

## CHAPITRE 7. RÉGULER LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT PAR UNE MEILLEURE PRISE EN CONSIDÉRATION DES CONFIGURATIONS SOCIO-SPATIALES ET DES CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

---

---

Le modèle présenté précédemment nous invite à nous prononcer pour une meilleure prise en considération par les acteurs de l'aménagement des comportements *nimby*, qui doivent être pris comme des réactions rationnelles et constructives, permettant aux riverains de retrouver leur statut de citoyen. Mais admettre les réactions *nimby*, c'est aussi reconnaître le rôle des configurations socio-spatiales de l'espace-support et des caractéristiques de l'aménagement sur leurs conditions d'émergence et de développement. Or, certains de ces éléments sont susceptibles de perturber le déroulement du modèle conduisant ainsi à distinguer différents scénarios de conflits.

### I. LES ENJEUX DE LA MOBILISATION : RÉHABILITER LE *NIMBY*

---

---

Les opérations de disqualification des réactions *nimby* sont fréquentes chez les porteurs de projets d'aménagement et elles ont comme conséquence un renforcement du face-à-face avec les opposants. Aussi, le *nimby* ne doit plus être considéré comme une réaction égoïste, mais comme le reflet du fonctionnement de notre société. Il convient donc de réhabiliter le *nimby* qui débouche fréquemment sur une « montée en généralité » à la croisée de la *cité domestique* et de la *cité civique*.

#### 1. Entrer en politique pour dépasser le *nimby*

L'analyse du modèle est simple. Loin d'être une forme égoïste, le *nimby* y apparaît comme

une forme de réaction normale, loin de la pathologie qui lui est fréquemment associée. Il marque une reconquête du statut de citoyen des riverains et leur entrée en politique. Aussi, le discours « nimbyiste » des maîtres d'ouvrages doit-il nécessairement être remis en question. En effet, il « tend ainsi à enfermer les riverains dans une position illégitime »<sup>334</sup> politiquement contre-productive<sup>335</sup>, et créatrice d'une rupture identitaire entre *eux* et *nous*, obstacle à toute résolution coopérative. Que dire alors de l'attitude de la CCI de Nantes à Notre-Dames-des-Landes qui n'a fait que fustiger les riverains pour leurs réactions égoïstes, allant même jusqu'à parodier l'ACIPA en créant une association de soutien au projet sous le non de l'ACIPRAN, « l'Association Citoyenne Pour la Réalisation d'un Aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes » ?

Aussi, pour dépasser le stade du *nimby*, et donner du sens au mouvement, les opposants doivent dépasser le simple stade de l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers en faisant évoluer leurs stratégies discursives notamment par une « montée en généralité ». C'est donc un travail politique que doivent mener les opposants pour mobiliser autour de leur cause. Il s'agit, en fait, selon Danny Trom, de « fabriquer un singulier général » engageant les riverains qui doivent atteindre un niveau de généralité, condition de l'engagement de ceux qui sont à distance<sup>336</sup>.

Mais ce travail est nécessairement dépendant des configurations socio-spatiales du territoire d'accueil de l'aménagement et des caractéristiques du projet. Des configurations socio-spatiales tout d'abord, parce que toutes les mobilisations ne sont pas toujours capables, en fonction de leurs ressources sociales (compétences), mais aussi spatiales (présence d'éléments patrimonialisables), d'opérer ce travail politique et de reformuler les enjeux du conflit en des termes « politiquement efficaces », alors que d'autres actions collectives restent de simples défenseurs d'intérêts particuliers. Des caractéristiques de l'aménagement ensuite parce que certains aménagements sont moins mobilisateurs que d'autres, l'émergence d'une mobilisation dépendant elle-même des configurations socio-spatiales. Un même aménagement aux caractéristiques identiques peut être refusé en un lieu et accepté dans un autre.

---

<sup>334</sup> JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome *nimby* nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n°42, p. 73.

<sup>335</sup> ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, p. 16.

<sup>336</sup> TROM Danny, février 1999, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, volume 49, n°1, p. 43.

