qui intéressent la protection de l'environnement et du cadre vie. Les associations ne se cantonnent alors pas à un simple rôle de contestation, elles exercent une surveillance législative permettant de pallier le rôle de l'État dans le contrôle des maîtres d'ouvrage.

Ce type de stratégie requiert donc un recours à l'expertise juridique qui, dans certains cas, nécessitent une affiliation à une association agréée afin de se constituer partie civile en matière de protection de l'environnement et de l'urbanisme.

2) *la logique de compensation* ; les associations acceptent le projet en échange de compensations, principalement financières. Le cas le plus extrême est celui de l'expropriation.

3) *la négociation du moindre impact* ; les associations acceptent l'aménagement, mais après négociation d'équipements permettant de limiter les nuisances, notamment sonores (construction d'écrans anti-bruit, insonorisation de logements, isolation de façades).

2. Les stratégies *nimby*

Cette stratégie consiste, comme nous l'avons vu, à refuser l'aménagement à proximité de son lieu de résidence. Les associations dénoncent les impacts directs du projet sur leur cadre de vie (emprise, effet de coupure, différentes formes de nuisances). D'autres acronymes font référence à la même stratégie comme *LULU, Locally Unwanted Land Use*²⁶⁵, ou *NOOS, Not On Our Street*²⁶⁶.

3. La stratégie de la localisation justifiée

« *Si on me démontre par A + B que c'est le meilleur choix, alors je m'inclinerai* ». Cette phrase de la vice-présidente de l'association « continuer à vivre à la Noë-Bauchêne » résume

²⁶⁵ POPPER F.J., 1987, "The environmentalist and the LULU", in LAKE Robert (dir.), *Resolving Locational Conflict*, New Brunswick, Rutgers University Press, pp. 275-287.

²⁶⁶ DEAR Michael, été 1992, "Understanding and overcoming the Nimby syndrome", *Journal of the American Planning Association*, volume 58, p. 289.

bien cette stratégie²⁶⁷. La localisation du projet est acceptée par les associations s'il leur est démontré par des éléments objectifs qu'elle est la meilleure.

4. Stratégies d'oppositions à la localisation et principes d'exception

Pour justifier leurs réactions d'oppositions, les associations évoquent fréquemment un principe d'exception qui les conduit à (dé)montrer l'irréalisme des choix de localisation de certains projets d'aménagement. Bruno Charlier distingue ainsi trois types d'exceptions spatiales et topiques (relatives à un lieu) :

1) *les exceptions consensuelles* ; ce sont des hauts lieux unanimement reconnus comme le Cirque de Gavarnie, le Mont-Saint-Michel, la Pointe du Raz... Ces lieux bénéficient en quelque sorte d'une immunité spatiale car ils ont fait l'objet de mesures conservatoires. Selon un niveau de patrimonialité moindre (dont ne fait pas état Bruno Charlier), on retrouve les sites et bâtiments classés, les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) reconnues au titre de la directive Habitats, ou encore les Zones de Protection Spéciale (ZPS) reconnues au titre de la directive Oiseaux.

2) *les exceptions soumises à controverses* ; elles n'ont de sens que pour un groupe social donné, pour une seule partie de la collectivité. Les valeurs qui fondent l'exception n'étant pas partagées, il n'y a pas de véritable consensus social sur le fait de lui accorder une immunité spatiale. Ce sont donc des sites ou monuments qui ne bénéficient pas d'un régime de protection, même s'ils peuvent être reconnus pour leur intérêt patrimonial ou écologique. C'est notamment le cas des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), qui reconnaissent l'intérêt écologique d'un espace, mais qui n'ont pas valeur de protection (le passage en ZPS ou en ZCS donne justement valeur de protection).

3) *les exceptions de circonstance* ; elles sont fabriquées pour justifier une réaction d'opposition. Il s'agit pour les comités de riverains de mettre en évidence les éléments d'un patrimoine de proximité susceptible de bénéficier de réelles mesures de protection.

5. Les oppositions aux modalités de mise en œuvre d'un projet

Afin d'aborder le conflit de manière plus constructive, certaines associations entrent dans une démarche participative en réalisant des contre-études ou en élaborant des contre-projets faisant appel à des capacités d'expertise plus ou moins présentes au sein des associations.

²⁶⁷ D'après l'entretien réalisé le 10 avril 2003, auprès de Mme C.

Elles remettent ainsi en cause la nature du projet et / ou sa localisation avec, au final, la volonté de voir le projet se réaliser ailleurs ce que les anglo-saxons résument par l'acronyme *BIYBYTIM*, *Better In Your Backyard Than In Mine*²⁶⁸.

6. Stratégie d'opposition de principe

C'est la stratégie la plus radicale, elle prend en compte les menaces environnementales localisées, mais surtout remet en cause la nature du projet et son utilité. Si l'on en croit la multiplication des acronymes utilisés pour qualifier ce type d'attitude, il aurait tendance à se généraliser. Michael Heiman fait ainsi référence au *NIABY*, *Not In Anybody's Backyard*²⁶⁹, Catherine Zwetkoff au *BANANA*, *Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anybody*²⁷⁰, et Michael Dear, plus radicalement, au *NOPE*, *Not On Planet Earth*²⁷¹.

Les opposants ont recours aux différentes stratégies que nous venons d'évoquer à différents moments du conflit. Certaines d'entre elles sont utilisées pour poursuivre l'action collective, alors que d'autres le sont pour sortir du conflit. Ces stratégies prennent place au sein de trois étapes ou registres de revendication.

²⁶⁸ Une analyse théorique de ce type de stratégie est proposée par Catherine Zwetkoff, cf. ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *op.cit.*, p. 15.

²⁶⁹ HEIMAN Michael, été 1990, "From Not In My Backyard to Not In Anybody's Backyard", *American Planning Association Journal*, pp. 359-362.

²⁷⁰ ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *op.cit.*, pp. 13-14.

²⁷¹ DEAR Michael, été 1992, "Understanding and overcoming the Nimby syndrome", *op.cit.*, p. 289.

II. CONSTRUCTION DE L'ACTION COLLECTIVE ET STRATÉGIE *NIMBY*

Cette première étape dans la contestation est commune aux trois niveaux de conflit quelle que soit l'échelle. A l'issue de cette étape les micro-conflits seront résolus tandis que méso et macro-conflits évolueront vers la seconde étape. À partir de réactions individuelles, la mobilisation se construit progressivement sur une argumentation d'ordre environnemental.

1. Inscription du projet dans l'espace et passage à l'action collective

Concernés avant tout par leur fonction de résident, les riverains des projets d'aménagement réagissent tout d'abord suivant des logiques individuelles qui vont s'agréger en une action collective reconnue institutionnellement par le passage en association de loi 1901. C'est l'inscription du projet dans l'espace qui joue le rôle d'« événement déclenchant »²⁷². C'est à partir d'elle que les habitants prennent position par rapport au projet en fonction de la distance à celui-ci. Mais, pour ceux qui sont contre le projet, le passage à l'action collective est loin d'être systématique.

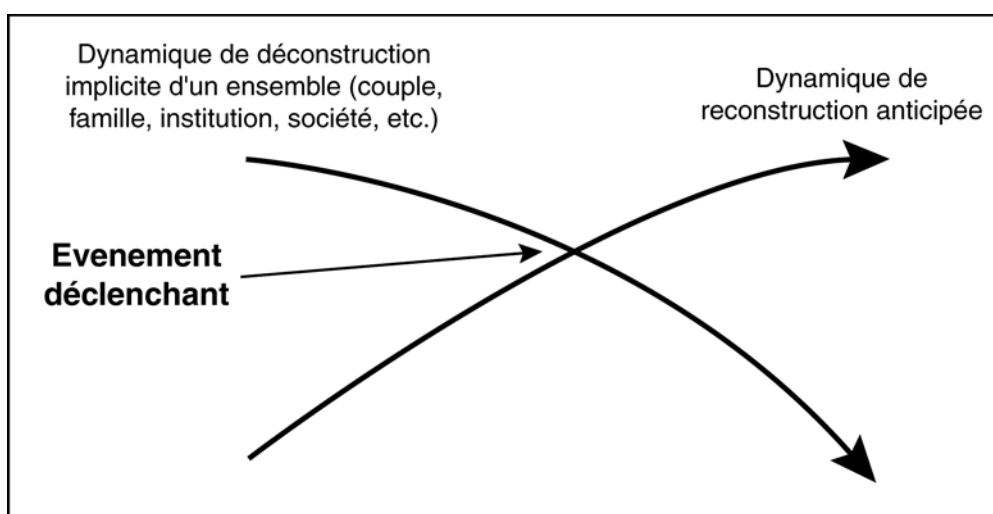
1.1. L'inscription dans l'espace, « événement déclenchant »

Pour les sociologues Michel Monroy et Anne Fournier, une relation conflictuelle fait suite à un *événement déclenchant* qui s'inscrit dans une *configuration déclenchante* à l'articulation de la double dynamique suggérée par la figure 42. L'apparition d'un conflit ne se limite pas à une cause unique, mais procède d'un événement qui intervient dans un contexte caractérisé à la fois par la remise en question d'un système (la dynamique de déconstruction implicite d'un ensemble) et l'émergence d'un nouveau système (la dynamique de reconstruction anticipée)²⁷³.

²⁷² MONROY Michel, FOURNIER Anne, 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, op.cit., p. 136.

²⁷³ idem.

Figure 42. Evénement déclenchant et processus d'émergence du conflit



Source : M. Monroy et A. Fournier, 1997.

Transférée aux conflits d'aménagement, cette approche stipule que ceux-ci ne peuvent émerger que dans un contexte de remise en question du système (territorial) dans lequel ils s'inscrivent. Ainsi, l'état préalable du système territorial conditionne l'émergence ou non d'un conflit, ce qui va dans le sens d'une validation de notre hypothèse de départ selon laquelle l'apparition des conflits dépend des configurations territoriales.

Dans le cadre des conflits d'aménagement, comme nous allons le voir, c'est la projection de l'aménagement dans l'espace qui joue le rôle d'*événement déclenchant*, et pas simplement le projet, comme le suggère Jean-Marc Dziedzicki²⁷⁴. Cette notion d'*événement déclenchant*, transférée aux conflits d'aménagement n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle d'*événement spatial* proposée par l'équipe EPEES²⁷⁵.

La prise de connaissance du projet par les riverains s'effectue en deux étapes au cours desquelles la spatialisation du projet occupe une place prépondérante.

a. Rumeur, fuite et presse régionale

A la lecture des études réalisées sur des oppositions riveraines à des projets d'aménagement et des études de cas que nous avons réalisées, deux médias apparaissent comme mode « d'information » des résidents quant à l'éventualité d'un projet, la « fuite » et la presse

²⁷⁴ DZIEDZICKI Jean-Marc, 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?*, *op.cit.*, p. 131.

²⁷⁵ EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Evénement spatial », *op.cit.*, pp. 193-199.

régionale.