Ce travail est également l'occasion pour les riverains de retrouver une capacité d'intervention politique à partir d'enjeux de proximité<sup>337</sup>, de reposer des questions sur les choix d'organisation de la vie collective dans un territoire. Dans la continuité de la mobilisation, nombreux sont les leaders associatifs qui envisagent désormais de s'inscrire dans la vie politique locale.

Le conflit et la mobilisation citoyenne qui l'accompagne doivent ainsi être considérés comme un mouvement inhérent au bon fonctionnement des sociétés démocratiques. Il apparaît pour Jacques Lolive et Anne Tricot, que « la seule façon de faire émerger des alternatives, c'est la mobilisation et le conflit »<sup>338</sup>. Comme tout mouvement social, il est source d'une amélioration ou d'un changement induit dans l'évolution des sociétés.

## **2. Une tension idéale entre *cité domestique* et *cité civique***

Différents ordres de grandeur sont convoqués pour tenter d'entrer dans un régime d'action justifié, mais la tension idéale est celle qui assure à la fois l'ancrage territorial, la *cité domestique*, et celle qui permet de reformuler l'intérêt général, la *cité civique*. Cette tension entre les deux cités est idéale à deux égards : elle permet d'une part de dépasser le cadre du *nimby* en obtenant une reconnaissance de l'extérieur et, d'autre part, elle assure l'unité du mouvement entre les adhérents de base agissant pour des revendications territoriales et des responsables associatifs en quête de reconnaissance vis à vis des institutions, des élus ou de la presse. Il s'agit en fait pour les opposants d'intégrer les échelles d'analyse du problème afin de maintenir une crédibilité auprès de l'ensemble des acteurs.

Le recours à la simple cité domestique clôturerait en effet la mobilisation en limitant « la dimension publique de cette action de contestation »<sup>339</sup>. A l'inverse, une utilisation abusive de la cité civique au détriment de la cité domestique est inévitablement source de mécontentement des adhérents de base et donc de tensions au sein même du mouvement.

---

<sup>337</sup> JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome *nimby* nous dit de l'intérêt général », *op.cit.*, p. 91.

<sup>338</sup> LOLIVE Jacques, TRICOT Anne, 2000, *La constitution d'une expertise environnementale transalpine et sa portée sur la conduite des projets en France*, rapport final de recherche pour le Prédit 1996-2000, programme « Evaluation – Décision », p. 9.

<sup>339</sup> LOLIVE Jacques, 1997, « La montée en généralité pour sortir du *Nimby*, la mobilisation associative contre le TGV Méditerranéen », *op.cit.*, p. 119.

## **II. DES INTERACTIONS CONFLIT / TERRITOIRE D'INTENSITÉ VARIABLE SUIVANT LES CONFIGURATIONS TERRITORIALES ET LES CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT**

---

Si le modèle présenté dans le chapitre précédent permet de comprendre le fonctionnement général de la mobilisation, et notamment les stratégies mises en œuvre, son application est variable suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement. Elle souligne ainsi la variabilité des interactions entre le conflit et le territoire validant une de nos hypothèses de travail. Le modèle a déjà montré le rôle de l'échelle du conflit sur ces interactions. Mais ces dernières sont également modulées par les configurations territoriales et les caractéristiques de l'aménagement.

### **1. Des interactions d'intensité variable suivant les configurations territoriales**

L'intensité des interactions entre conflit et territoire est nécessairement variable suivant les configurations territoriales. Elle dépend tout d'abord du niveau de territorialité initial de l'espace-support et de sa capacité à être territorialisé. Dans ce dernier processus, le patrimoine occupe une place centrale, sa présence conforte le territoire et renforce le conflit, son absence oblige les opposants à se tourner vers d'autres stratégies. Enfin, les interactions entre l'identité culturelle et le conflit sont particulièrement fortes et demandent à être prises en compte pour améliorer l'insertion territoriale des projets d'aménagements.

#### 1.1. Une interaction fonction du niveau de territorialité initiale

Premier élément intervenant dans l'intensité des interactions entre conflit et territoire, le niveau de territorialité initial est variable suivant les territoires. Dans certains cas, la territorialité est peu présente, voire absente de l'espace menacé<sup>340</sup>. Dans d'autres, elle existe mais les enjeux environnementaux en sont absents. Dans les deux cas, le conflit d'aménagement va susciter un processus de territorialisation (ou de re-territorialisation) pour s'adapter au conflit, renforçant à la fois le territoire et le conflit. Mais, en cas d'échec du conflit, ces constructions territoriales, souvent artificielles, disparaissent.

---

<sup>340</sup> Le niveau de territorialité peut être évalué en fonction de l'intensité des interactions entre les différents composants d'un système territorial (cf. chapitre 1).

### *a. La construction territoriale d'un espace sans cohérence apparente*

Dans certains espaces dépourvus de cohérence territoriale, la menace suscitée par un projet d'équipement unit les habitants concernés qui vont chercher à défendre leur espace de vie. Dans ce sens, l'inscription du projet dans l'espace va en quelque sorte créer un territoire par anticipation. Mais ce processus reste fonction de la présence ou non, sur l'espace-support, d'éléments permettant de construire un territoire. Aussi, la quasi-absence de patrimoine ou d'éléments patrimonialisables sur le site de Notre-Dame-des-Landes<sup>341</sup> a favorisé la montée en généralité et la reformulation de l'intérêt général, le processus de territorialisation étant nécessairement limité.

### *b. Mais aussi une entreprise de re-territorialisation*

Un autre mode de territorialisation ou plutôt ici de re-territorialisation est de donner à un territoire déjà existant une dimension environnementale<sup>342</sup>. C'est ce que montre Angelo Turco<sup>343</sup> à propos de l'Apennin abruzzais qui a connu dans cette dernière moitié du siècle le passage d'une territorialisation de type fonctionnaliste, avec des enjeux à dominante économique, à une territorialisation à dominante environnementale via une reconstruction identitaire.

Ce travail de patrimonialisation-territorialisation s'appuie donc « sur des données objectives, mais totalement réinterprétées par une mythologie programmée localiste et souvent environnementaliste, qui réinvente un passé, des traditions, des paysages et des lieux, et jusqu'à une certaine "culture territoriale"<sup>344</sup> »<sup>345</sup>. Ce « processus de symbolisation qui engendre des lieux (et des paysages) exemplaires consiste donc avant tout à promouvoir de nouvelles significations pour des lieux inchangés, en les inscrivant dans un nouveau contexte social et territorial. Ce changement de signification les fait advenir symbole »<sup>346</sup>.

---

<sup>341</sup> Seules quelques zones susceptibles d'être classées en ZNIEFF et un bocage de qualité sont présents.

<sup>342</sup> Nous n'avons pas rencontré ce type de situation lors de nos études de cas.

<sup>343</sup> TURCO Angelo, 1995, « Environnement et discours identitaire dans l'Apennin abruzzais contemporain », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1, pp. 53-60.

<sup>344</sup> TURCO Angelo, 1995, séminaire du PRADEL, « Enjeux environnementaux et processus de recomposition territoriale », cité par Lussault Michel, *op.cit.*, p. 79.

<sup>345</sup> LUSSAULT Michel, 1995, *op.cit.*, p. 79.

<sup>346</sup> DEBARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'espace géographique*, n°2, p. 104.

Guy Di Méo rapporte un phénomène comparable en vallée d'Aspe dans un territoire déjà identifié<sup>347</sup>. Les aménagements routiers et du tunnel du Somport (ainsi que l'idéologie environnementaliste dont sont porteurs les résidents installés de fraîche date) suscitent une image de la vallée fondée sur la recherche de rapports plus équilibrés entre nature et culture. Une idéologie nouvelle, plus efficace (face aux projets d'aménagement), tend ainsi à renforcer (peut-être à supplanter ?) le contenu traditionnel de l'identité territoriale de la vallée d'Aspe. Elle consolide ainsi son « effet de lieu »<sup>348</sup>.