A l'instar des « fuites » du TGV Méditerranée dont les conséquences furent désastreuses²⁷⁶, un premier mode d'information semble donc être celui de la « fuite ». Comme pour le TGV Méditerranée, certains des grands élus mayennais consultés lors du débat préalable au TGV Bretagne-Pays de la Loire semblent en être à l'origine. Dans le cas de la future quatre voies à l'entrée de Redon, la présidente de l'association de Sainte-Marie déclare avoir appris l'existence du projet par hasard en discutant avec un agriculteur voisin²⁷⁷.

La découverte du projet qui n'est alors qu'une rumeur se diffuse par le bouche-à-oreille. « Les modalités de découverte de ces projets semblent encore davantage renforcer la mobilisation »²⁷⁸ d'autant plus que lorsqu'ils sont découverts, ils donnent aux résidents l'impression « *d'être déjà ficelé sans qu'on nous ait rien demandé* »²⁷⁹.

Le second mode d'information est la presse régionale. Les porteurs de projet l'utilisent pour informer les populations de l'aménagement à venir. En fait, ce qui est décisif dans le rôle joué par la presse, c'est la précision quant à la localisation du projet. La publication dans la presse régionale en janvier 1997 « d'hypothèses » de tracés (et non de fuseaux) pour le TGV Ouest « *par où il pourrait passer* » n'a fait que sensibiliser les éventuelles communes touchées, se rapprochant ainsi de la rumeur. Mais un second article paru en mars 1997 allait avoir une répercussion beaucoup plus forte en énumérant « les 133 communes concernées » (par l'ensemble du projet) et en présentant les fuseaux de manière quasi officielle. C'est cet article de presse qui va réellement mobiliser les populations touchées qui vont tout de même attendre une confirmation officielle de la part de l'Etat et de la SNCF avant de s'engager davantage dans une action collective.

b. L'officialisation du projet

Si le rôle joué par la rumeur ou la presse régionale permet de sensibiliser les populations, elles attendent dans tous les cas une confirmation officielle qui ne tarde pas à venir. L'annonce en

²⁷⁶ Dans le cadre du TGV Méditerranée, une fuite, fin 1989, a rendu public le document interne de la SNCF qui avait servi de base pour la présentation aux élus provoquant ainsi « l'émoi de l'opinion ». Voir LOLIVE Jacques, 1997, *La mise en oeuvre controversée d'une politique de réseau : les contestations du TGV Méditerranée*, op.cit., pp. 260-269.

²⁷⁷ D'après l'entretien réalisé le 8 avril 2003 auprès de Mme D.

²⁷⁸ LOLIVE Jacques, 1997, *La mise en oeuvre controversée d'une politique de réseau : les contestations du TGV Méditerranée*, op.cit., p. 262.

²⁷⁹ D'après l'entretien réalisé le 8 avril 2003 auprès de Mme D.

mairie d'une réunion publique animée par un représentant du Conseil Général a confirmé le projet de quatre voies à l'entrée de Redon. Quant au TGV Ouest, l'annonce officielle du projet est arrivée avec la « fameuse valise »²⁸⁰ dans les mairies sous la forme très impersonnelle d'une étude d'impact technique et complexe malgré un effort de vulgarisation dans un dossier de synthèse et une présentation esthétique de qualité.

Les configurations spatiales, et leur représentation - la carte -, se trouvent donc au centre de cette phase d'entrée dans le conflit puisque les populations riveraines définissent leur participation à l'action entre fonction de la distance entre leur habitation et l'aménagement. Lors de la réunion publique de présentation des tracés détaillés de la RD 177 organisée par l'association « SOS Bains-sur-Oust », les personnes présentes se sont « jetées » sur les cartes, déclenchant, chez les uns des réactions de mécontentement, chez les autres, un sentiment de soulagement à peine dissimulé²⁸¹.

En fait, la carte et les informations qu'elle contient vont rester au centre du conflit pendant tout son déroulement (figure 43), notamment lors de la recherche de contre-propositions. Elle constitue un « *opérateur collectif extraordinaire* » selon Mr D.B., « *on se prend la tête sur les cartes, on se réunit sur une carte, et ça les gens adorent ça, parce qu'ils voient leur parcelle. Là ils voient des choses qu'ils ne voyaient pas auparavant. Ça donne des idées, là on pourrait passer là comment ça, et ça permet d'avoir un aspect travaux pratiques* »²⁸².

²⁸⁰ Les différents dossiers de l'étude d'impact (440 pages au total) ont été réunis dans une valise envoyée aux Mairies concernées par la poste.

²⁸¹ Réunion publique du 12 mars 2003.

²⁸² D'après l'entretien réalisé auprès de Mr D.B., 24 mai 2003.

Figure 43. La carte, élément central du conflit d'aménagement

Le TGV à l'entrée de Rennes



Source : A. Lecourt, 1999.

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes



Source : A. Lecourt, 22 juin 2003.

1.2. « Animal traqué » et stratégies individuelles

Si un sentiment d'agression envahit les riverains touchés par un projet d'aménagement, le passage à l'action collective n'est pas immédiat, les stratégies individuelles prévalant sur l'intérêt collectif.

a. Des réactions « animales »

Dans le passage des luttes qui opposaient des travailleurs-usagers à l'Etat-patron à celles opposant des résidents à l'Etat-aménageur le « statut de résident explique peut-être la force, la persistance de ces mouvements de défense »²⁸³. Alors que pour l'utilisateur, les inconvénients ne sont vécus que de façon éphémère, le résident, lui, voit toute sa vie hors-travail perturbée, menacée par la mise en place d'un aménagement. C'est, sans aucun doute, ce statut de résident qui explique la violence de certaines réactions.

A cette étape du conflit, le transfert de concepts proposé initialement par les sociologues de l'École de Chicago²⁸⁴ puis repris en France par Maryvonne Le Berre²⁸⁵ ou Guy Di Méo²⁸⁶ du territoire de l'éthologie à celui des sciences sociales est pertinent²⁸⁷. En effet, la réaction

²⁸³ CHERKI Eddy, printemps 1979, « A propos des mouvements de défense de l'environnement », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°3, p. 77. L'analyse d'Eddy Cherki s'appuie sur une comparaison entre deux séries de mouvements revendicatifs sur les transports. D'une part, les mouvements de 1970-1971, où les usagers luttent contre la hausse des tarifs des transports collectifs ou privés de la région parisienne, d'autre part, les mouvements qui apparaissent à partir des années 1973-1974, où les résidents contestent la mise en place des grandes infrastructures de transports par l'Etat. L'auteur met ainsi clairement en évidence le passage d'une lutte entre différents intérêts économiques qui oppose « l'Etat-patron » aux couches populaires, à une lutte opposant des résidents souhaitant préserver leur cadre de vie à « l'Etat-aménageur ».

Ce texte d'Eddy Cherky rend compte des résultats de la recherche qu'il a menée avec Dominique Mehl sur les mouvements revendicatifs d'utilisateurs de transports parisiens. Voir également, MEHL Dominique, 1979, « L'environnement, nouvel enjeu des luttes urbaines », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 167-184.

²⁸⁴ Cf. par exemple SOJA E.W., 1971, « The political Organisation of Space », *Annals of the Association of American Geographers*, volume 60, pp. 1-54, cité par DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, p. 47.

²⁸⁵ LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.

²⁸⁶ DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, *op.cit.*, pp. 46-47.

²⁸⁷ Le dictionnaire Larousse donne cette définition du territoire de l'éthologie : « zone occupée par un animal, ou une famille d'animaux, délimitée d'une certaine manière et défendue contre l'accès des congénères ».

nimby apparaît alors « sous sa forme la plus brute »²⁸⁸, « empreinte d'éthologie »²⁸⁹. Comme un animal, l'individu cherche à défendre son espace de vie, celui qu'il s'est approprié tant matériellement que symboliquement. « L'aménagement est perçu comme une agression ou même un viol, et la réaction première de mobilisation n'est en fait qu'une réaction de survie, d'où son caractère parfois perçu comme irrationnel »²⁹⁰.

La métaphore du jardin, présente dans l'expression *nimby* (Not In My Backyard)²⁹¹, et bien analysée par Bruno Charlier, renvoie également au territoire de l'éthologie. La définition du jardin implique l'idée d'un espace clos, défini dans l'espace par des limites, l'idée d'appropriation (endroit réservé), et l'idée de nature et bien-être²⁹².

b. Des stratégies individuelles

Si le projet d'aménagement suscite implicitement une réaction chez chacun des individus concernés, le passage de la réaction individuelle à l'action collective n'est pas automatique. Ainsi, Albert Hirschman propose un modèle d'analyse construit pour comprendre les réactions des consommateurs face aux performances des firmes économiques²⁹³, que nous proposons de transférer à l'observation des stratégies individuelles face à un projet d'aménagement. Un tel transfert a déjà été opéré par deux chercheurs radicaux nord-américains Michael Dear et John Long, lors de travaux effectués sur les stratégies

²⁸⁸ DEAR Michael, « Comprendre et surmonter le syndrome Nimby », *op.cit.*, p. 4.

²⁸⁹ CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, p. 593.

²⁹⁰ DUBIEN Isabelle, WAERAAS DE SAINT-MARTIN G., mars 1997, *Le phénomène nimby*, rapport de synthèse pour DRE EDF, p. 13.

²⁹¹ Par définition, le mot « backyard » signifie « cour » ou « arrière-cour ». Dans le contexte de la maison nord-américaine, le « backyard » constitue la partie réellement privée du jardin. Situé, comme son nom l'indique, derrière la maison, il est, contrairement à la partie en façade ouverte sur la rue, souvent clôturé par une palissade. La référence au « jardin » chez bon nombre d'auteurs francophones consiste donc en une transposition au contexte français, et non en une simple traduction.

²⁹² Bruno Charlier (pp. 598-600) propose deux définitions du jardin :

- « le jardin est un enclos, un endroit réservé, où la nature est disposée de façon à servir au plaisir de l'homme », d'après M. Lévy, « Jardins (Art des) », *Encyclopédie Universalis*, p. 1013.

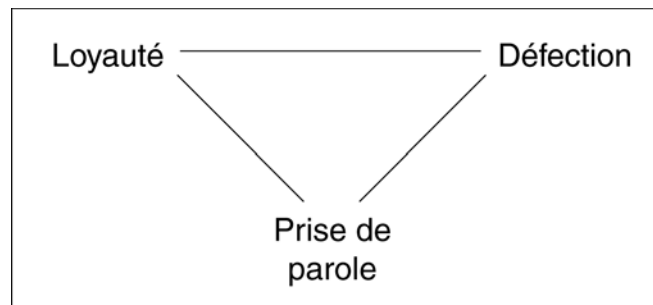
- « espace d'abri, de refuge, quasi amniotique, avec une forte idée d'appropriation sinon de possession », d'après Roger Brunet, 1993, *op.cit.*, pp. 287-288.

²⁹³ HIRSCHMAN Albert, 1995, *Défection, prise de parole et loyauté*, Fayard, Paris, 162 p. La 1^{ère} édition date de 1970, *Exit, Voice and Loyalty*, Cambridge, Harvard University Press.

communautaires (et non individuelles) dans le cadre d'aménagements en milieu urbain²⁹⁴. Or, comme Jean Ollivro l'avait déjà souligné, les réactions face à un aménagement sont, dans un premier temps, plus individualistes que collectives²⁹⁵.

Pour Albert Hirschman, l'espace des possibles face à un mécontentement se situe à l'intérieur d'un triptyque *loyauté*, *défection*, et *prise de parole* (figure 44).

Figure 44. Les stratégies individuelles face à un projet d'aménagement



Source : D'après Albert Hirschman, 1995.

La *loyauté* (*loyalty*), les sentiments de fidélité, de devoir à l'égard du porteur de projet sont assez puissants pour inhiber les mécontentements qu'il suscite. C'est notamment le cas de certains élus locaux, qui n'hésitent pas à soutenir certains projets prévus dans leur commune au nom de l'intérêt général, mais aussi au nom de leur second mandat électoral (conseiller général ou député) qui leur impose d'accepter le projet.

La *défection* (*exit*) est silencieuse. Elle se traduit par le départ de l'espace concerné pour les populations qui le peuvent, alors qu'elle peut être limitée pour les résidents les moins aisés par les coûts qu'elle engendre.

Cette stratégie peut être complétée par celle de la résignation proposée par Michael Dear et John Long. Comme la stratégie de *défection* peut coûter cher, et que celle de *prise de parole* est consommatrice de temps et de ressources, certains individus préfèrent tout simplement se résigner. Deux options s'offrent alors à eux, l'*aliénation* et le « *free-riding* » :

- les personnes choisissant l'*aliénation* désapprouvent le projet et considèrent l'utilisation de la parole comme une futile perte de temps. Ils préfèrent alors se résigner et tenter de s'adapter aux nouvelles circonstances. Ce processus d'*aliénation* n'est pas sans

²⁹⁴ DEAR Michael, LONG John, 1978, "Community strategies in locational conflict", in COX Kevin, *Urbanization and conflict in market societies*, Londres, Methuen, pp. 113-127.

²⁹⁵ OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, op.cit., p. 577.

rappeler celui de la dissonance cognitive (*supra*, chapitre 2).

- la seconde option correspond à celle du *passager clandestin (free-rider)*. L'individu appartenant à ce groupe est également contre le projet, mais il ne prend pas part à l'action collective. S'il considère que la stratégie *prise de parole* « *voice* » peut aboutir à un succès, l'individu sent qu'il n'a pas de raison dans l'action, puisqu'il recevra les mêmes bénéfices qu'il participe ou non. Et d'un autre côté, si la *prise de parole* a peu d'espoir d'aboutir, l'individu croit que sa participation ne ferait aucune différence.

3) *La prise de parole (voice)* exprime une protestation à l'encontre du projet. L'individu-résident est prêt à s'engager dans l'action collective car l'espoir d'un succès lui semble réel, même s'il sait que cela va demander du temps, des efforts, des ressources et que les bénéfices de la mobilisation vont être longs à arriver.

La typologie proposée par Hirschman et complétée par les travaux de Michaël Dear et John Long constitue un outil intéressant pour comprendre les conditions d'émergence et de non-émergence de l'action collective. Ainsi, si la mobilisation d'un résident à l'encontre d'un projet semblait aller de soi, en réalité, d'autres stratégies lui sont offertes.

Cependant, les conséquences d'une focalisation sur une stratégie peuvent être désastreuses. En effet, trop de loyauté empêche les porteurs de projet de se corriger (en cela le conflit est constructif), trop de défection ruine l'action collective de sa force, et trop de prise de parole peut susciter une contestation dévastatrice, ce dont les actions collectives doivent se prémunir.

Les réactions que nous avons présentées sont radicales, mais bon nombre de réactions individuelles se situent au sein de ce triangle. En effet, un élu peut très bien adopter une position officielle de loyauté, tout en souhaitant que le projet n'aboutisse pas, il prend alors la position du passager clandestin. Certains résidents en adhérant à une association adoptent une position de prise de parole, mais restent inactifs dans la mobilisation et se retrouvent alors dans la position d'un passager clandestin.

1.3. Passage à l'action collective, entrée dans le « monde civique » et territorialisation

Pour les individus ayant fait le choix de s'exprimer (*prise de parole*), cela se traduit par le passage à une action collective, synonyme d'entrée dans le *monde civique*, puis par la définition du territoire à défendre.

a. Passage à l'action collective et entrée dans le « monde civique »

Pressés par un sentiment de survie mêlé à de la colère, les résidents concernés s'agglomèrent très rapidement pour défendre ce qui n'était initialement qu'une somme d'intérêts particuliers. L'institutionnalisation sous la forme d'association de loi 1901 constitue une réponse au caractère hétérogène de la mobilisation qui s'organise. Cette organisation constitue une « instance stratégique où des attentes diffuses se transforment en revendications (...) et où des ressources d'action (militants, argent, experts, accès aux médias) sont centralisées (...) pour les investir de façon rationnelle en vue de faire aboutir ces mêmes revendications »²⁹⁶.

Il s'agit donc d'une action collective, d'*un agir ensemble intentionnel*, dans une logique de revendication qui répond à deux fonctions :

- affirmer son attachement matériel et symbolique à un mode de vie, un paysage, une activité agricole, et se reconnaître entre individus défendant des valeurs et des intérêts communs ;

- structurer un univers social autour d'une même cause et renforcer la cohésion sociale locale.

Pour les résidents, cette entrée dans l'action est également l'occasion de reconquérir son statut de citoyen²⁹⁷. Ainsi, l'institutionnalisation marque l'entrée dans un « monde civique »²⁹⁸, le passage de la sphère privée à l'espace public où chacun subordonne sa volonté propre à la volonté générale, à l'intérêt collectif.

b. Définir le territoire à défendre

Le passage de la défense d'un bien particulier à celle d'un bien commun passe par l'identification d'un territoire de référence pour asseoir la lutte. Les associations définissent ainsi les limites spatiales de leurs actions. Le quartier de Villejean a servi de référence aux opposants au VAL puis au parking-relais, le hameau pour les associations de la Noë, de Beauchêne et de la Banque, la commune pour les associations de Bains-sur-Oust et de Sainte-Marie, le groupement de communes pour l'association « à l'est de l'Erdre ». Le choix de cet

²⁹⁶ NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, 1^{re} édition en 1996, Paris, La Découverte, pp. 53-55.

²⁹⁷ TAPIE-GRIME Muriel, « Le *nimby*, une ressource de démocratisation », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 13-26.

²⁹⁸ BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, p. 231.

espace de référence n'est pas anodin, il révèle l'échelle à laquelle le problème est envisagé par les associations. En reprenant le nom du hameau où ils résident les habitants de la Noë et de Beauchêne reconnaissent limiter leurs actions à la défense de leurs biens. Au contraire, en donnant une dimension intercommunale à son association, le président de « à l'est de l'Erdre » donne une vision plus large à sa réflexion notamment en proposant par la suite un contre-projet à l'échelle de l'ensemble des communes concernées, même si la géographie de ses membres reste très localisée. Il en est de même pour « l'association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres », impliquée dans le projet de TGV à l'entrée de Rennes, qui se positionne ainsi, non pas contre le projet, mais pour la protection d'un secteur géographique proche de Rennes, soumis à des pressions constantes (station du VAL, extension de zone commerciale, infrastructures routières, etc.). D'emblée, ces deux associations se distinguent des associations *nimby*, en défendant un *intérêt diversifié* selon des préoccupations d'ordre environnemental, alors qu'elles défendent bien initialement des intérêts particuliers²⁹⁹.

La délimitation de l'aire d'action de l'association constitue une première étape dans le processus de territorialisation mené par les associations. Ainsi, comme le rappelle Maryvonne Le Berre, « donner un nom, c'est créer la première relation de dépendance entre un lieu et son inventeur, c'est le repérer, le signaler, transmettre son existence aux autres qui pourront le retrouver ; c'est aussi faire référence à une portion de la surface terrestre précise et donc permettre sa localisation ; c'est enfin montrer aux autres sa marque d'appropriation sur un morceau plus ou moins étendu de terre et éventuellement, son appartenance à ce lieu approprié »³⁰⁰. Mais cette action témoigne de la volonté des groupes mobilisés de faire connaître leurs revendications dans l'attente d'un soutien de l'opinion publique. Cette volonté apparaît également avec le lancement de pétitions contre les projets incriminés.

Certains conflits ont ainsi fait émerger de véritables territoires à l'image du secteur Durance-Alpilles dans le cadre du TGV Méditerranée. Basé sur une récente subdivision administrative reconnue dans le milieu agricole, Jacques Lolive raconte comment ce secteur « qui n'avait aucune identité » s'est mis à exister tout d'un coup avec le combat contre le TGV. Le nouveau territoire est ainsi reconnu dans les comptes-rendus de la presse et suscite un sentiment

²⁹⁹ Ce type de positionnement rend également compte de la difficulté qu'il peut y avoir à distinguer les associations *nimby* des associations environnementales.

³⁰⁰ LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie, op.cit.*, pp. 626-627.

d'appartenance très fort comme en témoignent les panneaux « ici commence Durance-Alpilles » implantés à l'entrée du territoire³⁰¹.

Ce processus de territorialisation se matérialise également dans l'espace par des panneaux situés aux limites du territoire à défendre, exprimant les motifs de la mobilisation (figure 45). Ils révèlent également par l'intermédiaire des slogans affichés, « Non à l'aéroport », « Non à l'usine de traitement du lisier », l'opposition de principe dans laquelle se situe la mobilisation à cette étape du conflit, notamment pour les conflits qui vont évoluer vers les échelles méso et macro.

2. La dénonciation des atteintes à l'environnement et au cadre de vie

Ce processus de territorialisation s'accompagne de la dénonciation par les associations des impacts suscités par le projet. Mais, pour accompagner sa construction territoriale, l'association doit dépasser le stade du mécontentement, « elle doit trouver un langage qui lui donne sens, désigner des adversaires, légitimer la revendication par référence à des valeurs »³⁰² et ainsi obtenir l'adhésion du *monde de l'opinion* car « les réactions de l'opinion publique conditionnent dans une large mesure le succès »³⁰³.

³⁰¹ LOLIVE Jacques, 1997, « De la contestation du tracé à la reformulation de l'intérêt général : la mobilisation associative contre le TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°34, pp. 85-87.

³⁰² NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, *op.cit.*, p. 39.

³⁰³ BOLTANSKI Luc, THEVENOT Laurent, 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, pp. 222-223.

Figure 45. Territorialisation et délimitation du territoire à défendre

A l'entrée de Corps-Nuds, à l'encontre de l'usine de compostage



A l'entrée de Notre-Dame-des-Landes, contre l'aéroport



A Meslay-du-Maine, contre le TGV



Source : A. Lecourt, 1999, 2003.