### *c. Vers des territoires plus éphémères ?*

Comme nous venons de le voir, certaines constructions territoriales sont artificielles, la question de leur devenir se pose donc. Mais si un conflit peut favoriser l'émergence d'une territorialité basée sur la défense de l'environnement et du cadre de vie, à l'inverse, comme l'a montré Jean-Pierre Wolff, en cas d'échec, la démobilisation guette et le territoire s'efface<sup>349</sup>. Ainsi, sur le TGV Méditerranée, la mobilisation s'est effondrée une fois le tracé défini avec précision. Alors que la mobilisation avait été si vive, 95 % des expropriations se sont finalement décidées à l'amiable<sup>350</sup>. Il en a été de même pour le TGV Bretagne à l'entrée de Rennes avec la dissolution de l'association « TGV non Sancé » suite au choix du fuseau centre-nord et donc au retrait de la proposition d'entrée dans Rennes par la ligne de Chateaubriant.

Ce type d'évolution témoigne ainsi du caractère parfois éphémère de ces nouvelles formes de territorialités qui, devant l'absence de base sociale suffisamment forte, doivent faire face à une « crise territoriale »<sup>351</sup> et se voient donc privées de véritable dynamique territoriale.

---

<sup>347</sup> Pour l'analyse de la vallée d'Aspe, voir DI MEO Guy (dir), *Les territoires du quotidien*, 1996, L'Harmattan, Paris, pp. 51-86 et DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, pp. 81-82.

<sup>348</sup> Sur « l'effet de lieu », voir FREMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HERIN Robert, RENARD Jean, 1984, *Géographie sociale*, 2<sup>ème</sup> partie, chapitre 2, « L'effet de lieu », pp. 161-182.

<sup>349</sup> WOLFF Jean-Pierre, 2000, « Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires », *Norois*, n°185, p. 87.

<sup>350</sup> OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, op.cit., 870 p.

<sup>351</sup> BAREL Yves, 1986, « Le social et ses territoires », in AURIAC Franck et BRUNET Roger, *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, p. 138.

## 1.2. La place spécifique du patrimoine dans cette interaction

Le patrimoine occupe une place spécifique dans cette interaction entre conflit et territoire parce qu'il est créateur de territoire, mais également parce que sa présence implique des contraintes de passage que les maîtres d'ouvrage doivent respecter. Partie prenante d'une action de territorialisation, le processus de patrimonialisation est nécessairement variable suivant la nature de l'espace-support. Tous les espaces n'offrent pas avec la même facilité la possibilité de diffuser du sens et donc de « soutenir » les groupes sociaux défendant leur environnement ou leur cadre de vie, ce qui pose la question de la sémantique des espaces. Au cours des observations que nous avons réalisées, trois cas de figures se sont présentés : 1) le patrimoine est reconnu et protégé, il fait l'objet d'une stratégie d'exception consensuelle ; 2) le patrimoine existe, mais il n'est pas protégé, c'est donc une stratégie d'exception de controverse qui va s'appliquer ; 3) le patrimoine n'existe pas *a priori*, ce sont donc des exceptions de circonstance.

### *a. Le patrimoine est reconnu et protégé : l'exception consensuelle*

Dans un premier cas de figure, le patrimoine existe et est reconnu institutionnellement car il bénéficie de mesures de protection. Dans ce cas, le patrimoine défendu bénéficie d'un consensus sur sa valeur, et les associations s'en emparent naturellement pour défendre leur cause.

Ainsi, au cours de nos études de cas, nous avons rencontré à plusieurs reprises ce type de situation. Dans le cadre du mouvement d'opposition au projet de RD 178 en Loire-Atlantique, l'association « À l'est de l'Erdre » a fait valoir l'existence de vestiges gallo-romains pour repousser l'un des tracés.

Les habitants de Sainte-Marie-de-Redon concernés par l'un des deux tracés de la RD 177 comptent bien sur « leur chapelle », classée aux monuments historiques et à son périmètre de protection de 500 mètres non respecté par le tracé pour obtenir le rejet de celui-ci (figure 54). La valeur patrimoniale de cette chapelle est de toute évidence très forte pour les riverains, pratiquement tous membres du « comité de la chapelle » créé en 1947 et qui organise chaque année une fête pour célébrer la Saint-Jean rassemblant, selon les membres du comité, tous les habitants de Sainte-Marie et des communes environnantes. En fait, les riverains attendent encore davantage de cette chapelle car sa présence leur impose de respecter un cahier des charges assez lourd pour les nouvelles constructions et rénovations auquel les riverains semblent se contraindre sans trop rechigner. Ainsi, selon un riverain que nous avons

rencontré, membre du comité de la Chapelle, « *la chapelle, elle nous em... pour nos maisons, alors si elle pouvait nous faire éviter d'avoir la route* ».

**Figure 54. Une exception consensuelle : la chapelle Saint-Jean-d'Épileur**



Source : A. Lecourt, 2003.

Dans une situation assez similaire, les opposants aux fuseaux proposés par la SNCF à l'entrée de Rennes ont mis en exergue l'existence d'un manoir classé et de son périmètre de protection, avec le soutien de l'Architecte des Bâtiments de France, pour obtenir le retrait de l'un des fuseaux.

*b. Le patrimoine existe, mais n'est pas protégé : l'exception soumise à controverse*

Tous les territoires ne possèdent pas un patrimoine consensuel, loin de là. Mais bon nombre d'entre eux présentent des éléments de patrimoine qui ne bénéficient pas d'un régime de protection particulier.

Le cas du mouvement d'opposition à la réalisation de la RD 178 entre Carquefou et Nort-sur-Erdre est très intéressant à cet égard, car le territoire défendu par l'association possède des éléments écologiques et patrimoniaux reconnus, mais non protégés.

D'un point de vue écologique, le tracé passe en limite d'une Zone d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et d'une Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Mais ces classifications ne sont que de simples inventaires scientifiques et n'ont pas valeur de protection. La DIREN ayant pris du retard quant à la classification de ces deux zones dans le cadre de la création du réseau écologique communautaire Natura 2000, le président de l'association s'est alors employé à accélérer ce classement qui, lui, a valeur de



protection et empêcherait le passage de la route sur cet espace. Pour cela, il a joué sur les deux volets de Natura 2000, en faisant appel à la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) pour accélérer le classement des marais en Zone de Protection Spéciale (ZPS) désigné au titre de la directive Oiseaux, et à l'association pluridimensionnelle « Bretagne Vivante » pour le classement des marais en Zone Spéciale de Conservation (ZSC) au titre de la directive Habitats. L'action de la LPO qui a accepté de soutenir l'association semble en bonne voie selon le président de « à l'est de l'Erdre ».

*c. A la recherche de patrimoine : l'exception de circonstance*

Afin d'accompagner des exceptions consensuelles ou soumises à controverse, ou simplement, parce que le territoire semble dépourvu de patrimoine, certaines associations vont à la recherche de patrimoine pour la circonstance.

Dans le cadre du mouvement d'opposition au TGV à l'entrée de Rennes, une mare artificielle assez récente, en bord de route s'est révélée d'un intérêt scientifique et écologique certain car la diversité des espèces de batraciens représentées est particulièrement rare dans la région. Ce constat, fait par des scientifiques de l'université de Rennes I, a servi à l'association au moins en exploitant les superbes photographies faites par un chercheur de l'Université pour faire des expositions. La science et l'écologie sont mobilisées mais c'est avant tout une forme d'esthétique et surtout de visibilité qui fut exploitée. Un inventaire floristique a aussi été fait de façon détaillée par un expert de Bretagne Vivante, ce qui a beaucoup aidé à mettre en valeur ce qui est devenu un patrimoine.

Personne, parmi les membres de l'association, n'avait pensé auparavant qu'une mare artificielle pouvait présenter un quelconque intérêt. Dans ce cas, ce sont les scientifiques qui déclarent qu'il y a là un patrimoine. Cet appui des scientifiques est décisif pour rendre visible ce patrimoine et le rapporter à un état plus général (les populations des batraciens ou la flore de tout l'Ouest par exemple). « *Lorsque ce patrimoine est dit par la science et évalué à l'échelle du patrimoine de l'humanité, tout change* ». « *Nous n'avons pas mené cette réflexion en cours d'action, bien sûr, mais nous avons senti que c'était un bon point pour qualifier cette zone verte comme patrimoine à préserver* »<sup>352</sup>. Le changement de regard se lit aussi chez les riverains qui n'imaginaient pas de tels trésors près de chez eux : le lien se renforce, un véritable couplage se révèle avec son environnement, un « attachement argumenté » qui

---

<sup>352</sup> D'après l'entretien réalisé auprès de D. B., le 24 mai 2003.

déplace l'intérêt « particulier » du départ.