À cette étape, et dans tous les cas que nous avons pu observer, les associations créées ont eu recours à la thématique de l'environnement, de la qualité ou du cadre de vie comme le soulignent leurs noms, « association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres », « association pour la qualité de la vie à Milizac et dans les communes voisines », ou encore « association de protection de l'environnement le Guenet-Redon »³⁰⁴, mais également des banderoles brandies lors des manifestations (figure 46). À ce niveau de contestation, « le bien commun défendu se réduit à l'addition de biens privés même si les termes d'environnement, de patrimoine ou de qualité de la vie, qui y sont fréquemment mobilisés, autorisent des passages possibles vers des préoccupations plus générales »³⁰⁵. Ces références accompagnent les réactions *nimby* en agissant pour la défense d'un espace de proximité.

Ce recours à la thématique de l'environnement explique également, en partie, la confusion existant entre les conflits d'aménagement et les conflits d'environnement.

Figure 46. La dénonciation des atteintes au cadre de vie



Source : A. Lecourt, 2003.

3. Issues : acceptation conditionnée, évolution vers méso-conflit, acceptation justifiée

À cette étape du conflit, les argumentaires sont encore assez peu développés. Trois stratégies apparaissent alors possibles, dont deux sont des modalités de sorties de conflit.

La première stratégie de sortie de conflit est celle de la localisation justifiée. Les riverains,

³⁰⁴ C'est également en raison de cette référence à la protection de l'environnement qu'une confusion existe entre conflits environnementaux en général et conflits d'aménagement en particulier.

³⁰⁵ LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, n°4, p. 502.

après justification par le porteur de projet quant à la localisation du site, reconnaissent sa localisation comme justifiée.

La seconde stratégie de sortie de conflit est celle de l'acceptation conditionnée. Face au projet, les riverains ont obtenu du maître d'œuvre des modifications du projet ou des compensations (financières). Ce fut le cas pour le passage du VAL dans le quartier de Villejean à Rennes. Prévus initialement pour s'arrêter à l'Université, le projet de VAL s'étend jusqu'au cours Kennedy où le maître d'ouvrage (la SEMCAR) envisageait un passage aérien. Dans un premier temps, les associations de quartiers déjà existantes comme l'ARV (Association des Résidents de Villejean) et l'association CLCV (Consommation, Loisirs et Cadre de Vie), auxquelles se sont ajoutées deux associations de copropriétaires ont manifesté leur mécontentement en dénonçant les nuisances sonores suscitées par le projet, mais sans pour autant afficher une opposition au projet. C'est donc finalement un régime d'acceptation conditionnée qui a progressivement émergé. Les associations ont alors demandé et obtenu le passage du VAL en souterrain ce qui a mis fin à la mobilisation suscitée par le VAL.

La dernière stratégie consiste simplement à poursuivre la lutte en passant à un premier stade de « montée en généralité ».

III. « MONTÉE EN GÉNÉRALITÉ », TERRITORIALISATION ET ÉMERGENCE D'UNE CONTRE-EXPERTISE

Une seconde étape dans la mobilisation, qui ne concerne que les méso et macro-conflits, consiste en une « montée en généralité » définie par Claudette Lafaye et Laurent Thévenot comme « cette capacité à mettre en rapport des choses particulières et des entités générales »³⁰⁶. Celle-ci se traduit par la poursuite de la territorialisation de l'action collective ainsi que par l'émergence d'une contre-expertise au sein même du mouvement.

1. Changement d'échelle, nouveaux enjeux

Le passage du micro au méso-conflit est marqué par l'émergence de nouveaux enjeux, défendus par de nouveaux acteurs, notamment les associations « professionnelles ».

Ce type d'associations a été très bien mis en évidence lors du conflit suscité par l'implantation du TGV Méditerranée, notamment à travers l'association « Très Grande Vigilance » et dans une moindre mesure « L'Union Durance-Alpilles ». Ces deux associations créées au début de l'année 1990, défendent respectivement les professionnels du vignoble des Côtes-du-Rhône, et les arboriculteurs et maraîchers de la région du Comtat au sud de la Durance. En exerçant une activité de lobbying, l'association permet de passer de la défense d'intérêts particuliers à une question d'intérêt général à savoir le maintien de l'activité agricole dans les régions touchées.

Face au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, « l'association de défense des exploitants concernés par l'aéroport de Notre Dame des Landes » regroupe uniquement des agriculteurs situés dans et autour de la ZAD. Il en est de même avec l'association « SOS Bains sur Oust » pour la RD 177, ou « la Banque » pour la RD 178, composés essentiellement d'agriculteurs.

Le choix de la structure associative plutôt que celle du syndicat a permis à ces groupements de compter également parmi ses membres des résidents n'appartenant pas au milieu agricole, mais également des élus.

³⁰⁶ *Ibid.*, p. 501.

2. La poursuite de la territorialisation

Après la délimitation du territoire à défendre, le processus de territorialisation se poursuit pour les méso et macro-conflits. Il se manifeste à travers les actions des opposants visant à défendre l'intégrité territoriale de leurs propriétés, mais également dans le processus de patrimonialisation qu'ils mènent. Mais, pour être complète, la territorialisation doit permettre au territoire d'être reconnu de l'extérieur impliquant une nécessaire entrée dans le *monde de l'opinion*.

2.1. Défendre l'intégrité territoriale

La défense de l'intégrité territoriale apparaît comme un élément moteur de la mobilisation à cette étape notamment lorsque le conflit est marqué par l'entrée des agriculteurs. Ils dénoncent les effets de coupure dont ils pourraient être victimes (notamment pour les infrastructures linéaires), mais surtout l'emprise sur les terres agricoles, car « c'est le revenu même de l'exploitation qui est menacé ». Avec la diminution de la surface d'exploitation, ils dénoncent « la dévalorisation totale du patrimoine agricole et foncier : plus d'acheteur, plus de prix ».

Afin de matérialiser ces deux impacts et se sensibiliser l'*opinion publique* à leur cause, les exploitants (mais aussi les autres habitants) concernés par l'implantation du TGV à l'entrée de Rennes ont suggéré visuellement l'emplacement de la future ligne (figure 47).

Figure 47. Défense de l'intégrité territoriale et matérialisation d'une ligne TGV

Au sein d'un espace agricole



Au sein d'une propriété résidentielle



Source : A. Lecourt, 1999.

2.2. Une action de patrimonialisation

Afin de socialiser encore davantage l'environnement, le processus de territorialisation mené par les associations s'accompagne également d'un processus de patrimonialisation dont Guy Di Méo a très bien montré la parenté conceptuelle avec le processus de territorialisation³⁰⁷. En effet, « le territoire et le patrimoine ont un contenu conceptuel voisin : le matériel et l'idéal, (...) ils participent ensemble, étroitement liés, (...) au fonds culturel de toute société cohérente, inscrite dans un espace »³⁰⁸. Ainsi, pour arriver à leurs fins, les groupes menacés tentent de faire émerger un idéal commun à partir d'objets plus ou moins matériels en sacralisant certains lieux, ou certains traits du paysage qui paraissent les plus susceptibles de contribuer à la résolution de leurs problèmes du moment. Cette « spatialité symbolique »³⁰⁹ participe ainsi à la territorialisation. Les opposants réalisent alors un véritable « diagnostic territorial » afin de saisir toutes les opportunités pouvant leur fournir des arguments utilisables contre le projet. Cette domestication de la nature et du patrimoine, comme le souligne Michel Lussault, s'appuie souvent « sur la révélation à un groupe social local de l'existence d'un nouvel espace d'identité et de légitimité, ce que justement les membres du susmentionné groupe nommeront leur territoire »³¹⁰.

2.3. Défendre un territoire, c'est aussi lui donner une visibilité de l'extérieur

Le processus de territorialisation engagé autour du conflit doit nécessairement s'accompagner d'un travail de visibilité du territoire et de la cause qui lui est associée, confortant ainsi son entrée dans le *monde de l'opinion*.

Afin de donner cette visibilité, les associations ont, de façon quasi systématique, recours à des rassemblements de populations opposées au projet. Ces rassemblements prennent des formes différentes : des réunions publiques comme ce fut le cas à Corps-Nuds, des manifestations mobiles (défilés) présentes dans tous les mouvements que nous avons analysés, des barrages filtrants dans le cas plus spécifique de l'opposition à la RD 178 Carquefou – Nort-sur-Erdre, ou encore des rassemblements plus festifs comme le pique-nique annuel organisé par

³⁰⁷ DI MEO Guy, 1994, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, pp. 15-34.

³⁰⁸ *Ibid.*, p. 29.

³⁰⁹ DEARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'espace géographique*, n°2, pp. 109-110.

³¹⁰ LUSSAULT Michel, 1995, « L'objet environnemental dans l'action territoriale », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1, p. 79.

l'ACIPA dans le cadre de l'aéroport du Notre-Dame-des-Landes.

Ces rassemblements sont l'occasion de rappeler l'ancrage territorial du mouvement de contestation car ils ont généralement lieu sur un des lieux focaux du conflit : à l'endroit du tracé pour le TGV, sur le site de la ZAD en 2001 et dans un village menacé de disparition en 2003 pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ils concrétisent également l'existence d'un territoire par le rassemblement des populations qui le composent.

Dans le cas plus particulier du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, les réunions du débat public, et en particulier les deux qui se sont déroulées dans la commune, ont également fortement participé à cette construction territoriale. Elles ont eu lieu à proximité de l'emprise du projet et dans la commune la plus touchée par celui-ci et ont provoqué un face à face entre les « pro » et les « anti ».

Plus récemment, et avec l'essor des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC), les rassemblements sont également virtuels via la création, par les associations de sites internet mettant en évidence la cause défendue³¹¹. Cette démarche, qui structure le territoire en le rendant visible de l'extérieur, constitue également un outil de diffusion de l'information entre les membres du mouvement et concoure ainsi à son organisation.

La création d'un site internet modifie également la forme de la pétition avec le passage d'une version papier à une version électronique marquant ainsi l'essor du « cybermilitantisme ».

En fait, l'objectif de la réalisation d'un portail internet pour les associations, c'est également d'obtenir un soutien de populations extérieures au territoire qui émerge. A priori, mais nous n'avons pas assez d'informations à ce sujet, la réalisation du site internet n'a pas permis une extension de la mobilisation au-delà des communes directement concernées par les projets, même si des populations extérieures ont pu ainsi exprimer leur soutien à la mobilisation. En fait, d'après les travaux de Sylvie Ollitrault sur l'évolution des modes d'expression des mobilisations écologistes, la réalisation de sites internet permet de mobiliser les populations habituellement attirées par l'action des écologistes, « internet ne fait que déplacer sur un autre

³¹¹ Parmi nos études de cas, trois associations ont créé leur site internet : l'ACIPA, l'association « A l'est de l'Erdre », l'association pour la qualité de vie à Milizac, et la CADRA.

lieu les individus généralement intéressés par l'écologie »³¹². Transférés aux conflits d'aménagement, ces observations confirment ce que nous avons déjà mis en évidence à savoir que l'extension de la mobilisation est avant tout le fait de personnes ayant déjà une sensibilité dans le domaine environnemental.

Parallèlement à ce processus de territorialisation qui permet de monter en généralité, les différentes associations opposées à un même projet coordonnent leurs actions, notamment en produisant une contre-expertise du projet.

3. Coordination par le projet et émergence d'une contre-expertise

Associée à la territorialisation, la coordination des associations concernées par un même projet, s'accompagne d'une contre-expertise réalisée par les membres actifs des associations. Celle-ci porte sur les impacts économiques, sociaux et environnementaux de l'aménagement. Dans certains cas, et selon une logique plus constructive, elle va même jusqu'à élaborer des contre-propositions. À cette étape, les opposants entament donc un travail de « déconstruction » de l'argumentaire officiel qui consiste à envisager les impacts du projet à plus petite échelle³¹³.

3.1. La coordination des associations par le projet

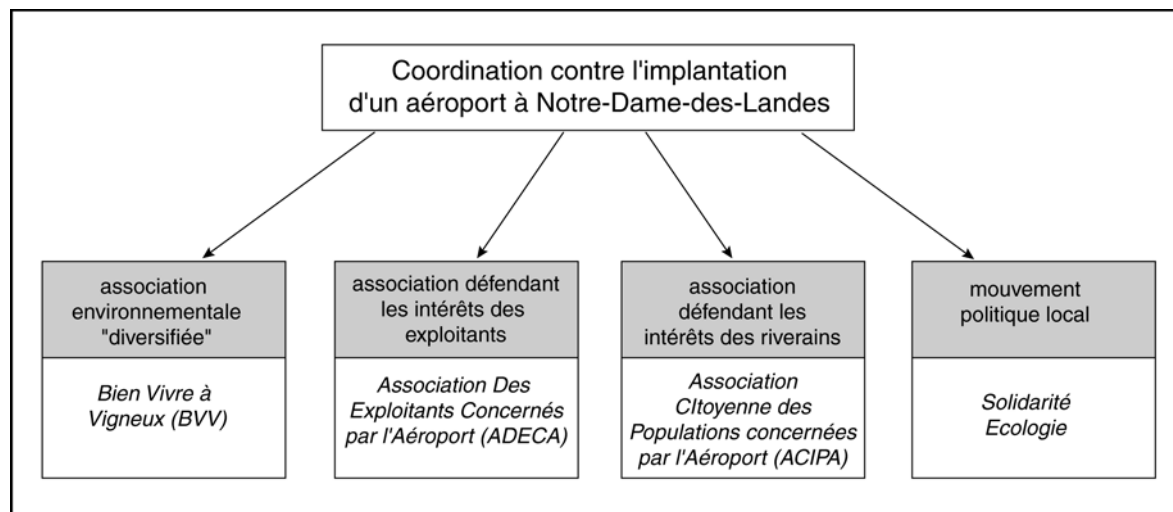
Ce processus de territorialisation s'accompagne de la constitution de coordinations d'associations locales. C'est en fait la géographie de l'infrastructure qui structure ce mouvement. On assiste ainsi au rassemblement d'associations ayant parfois des sensibilités différentes (associations de riverains et d'agriculteurs par exemple) mais qui ont en commun d'être concernées par les impacts du projet. C'est en fait un jeu assez complexe entre les associations qui se met en place. Elles souhaitent tirer parti de la coalition tout en préservant leur autonomie et leurs spécificités. Ainsi, la coordination entre les associations opposées au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes regroupe des associations aux sensibilités différentes (figure 48) : une association de riverains (l'ACIPA), une association d'exploitants agricoles (l'ADECA), une association environnementale défendent un intérêt local diversifié

³¹² OLLITRAULT Sylvie, 1999, « De la caméra à la pétition web, le répertoire médiatique des écologistes », *Réseaux*, n°98, p. 168.

³¹³ MORMONT Marc, BERTRAND Anne, 2000, « Oppositions locales et dynamique d'environnementalisation », *Espaces et Sociétés*, n°101-102, pp. 93-112.

(BVV) et une association apparentée à un mouvement politique local (Solidarité Ecologie).

Figure 48. Coordination de la mobilisation et respect des intérêts des associations qui la composent : le cas de Notre-Dame-des-Landes



Source : A. Lecourt, 2003.

De fait, ces formes de coordination sont assez diverses : certaines se limitent à des contacts entre les responsables associatifs, d'autres ont une existence administrative sous la forme d'association. De manière officieuse, dans le cas du TGV à l'entrée de Rennes, deux associations³¹⁴ ont ainsi soutenu le projet de tracé central défendu par « l'association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres ». Face à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la coordination entre les quatre principales associations est encore plus visible, puisqu'elles organisent communément différentes actions. Même phénomène du côté des associations opposées au TGV en Mayenne, mais cette fois, la coordination est officialisée par la création d'une association.

Si la coordination semble concerner la majorité des projets, dans certains cas les associations mobilisées ne parviennent pas à s'entendre. Dans le cas du conflit autour de la RD 177 entre Rennes et Redon, les tentatives de coordination ont échoué entre les deux associations, ce qui les a conduites à s'opposer frontalement, chacune refusant l'infrastructure sur son territoire, alors que certains responsables associatifs auraient souhaité un positionnement commun en faveur de la rénovation de la route actuelle.

³¹⁴ Il s'agit de l'association « TGV non Sancé » regroupant les riverains de la ligne Rennes-Chateaubriand dont il est prévu de doubler la voie, et du « comité d'action TGV Noyal sud Cesson » concerné par les deux fuseaux nord.

Par ailleurs, dans nos études de cas, la mobilisation face à un aménagement surfacique ayant fait l'objet d'un méso-conflit s'est limitée à une seule association comme à Corps-Nuds contre l'usine de compostage, ou à Milizac contre le projet d'usine de traitement des lisiers. Dans ces cas, bien évidemment, la coordination n'a pas eu lieu.

3.2. Émergence d'une contre-expertise concernant le coût du projet et les effets structurants

En s'appuyant sur ses compétences internes, la mobilisation tente de faire émerger une contre-expertise concernant le coût du projet et les effets structurants.

Dans tous les projets, et principalement ceux financés par l'État et/ou les collectivités locales, les opposants remettent en cause l'importance de l'investissement comme sur le TGV Ouest (figure 49).

Figure 49. La remise en cause de l'investissement dans le TGV Ouest



Source : Association « protection du patrimoine bazougerois », 1999.

Le coût du projet est également parfois dénoncé parce que les opposants le considèrent comme sous-estimé comme pour Notre-Dame-des-Landes ou la RD 178. Dans ce dernier cas, les opposants pensent qu'il est nécessaire d'intégrer au montant des travaux les coûts d'entretien à plus long terme dans un secteur marécageux.

Les effets structurants attendus de la mise en service de l'aménagement sont également remis en question par les contestataires. « *Les citoyens ne veulent plus subir des infrastructures dont l'argumentation gain de temps, gains économiques ne passe plus* » déclarent les opposants au TGV Ouest. Cette remise en cause des effets structurants est devenue classique lors des grands projets d'infrastructures et soutenue par de nombreuses études faisant des effets structurants du transport un «mythe politique» et «une mystification scientifique»³¹⁵.

Dans le cas plus particulier des infrastructures de transport, le gain de temps induit par la mise en service de l'infrastructure fait également débat. En fait, ce n'est pas le gain de temps comme effet intrinsèque des transports qui interroge, mais davantage l'utilité de ce gain : « A l'aube des 35 heures, que signifient 35 minutes gagnées ? »³¹⁶. Cette mise en avant de l'inanité du concept de rapidité, argument majeur du TGV, était déjà apparue chez les contestataires méditerranéens.

3.3. L'entrée dans le *monde civique* : la contre-proposition

Un registre d'opposition plus constructif est celui de la contre-proposition. Il ne s'agit plus ici de s'opposer frontalement au projet, mais au contraire d'en accepter le principe, en entrant dans un régime de proposition, et non plus d'opposition comme nous avons pu le constater pour le TGV à l'entrée de Rennes ou pour la RD 178 entre Nort-sur-Erdre et Carquefou.

Ce type de comportement permet ainsi à la mobilisation d'entrer dans un *monde civique* en changeant son échelle d'approche.

a. La contre-proposition pour l'entrée de Rennes

Afin de se positionner de façon positive, et parce que ses membres les plus actifs sont eux-mêmes des usagers du TGV, l'« association pour la protection de la vallée du Blosne et du bois de Soevres (ABS) » a proposé un autre fuseau pour le passage du TGV à l'entrée de Rennes. En fait, c'est un membre créatif de l'association qui a imaginé un tracé central entre les quatre fuseaux déjà à l'étude, beaucoup plus court (de 1,2 km) et sans toucher aux habitations. Ce tracé est aussi placé le long d'une ligne à haute-tension qui marque déjà fortement le paysage. Il permet ainsi de ne pas positionner l'association dans une stratégie de

³¹⁵ OFFNER Jean-Marc, 1993, «Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique», *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 233-242.

³¹⁶ d'après le questionnaire recueilli auprès de Ph. Bariller, président de l'association du Genest-Saint-Isle, février 1998.

rejet vers les autres fuseaux (comme le font les riverains des deux fuseaux cessonais), mais comme des interlocuteurs valables pour le Réseau Ferré de France et les autres associations. L'association adopte donc publiquement une position favorable au projet de TGV, renforçant ainsi sa posture de contribution positive (figure 50).

La mobilisation en faveur du fuseau central s'élargit progressivement. L'association « TGV non Sancé » regroupant des riverains de la ligne Rennes-Chateaubriand dont il est prévu de doubler la voie est créée à Rennes et soutiendra le projet de fuseau central. Elle est également rejointe par le « comité d'action TGV Noyal sud Cesson » concernée par les deux fuseaux nord. Sous la pression du président de l'association ABS, élu vert au conseil municipal de Rennes, et de la mobilisation des habitants du quartier traversé par la voie Rennes-Chateaubriant, le conseil municipal de Rennes, neutre jusque là, finit par prendre position contre les fuseaux sud. A la demande des élus et des associations, la mission TGV lance une étude pour l'analyse de deux nouveaux fuseaux dits « centre nord » et « centre sud ». C'est finalement le fuseau « centre nord » initialement proposé par les associations qui sera retenu.

Comme le dit le président de l'association « TGV non Sancé », « *notre action et notre réussite prouvent qu'il faut se battre* »³¹⁷. Mais c'est surtout en s'inscrivant dans une logique de proposition, plutôt que d'opposition, que l'association a obtenu gain de cause. Cependant, ce registre de contre-proposition a tout de même comme effet de rejeter l'infrastructure. Au final, ce sont des populations, non concernées par le projet initial, qui doivent désormais y faire face, comme en témoigne la mobilisation plus récente de deux associations sur le fuseau « centre-nord » à Cesson-Sévigné et Domloup.