Ainsi, la présence ou non de patrimoine ou d'éléments patrimonialisables implique des stratégies différentes chez les opposants. En fait, l'impact du patrimoine est ambigu. Lorsqu'il est absent, cela peut constituer un frein à l'extension de la mobilisation dans certains cas, alors que d'en d'autres, cela implique un passage plus rapide vers l'élaboration de contre-propositions et la reformulation de l'intérêt général.

### 1.3. Une interaction renforcée par l'identité culturelle

Un autre élément, la dimension identitaire est susceptible de modifier le modèle. Ainsi, comme nous l'avons déjà évoqué à partir des travaux de Bruno Charlier, les conflits environnementaux sont plus nombreux dans les régions à forte identité culturelle. Les revendications écologistes apparaissent « intrinsèquement liées au discours identitaire des mouvements régionalistes ou nationalistes. Leur réciprocity favoriserait l'émergence d'une conflictualité environnementale remarquable par son importance et pour son intensité »<sup>353</sup>.

Cette relation d'autopoïèse<sup>354</sup> semble multiscalaire. A l'échelle de la Bretagne, les luttes antinucléaires suscitées par les projets de centrales au Pellerin ou à Plogoff durant les années 1975-1980 n'ont fait que renforcer un mouvement identitaire préexistant. Les catastrophes environnementales, comme les diverses marées noires qui souillent régulièrement les côtes bretonnes participent également à ce renforcement identitaire. Aussi, « le mouvement écologiste breton se forge son identité à travers le mouvement culturel breton, et profite du travail de ce dernier qui a créé une conscience bretonne et donc une solidarité régionale. (...) Mais il semble aussi que la réciproque est vraie, c'est-à-dire que le mouvement écologiste a renforcé l'attachement à la Bretagne, et confirmé voire fait progresser l'identité bretonne »<sup>355</sup>.

Cette interaction entre conflit d'aménagement et renforcement identitaire se retrouve

---

<sup>353</sup> CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, *op.cit.*, p. 612.

<sup>354</sup> Un système est autopoïétique lorsqu'il est capable, du fait des interactions existant entre ses composants, de fonctionner dans son environnement en maintenant sa structure : celle-ci en assure le fonctionnement ; le fonctionnement en maintient la structure. Dans le cas présent, l'identité culturelle nourrit le conflit et le conflit renforce l'identité culturelle. Cf. LE BERRE Maryvonne, 1995, « Territoires », *op.cit.*, pp. 601-622.

<sup>355</sup> KERNALEGENN Tudi, 2001, *Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)*, mémoire de maîtrise en histoire, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, p. 197.

également à l'échelle du conflit comme dans le cas du projet de centrale nucléaire à Plogoff. Ainsi, tout au long du conflit, les Plogoffites ont profité de toutes les occasions pour mettre leur « bretonnité » en évidence, notamment lors des manifestations en ayant recours à des chants bretons, réhabilitant par la même occasion la langue bretonne au sein de la population locale. Aussi, « la lutte de Plogoff, et plus particulièrement l'enquête d'utilité publique, peut être considérée comme un moment de reconstruction de l'identité »<sup>356</sup>, « en fait, il y a des gens qui sont devenus plus bretons après »<sup>357</sup>. Ce renforcement identitaire a ainsi participé au durcissement du conflit, accentuant la rupture identitaire « eux / nous » à laquelle font allusion Claudette Lafaye et Laurent Thévenot<sup>358</sup> entre les gardes mobiles représentant de l'Etat français et les Plogoffites, qui valorisent les attributs de leur identité bretonne.

En fait, la référence à l'identité bretonne est essentiellement présente lors de macro-conflits comme l'opposition à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes où nous avons pu observer à de multiples occasions des associations entre un symbole breton et une marque d'opposition au projet, notamment à l'arrière des voitures (figure 55). Mais l'interaction entre conflit et symbole identitaire semble la plus forte sur les conflits touchant au nucléaire, du fait de l'histoire même de l'écologie bretonne. Lors du mouvement d'opposition au projet de laboratoire d'études sur le stockage des déchets nucléaires en Bretagne, le drapeau breton (*gwen ha du*) a systématiquement flotté lors des manifestations (figure 56) et a été repris dans les tracts des associations (figure 57).