³¹⁷ D'après l'entretien auprès de Mr D.B., le 24 mai 2003, à Rennes.

Figure 50. Le caractère constructif de la contre-proposition



Source : A. Lecourt, 1999.

b. La contre-proposition RD 178 : vers une grandeur civique

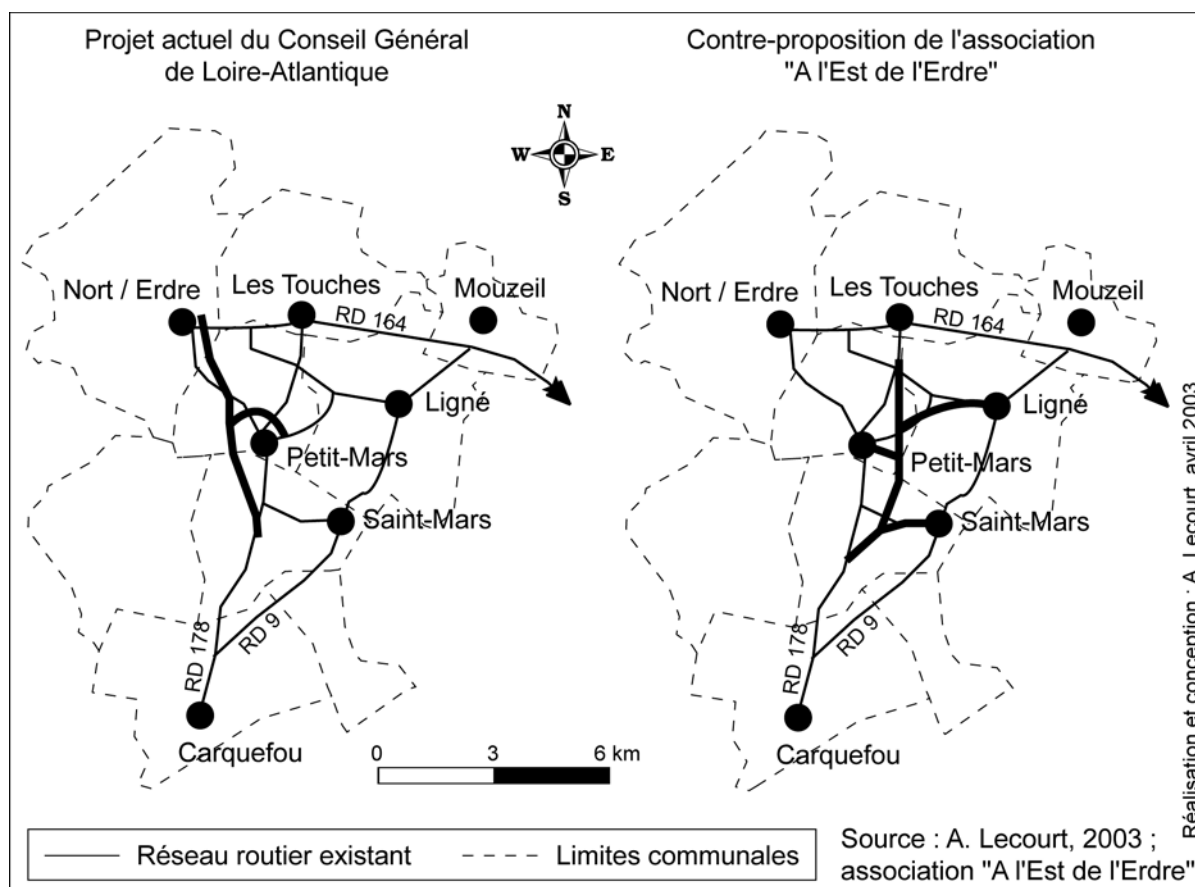
Un projet de route départementale entre Carquefou et Nort-sur-Erdre au nord de Nantes suscite de vives réactions chez les riverains. Une des associations impliquées « à l'est de l'Erdre », propose un contre-projet remettant en question les quatre tracés présentés par le Conseil Général de Loire-Atlantique, et notamment le tracé A qui a été retenu et qui fait l'objet d'études complémentaires. Avec le slogan « une route pour tous » (figure 51), l'association dénonce la faible desserte assurée par le tracé A qui permet principalement de relier Nantes à Nort-sur-Erdre et propose une solution alternative au projet du Conseil Général en soumettant l'idée d'un tracé « médian » (carte 35). Comme pour le TGV à l'entrée de Rennes, cette posture positive en faveur de l'infrastructure ancre la mobilisation dans le *monde civique*.

Figure 51. A la recherche de la grandeur civique : une route pour tous



Source : A. Lecourt, 2003.

Carte 35. Le contre-projet de l'association « À l'est de l'Erdre »



4. Issue : évolution vers un macro-conflit, acceptation justifiée, abandon du projet

A l'issue de cette seconde étape du conflit, quatre sorties de conflit sont possibles, allant de l'acceptation conditionnée ou justifiée, au passage au macro-conflit, en passant par l'abandon du projet.

4.1. L'acceptation justifiée

Une première stratégie de sortie de conflit est l'acceptation justifiée, les populations confrontées à projet d'aménagement reconnaissent que la localisation proposée est justifiée eu égard aux différentes nuisances et contraintes. La position du maire de Sainte-Marie-de-Redon résume bien cette position : « Si le CG choisit de la faire passer sur Sainte-Marie, je défendrai quand même le projet, mais il faudra qu'il m'explique pourquoi et qu'on montre que c'est le meilleur choix. La priorité, c'est que cette 2x2 voies se fasse et le plus rapidement possible. Cependant, je la défendrai si elle est défendable »³¹⁸.

³¹⁸ D'après entretien auprès de Mr G.T., maire de Sainte-Marie-de-Redon, 15 mars 2003.

Cette stratégie n'est par ailleurs pas exclusive de la seconde, l'acceptation conditionnée.

4.2. L'acceptation conditionnée

L'acceptation conditionnée constitue un second mode de sortie du conflit d'aménagement. Les populations négocient des compensations « en échange » des nuisances. Dans le cadre du TGV à l'entrée de Rennes, le maire de Cesson-Sévigné, prenant acte du caractère irrévocable du fuseau centre-nord proposé par les associations, a obtenu d'une part que Rennes-Métropole demande à RFF le passage en tunnel du TGV à hauteur du Bois de la Justice, un espace vert aménagé par la commune sur 18 ha, et d'autre part l'assurance auprès du préfet de Région de l'octroi de mesures compensatoires pour les riverains du projet afin d'apporter des solutions aux problèmes phoniques et visuels.

4.3. L'abandon du projet

Une autre modalité de sortie du conflit est tout simplement l'abandon du projet par le maître d'ouvrage comme ce fut le cas pour la route projetée en 1994 par le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine entre Chantepie et Vern-sur-Seiche à travers le Bois de Soevres. Les riverains, organisés en association nommée « pour une alternative à la traversée du Bois de Soevres », s'inscrivent dans une démarche constructive, tout en menant une action de patrimonialisation, en proposant un contournement plus large des deux communes afin de poursuivre le barreau de contournement de Rennes, qui, en fait, double la rocade. Ce positionnement permet à l'association d'obtenir le soutien du maire de Vern-sur-Seiche qui, conformément au syndrome *nimey*, suit l'opinion dominante de ses administrés sur ce sujet. Suite à des querelles politiques, en raison notamment de la prise de position du maire de Vern-sur-Seiche et de la mobilisation associative, le projet est finalement abandonné et disparaît des nouveaux schémas routiers de l'agglomération.

De même, à Milizac, alors que le commissaire-enquêteur avait émis un avis favorable, en juillet 2002, le Préfet du Finistère a annoncé son refus à la demande d'autorisation d'exploiter au motif que « le projet Val'Ouest contredit gravement au code de l'environnement : la sécurité des transports ne saurait être assurée à brève échéance »³¹⁹. Au-delà d'une très forte mobilisation territoriale, les opposants au projet avaient notamment remis en cause le faible gabarit de la route permettant d'accéder au site et les problèmes de sécurité qui en découlaient

³¹⁹ Information obtenue sur le site internet de « l'association pour la qualité de la vie à Milizac et dans les communes voisines »

pour la circulation des poids lourds. En fait, comme dans le cas de l'A8 bis analysé par Anne Tricot, la mobilisation portait initialement sur l'équipement lui-même, mais elle a progressivement glissé vers le *milieu associé* du projet³²⁰. Pour Gilbert Simondon, c'est le milieu à la fois technique et naturel qui rend possible le fonctionnement de l'objet technique³²¹. Dans ce cas précis, l'association impliquée s'est attaquée, non pas au projet lui-même mais au *milieu associé* qui devait permettre sa réalisation³²².

4.4. L'évolution vers le macro-conflit

La dernière stratégie ne constitue pas une issue au conflit. Au contraire, celui-ci prend la forme d'un macro-conflit au cours duquel le discours des opposants va évoluer vers une reformulation de l'intérêt général.

³²⁰ TRICOT Anne, mai 1996, « La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé : analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis », *op.cit.*, pp. 157-178.

³²¹ SIMONDON Gilbert, 1989, *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubiers, 3^e édition, pp. 50-60. Référence citée par TRICOT Anne, mai 1996, « La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé : analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis », *op.cit.*, p. 157.

³²² Dans le cas de l'A8 bis, les associations se sont attaquées à l'infrastructure elle-même puis au *milieu associé* au projet : les schémas directeurs de la planification urbaine (les SDAU de Cannes-Grasse-Antibes et Nice). Cf. TRICOT Anne, *ibid*, pp. 157-178.

IV. REFORMULATION DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

L'entrée dans cette phase est marquée par un renforcement de la mobilisation qui, afin d'améliorer ses compétences, a recours à des acteurs extérieurs à l'action collective initiale pour poursuivre sa contre-expertise en privilégiant deux directions, l'une *civique*, l'autre *industrielle*.

1. Renforcement de la coordination et constitution d'un réseau d'expertise associatif

Le passage au macro-conflit implique un renforcement de la coordination entre les associations opposées à un même projet, mais également le développement de contacts avec d'autres associations impliquées dans d'autres conflits ayant une expérience qui font d'elles des *spécialistes*³²³. Mais ces modifications dans l'organisation de l'action collective, ainsi que l'évolution de la politique menée vers une reformulation de l'intérêt général sont aussi sources de tensions entre opposants.

1.1. Coordination et constitution d'un réseau d'expertise

Les coordinations changent progressivement leur échelle d'approche du projet. Initialement portées sur des intérêts locaux, elles souhaitent désormais participer à la définition d'un nouvel intérêt général, différent de celui du porteur de projet. Pour cela, elles vont constituer autour d'elles un réseau d'associations impliquées dans d'autres conflits d'aménagement, mais également des associations *spécialistes*, généralement issues de mobilisations face à des aménagements aujourd'hui réalisés.

Ainsi, deux types d'associations apparaissent autour des coordinations. Les associations opposées à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ont ainsi des contacts avec des associations de riverains concernés par des projets identiques : associations opposées au nouvel aéroport de Toulouse, au troisième aéroport parisien, à l'extension des aéroports parisiens et de Lyon-Satolas. Mais les coordinations ont également des contacts avec des associations spécialistes, principalement des anciennes associations de riverains comme, dans le cadre du TGV Ouest, la Coordination anti-TGV (méditerranée) Drôme-Vaucluse, ou encore le Credo-Rail, Centre

³²³ Au sens de Pierre Lascoumes, cf. LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, *op.cit.*, p. 235.

régional de documentation sur le rail, constitué de militants du Vaucluse afin de fournir des arguments contestant le dossier SNCF sur le terrain de l'expertise et accréditant le thème du TGV sur les voies existantes.

L'inscription dans ces réseaux associatifs témoigne également de la volonté des coordinations d'un changement de politique qui n'est pas sans créer des tensions en leur sein.

1.2. Des tensions entre opposants variables suivant la forme de l'aménagement

Comme pour la FARE-SUD dans le cadre du TGV Méditerranée, ce type d'organisation semble écartelée en permanence entre la nécessité d'obtenir des résultats qui satisfassent les revendications des associations locales et celle de promouvoir un programme d'intérêt général. Cette tension entre l'effort pour garder un ancrage territorial important et les obligations de généralisation les oblige à établir un compromis entre *cité civique* et *cité domestique*³²⁴, source de désaccords au sein de l'action collective.

En fait, la forme de l'aménagement a une influence sur ces tensions. En effet, celles-ci sont exacerbées du fait du caractère linéaire de certaines implantations, alors que la mobilisation apparaît plus unitaire face à un aménagement surfacique, bien que des tensions subsistent.

a. L'unité face aux aménagements surfaciques ?

Si l'on en croit la littérature, ainsi que les études de cas que nous avons réalisées, la mobilisation face à un projet surfacique semble unitaire. Du micro au macro-conflit, les associations en présence allient leurs forces selon un objectif commun malgré des intérêts parfois divergents.

Dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, des tensions sont apparues sur la politique à mener entre les partisans d'une réflexion plus globale sur l'aménagement du territoire dans l'ouest de la France et les partisans d'une stratégie d'opposition de principe. Plus précisément, c'est une tension entre les leaders du mouvement et la base qui est apparue au grand jour lors de la réunion de synthèse du débat public en mai 2003. Claude Bord, le président de « Bien Vivre à Vigneux », s'est prononcé favorablement au projet, mais sur un autre site plus au nord afin d'accroître l'aire de chalandise de l'aéroport³²⁵. Cette déclaration a alors suscité de vives

³²⁴ Cf. LOLIVE Jacques, 1997, « La montée en généralité pour sortir du Nimby, la mobilisation associative contre le TGV Méditerranéen », *op.cit.*, p. 124.

³²⁵ Dans leur contribution finale au Débat Public, l'ACIPA et BVV se sont positionnées contre le projet à Notre-Dame-des-Landes et pour la recherche d'autres solutions.

réactions de la part d'une partie des opposants au projet présents dans la salle qui ont exprimé leur mécontentement face à cette prise de position en martelant leur slogan « ni ici, ni ailleurs » à tel point que le président la commission particulière a menacé d'arrêter le débat.

Cette rupture entre la base du mouvement et les responsables associatifs révèle la difficulté à associer ancrage territorial et reformulation de l'intérêt général. Elle a d'ailleurs abouti à la création en juin 2003 d'une nouvelle association sous la bannière « ni ici, ni ailleurs » qui marque le passage à une stratégie d'opposition de principe (figure 52).

Figure 52. L'opposition de principe de certains militants



Source : A. Lecourt, 2003.

b. Les tensions entre opposants face aux aménagements linéaires

Les tensions entre opposants sont, de toute évidence, exacerbées par le caractère linéaire d'un aménagement. Elles sont liées d'une part à la dimension « latérale » des infrastructures linéaires et aux différents tracés ou fuseaux à l'étude, et d'autre part à la dimension « axiale » des infrastructures, autrement dit à la distance entre les deux extrémités du projet.

➤ La dimension « latérale »

La dimension « latérale » des infrastructures linéaires, accentuée par la multiplication du nombre de variantes, constitue un facteur de tension voire de conflit entre les opposants. En effet, dans cette situation, la mobilisation peut se réduire à la défense d'intérêts personnels. La situation extrême est celle observée dans le conflit de la RD 177 entre Rennes et Redon où

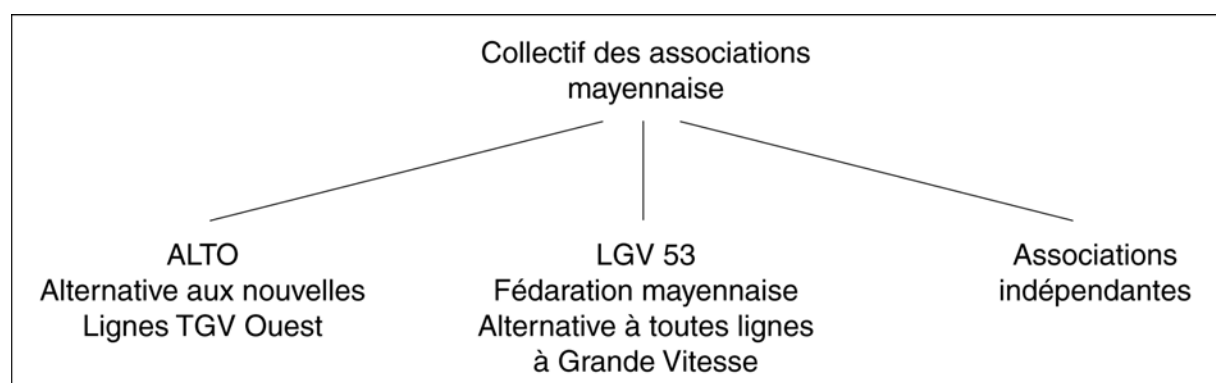
l'importance des intérêts individuels a directement conduit à un conflit ouvert entre les riverains des deux tracés aboutissant à une stratégie de rejet. Dans le cadre du TGV à l'entrée de Rennes, la stratégie de remise en question des modalités de mise en œuvre du projet par une contre-proposition peut aussi être interprétée comme une stratégie de rejet « évoluée », bien que ses initiateurs s'en défendent. Au final, les tensions sont très fortes entre les partisans du fuseau central menacés par les fuseaux Cesson et Chantepie et les riverains de la contre-proposition, à commencer par le maire de Cesson-Sévigné.

La dimension axiale des infrastructures linéaires est elle aussi créatrice de tensions entre les opposants.

➤ La dimension « axiale »

La dimension « axiale » des équipements linéaires, principalement active dans le cadre de macro-conflit, constitue également un obstacle à l'unité de la mobilisation. De toute évidence, la distance pose des problèmes aux opposants, notamment pour se rencontrer. Cependant, dans la mobilisation face au TGV Ouest, trois sujets de discorde, difficiles à isoler dans la réalité, sont apparus et ont conduit rapidement à diviser le mouvement, initialement réuni dans un collectif départemental, en trois entités avec la fédération « alternative à toutes Lignes à Grande Vitesse » (LGV 53), « alternative à la nouvelle ligne TGV Ouest » (ALTO) et les indépendants (figure 55).

Figure 53. L'organisation du mouvement associatif face au TGV Ouest : du collectif à la division



Source : A. Lecourt, 2003.

Le premier sujet de discorde avait trait au fonctionnement du mouvement. En effet, au sein du mouvement, deux grandes tendances sont très rapidement apparues. Certains cherchaient visiblement à contrôler le mouvement à tout prix et même à être à la tête de toutes les

initiatives³²⁶ (ils créeront la fédération ALTO), tandis que d'autres étaient favorables à une organisation qui s'appuierait avant tout sur les associations locales, à l'origine de nombreuses initiatives.

Des tensions apparaissent également entre opposants au sujet de la stratégie à adopter : certains s'opposent strictement au projet et admettent la mise en place d'un train pendulaire sur les voies existantes comme unique palliatif, restant ainsi très proche de la stratégie *nimby* (fédération ALTO), tandis que d'autres adoptent une stratégie faite de contre-propositions à l'échelle interrégionale remettant en question les modalités de réalisation du projet (fédération LGV 53).

Enfin, le dernier sujet de discorde est dû aux sensibilités politiques respectives des individus impliqués dans le mouvement, ce qui a conduit à créer une fédération plus ancrée à gauche (LGV 53)³²⁷, et à une fédération plutôt ancrée à droite sur l'échiquier politique, voire à l'extrême droite pour certains de ses membres (ALTO). Ce dernier sujet de discorde a semblé-t-il occupé une place prépondérante dans la division du mouvement. En effet, lors d'un rassemblement du collectif mayennais, c'est à la suite de la prise de parole d'un candidat front national aux législatives que la rupture a eu lieu³²⁸. Cette action n'a fait qu'attiser les rancœurs entre opposants.

2. Une double expertise *civique et industrielle*

L'expertise prend deux orientations privilégiées qui empruntent à la fois à la *cité civique* et à la *cité industrielle*. La première consiste à utiliser et à améliorer l'existant, la seconde à remettre en cause la localisation du projet.

En ciblant leurs réflexions sur les politiques d'aménagement du territoire, les associations opèrent un changement d'échelle qui les place encore davantage dans une démarche constructive.

³²⁶ Les deux principaux dirigeants de cette fédération sont clairement soupçonnés (voire accusés) d'agir avant tout pour la protection de leurs propriétés personnelles (l'un possède une « belle » maison à Ballée, l'autre un « petit » château à Saint-Denis-du-Maine).

³²⁷ Une présidente d'association était candidate aux élections cantonales de mars 1998 pour le parti socialiste, un autre président d'association est membre du parti communiste, et un membre actif est un militant écologiste confirmé ayant participé à de nombreuses actions de mobilisation face à de grands projets (Plateau d'Albion, Larzac, Somport).

³²⁸ La prise de parole d'un candidat écologiste avant le candidat front national ne semble pas avoir posé de problème.