---

<sup>356</sup> KERNALEGENN Tudi, 2001, *Les chemins bretons de l'écologie. Les luttes écologistes dans le Finistère (1967-1981)*, *op.cit.*, p. 192.

<sup>357</sup> CONAN Renée, LAURENT Marie, 1981, *Femmes de Plogoff*, Quimperlé, Editions La Digitale, p. 120.

<sup>358</sup> LAFAYE Claudette et THEVENOT Laurent, octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *op.cit.*, p. 501.

**Figure 55. Une association fréquente entre symbole identitaire et marque d'opposition à l'aménagement**

Source : A. Lecourt, 2003.

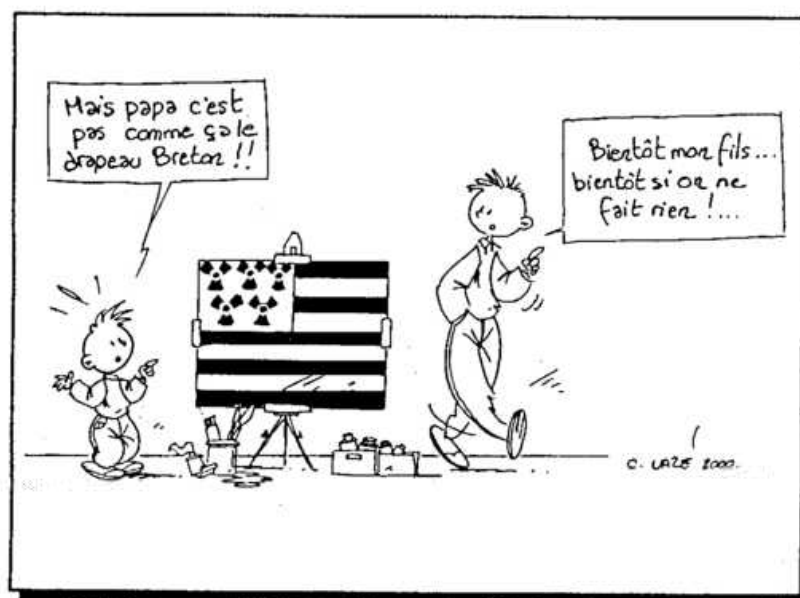


**Figure 56. Le gwenn ha du flotte lors des manifestations contre le projet de laboratoire d'études sur le stockage des déchets nucléaires (ici à Quintin)**

Source : Collectif Anti Déchets Radioactifs, 2000.



**Figure 57. Le gwenn ha du menacé par l'activité nucléaire**



Source : Collectif Anti Déchets Radioactifs, 2000.

#### 1.4. La présence de personnes-ressources

La présence de personnes-ressources à proximité de l'espace-support du conflit et impliquée dans la mobilisation est également susceptible de modifier le modèle, notamment en accélérant le passage du premier stade au second, synonyme de gain de temps. Dans le cas du TGV à l'entrée de Rennes, la présence de Dominique Boullier, élu « vert » au Conseil Municipal de Rennes, professeur des Universités en anthropologie et très expérimenté dans ce type de conflits a indiscutablement permis de passer très rapidement au second stade du modèle avec l'adoption d'une position constructive ne refusant pas le projet, mais proposant une variante.

Cela dit, la simple présence de la résidence de personnalités politiques ou ayant un soutien politique peut également permettre d'écarter le projet du secteur, et ainsi bloquer l'extension du conflit comme ce fut le cas pour le tracé est du TGV Méditerranée<sup>359</sup>. Une situation de ce type s'est déroulée sur le TGV Ouest. En effet, un des fuseaux (au sud de Bazougers) contient la Maison Mère de la Cotellerie, dont le prieur général Philippe-Marie Vaganay est un ami personnel de Bernadette Chirac, qui a assuré son soutien à la communauté religieuse des Chanoines Réguliers de Marie Mère du Rédempteur dès le lendemain de la parution des fuseaux. Par ailleurs, le Prieur, dans sa requête auprès de la mission TGV, n'a pas hésité à citer le Président de la République Jacques Chirac pour appuyer son propos<sup>360</sup>, comme pour confirmer ce soutien officieux. Le fuseau concerné a été un des premiers « écartés » par la mission TGV.