2.1. Améliorer l'existant

Le premier type de solutions proposées par les coordinations vise à utiliser et à améliorer les infrastructures existantes comme le projet de « périphérique breton » des opposants au TGV ou la réorganisation du réseau aéroportuaire breton prônée par une des associations opposées à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

a. La proposition du « Groupe de réflexion Transports 2015 » face au projet de TGV Ouest : entre cité civique et cité industrielle

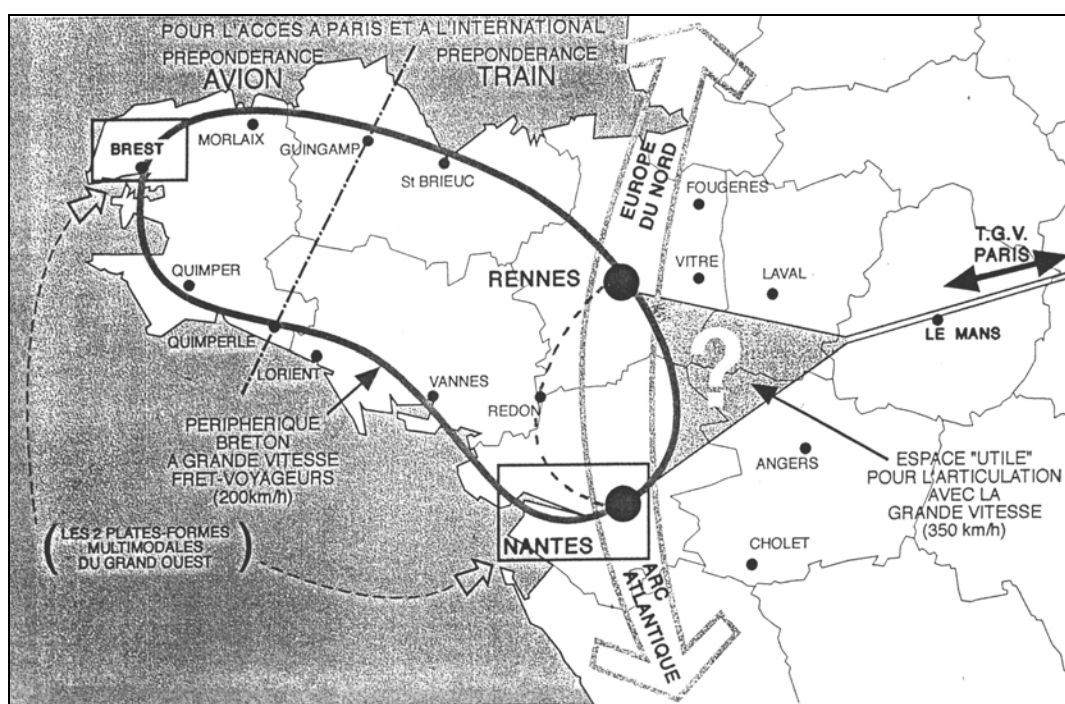
L'idée du « Groupe de réflexion TRANSPORTS 2015 », constitué d'acteurs socio-économiques finistériens, actuellement dissout, est de réaliser « un anneau ferré à grande vitesse reliant la quasi totalité des villes de Bretagne (carte 36). (...) Cette boucle devrait permettre à chaque ville bretonne d'être à moins de 1 h 30 de Rennes ou de Nantes. Un bon embranchement de la ligne TGV sur cet anneau assurerait alors des trajets maximum entre la Bretagne et Paris en moins de trois heures pour tous. (...) D'ores et déjà un matériel, le train pendulaire permet de s'engager sur un tel projet »³²⁹.

Cette solution, qui s'appuie en partie sur des infrastructures ferroviaires existantes, propose ainsi d'améliorer la desserte entre les villes bretonnes, tout en utilisant une nouvelle technologie ferroviaire : le pendulaire³³⁰. Cette proposition croise à la fois des exigences de la *cité civique*, par une meilleure desserte, mais également de la *cité industrielle*, en s'appuyant sur une nouvelle technologie.

³²⁹ in « Contribution du Groupe de réflexion TRANSPORTS 2015 » au débat TGV dans le Finistère, p. 3. Document fourni par J.M.Bordais, président du groupe, aujourd'hui dissout.

³³⁰ Le pendulaire est capable, moyennant quelques aménagements, de rouler sur une ligne classique à 220 km/h. En effet, grâce au système de pendulation, les wagons peuvent s'incliner dans les courbes et ainsi rouler beaucoup plus vite que les trains classiques.

Carte 36. Le périphérique ferré breton



Source : Groupe de réflexion « Transport 2015 ».

b. Mobiliser les capacités aéroportuaires du « grand ouest » plutôt que créer un nouvel aéroport

Du côté de Notre-Dame-des-Landes, une des associations impliquées, Solidarité Ecologie, propose de mobiliser les capacités aéroportuaires existantes dans le « Grand Ouest » en faisant remarquer « qu'un remarquable maillage d'aéroport existe dans l'Ouest. De Deauville à Poitiers, on compte plus d'une douzaine d'aéroports. La majorité d'entre eux sont déjà équipés de pistes de plus de 2000 mètres de long qui permettent d'accueillir de gros avions de type charters. Les distances pour chaque passager n'excèdent pas une heure »³³¹. Elle souligne également l'intérêt de la création d'un réseau aéroportuaire entre Nantes et l'aéroport existant à Saint-Nazaire.

Ces deux solutions ont fait l'objet d'études complémentaires lors du débat public, mais toutes deux se sont révélées inadéquates. La première vient du refus des compagnies aériennes de travailler sur plusieurs sites, contrairement à la logique d'organisation actuelle en *hub and spokes*. La seconde a abouti à un refus de la DRIRE en raison de la présence de sites SEVESO à proximité de l'aéroport de Saint-Nazaire limitant ainsi les possibilités d'extension de

³³¹ Solidarité Écologie, décembre 2002, *Un autre développement pour l'Ouest : contribution au refus d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Lande ou ailleurs*, p. 15.

l'aéroport et de son trafic.

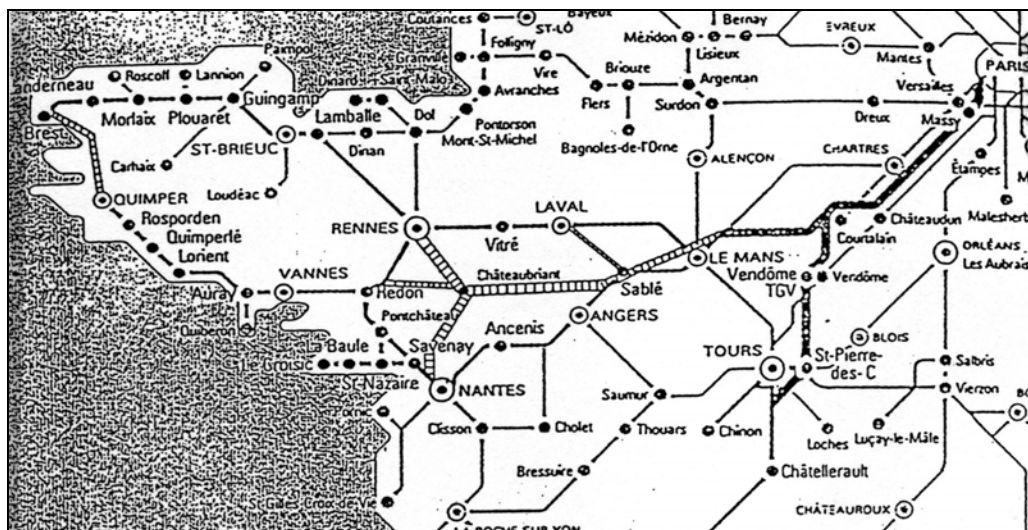
2.2. Proposer un nouveau schéma d'aménagement

Dans cette seconde posture, les associations reconnaissent l'intérêt de l'aménagement, mais remettent en question sa localisation comme le montrent les exemples suivants.

a. La proposition « Michel Inizan », pour un TGV interrégional

L'idée générale de la proposition «Michel Inizan», est de favoriser un autre itinéraire avec un tronç commun jusqu'à Châteaubriant où la ligne éclaterait en trois LGV vers Nantes, Rennes et la pointe bretonne (carte 37). Cet itinéraire permettrait la réalisation d'un axe des Estuaires et consisterait « à assurer une meilleure communication entre les régions de la façade atlantique, grâce à un véritable train des Estuaires. Autrement dit : POUVOIR se rendre de Caen, Rennes ou Brest à Bordeaux sans DEVOIR passer par Paris »³³². Cette proposition est reprise par la fédération LGV 53, en insistant surtout sur la dimension interrégionale du projet qui permet de réaliser une liaison performante entre les deux villes (Rennes et Nantes) et répondant au souhait des deux métropoles régionales d'être en relation avec Paris.

Carte 37. La proposition « Michel Inizan »



Source : SNCF, 1995, TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie !, le débat préalable, « vœux, délibérations et contributions Bretagne », département du Finistère, contribution 3.

³³² cité par BONNY Mickaël, 1997, *Analyse spatiale du débat préalable pour une grande infrastructure : enjeux et perspectives des TGV Bretagne et Pays de la Loire*, op.cit., p. 21 ; d'après SNCF, 1995, TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable, «vœux délibérations et contributions Bretagne», Département du Finistère, contribution 3, p. 3.

b. Augmenter l'aire de chalandise de l'aéroport

Au printemps 2003, les principales associations impliquées dans la mobilisation face au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes Bien Vivre à Vigneux et l'ACIPA se sont exprimées pour la recherche d'autres sites et, sans s'opposer à la réalisation d'un tel équipement, en argumentant en faveur de l'extension de l'aire de chalandise de cet équipement par une localisation plus au nord de Nantes et donc plus proche de Rennes³³³.

Avec cette argumentation croisant *cité civique* et *cité industrielle*, les populations mobilisées tentent d'accéder à la *grandeur civique*. On est dès lors très loin des revendications nimby.

4. Issue

  cette étape du conflit, deux issues sont possibles : l'abandon du projet comme à Plogoff, ou une avancée progressive vers la réalisation du projet qui passe nécessairement par la recherche de solutions coopératives entre l'ensemble des protagonistes.

Cependant, dans le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et du TGV Ouest un niveau supérieur de reformulation de l'intérêt général pourrait être atteint en émettant une contre-proposition commune aux deux aménagements construite autour d'une articulation entre ces deux équipements dans un espace situé entre Rennes, Nantes et Angers.

³³³ Voici un extrait des contributions de ces deux associations au débat public :

- « BVV ne s'oppose donc pas par principe (...)   la démarche qui vise à transférer sur d'autres sites, existants ou à créer, tout ou une partie de l'activité de cet aéroport. Pour autant, elle exige que soient respectées les contraintes environnementales et la protection des populations (...) » (Contribution de BVV au Débat Public, mars 2003) ;

- l'ACIPA est favorable «   la recherche de sites potentiels et à une réflexion sur les besoins futurs qui int grerait les autres moyens de transport, en y associant les représentants du public, du privé et de la société civile du Grand ouest » (ACIPA, contribution au Débat Public, avril 2003).

Conclusion

L'extension de la mobilisation dans l'espace avec le passage, dans certains cas, du micro au macro-conflit s'accompagne d'une évolution dans les stratégies des opposants. Indiscutablement, géographie de la mobilisation, échelle du conflit et stratégies des associations agissent en interaction. À une échelle de conflit correspond une gamme de stratégies spécifiques également fonction des caractéristiques de l'aménagement.

Cependant, le schéma général que nous venons d'exposer est susceptible d'être perturbé en raison de la variété des contextes socio-spatiaux et des caractéristiques particulières de certains aménagements.