Les configurations territoriales sont ainsi susceptibles de perturber le modèle parce qu'elles interagissent selon une intensité variable avec le conflit. Mais les caractéristiques de l'aménagement, en lien avec les configurations territoriales peuvent également modifier le

---

<sup>359</sup> Lors de son intervention télévisé du 14 juillet 1990, le Président Mitterrand s'était prononcé pour l'éviction du tracé est qui traversait des propriétés ou communes de plusieurs de ses relations politiques et / ou amis personnels. Deux semaines plus tard, Michel Delebarre, alors Ministre des Transports, annonçait le retrait du tracé est. Cf. OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, *op.cit.*, p. 616.

<sup>360</sup> Courrier du prieur général de la Maison Mère de la Cotellerie à l'adresse de la Mission TGV. Les informations que nous évoquons ici ont été obtenues au cours d'un entretien avec une personne dont nous ne citerons pas le nom étant donné le caractère officieux de ces informations.

déroulement du modèle.

## **2. Interactions d'intensité variable et caractéristiques de l'aménagement**

L'application du modèle est également perturbée par les caractéristiques de l'aménagement, notamment par sa forme et son type qui semblent définir les capacités d'un conflit à passer d'une échelle à l'autre.

### 2.1. La forme

La forme de l'aménagement agit sur deux processus intimement liés, la territorialisation d'une part, les choix stratégiques des opposants d'autre part.

Un aménagement surfacique rend le processus de territorialisation plus aisé que pour un aménagement linéaire. L'unité du mouvement est ainsi facilitée par la forme même de l'aménagement qui facilite la communication entre les contestataires et ne permet pas l'application de rejet lorsqu'un seul site est envisagé. De même, lorsque plusieurs sites sont envisagés, la démultiplication de la mobilisation conduit à l'adoption d'une stratégie de principe comme pour le projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne. Pour les aménagements linéaires, la forme de l'aménagement implique au minimum un méso-conflit. Dans cette situation, et dans les cas que nous avons analysés, ce sont avant tout des stratégies de rejet qui dominent, bien qu'elles soient souvent masquées par des contre-propositions. Autant dire que la territorialisation est de fait très limitée dans l'espace et la reformulation de l'intérêt général difficile. Pour les macro-conflits, c'est la dimension axiale du projet qui implique le passage vers un conflit de ce niveau. Mais la distance constitue véritablement un frein à l'unité du mouvement et rend impossible l'émergence d'un territoire associé au projet contrairement aux macro-conflits surfaciques. La territorialisation se limite donc à une juxtaposition de micro-territoires.

### 2.2. Le type d'aménagement

À chacune des échelles envisagées dans le modèle correspondent des types d'aménagement privilégiés. La majorité des conflits du type « urbanisme » combinés avec un faible niveau de territorialité se limitent ainsi à l'échelle micro. Les différents types d'aménagement que nous avons reclassés sous une rubrique aménagements de type « diversifié » se combinent avec des niveaux de territorialité assez forts pour former des méso-conflits. Seuls certains types d'aménagement sont susceptibles de provoquer des macro-conflits, comme l'implantation de

TGV, d'aéroports, de barrages<sup>361</sup> ou d'équipements liés aux activités nucléaires.

La particularité de ce dernier type d'aménagement nous invite à préciser comment il perturbe le modèle. Il possède un niveau de globalisation très fort et peut ainsi mobiliser les foules au-delà d'une stricte représentation riveraine. Ainsi, tout projet touchant au nucléaire conduit inévitablement vers un macro-conflit. Les deux premières étapes du modèle sont très vite dépassées car la mobilisation est très rapidement prise en charge par le réseau associatif anti-nucléaire préexistant. En 2000, le projet d'implantation d'un laboratoire pour l'étude des déchets nucléaires en Bretagne a conduit à un scénario comparable<sup>362</sup>. Le 20 février 2000, on dénombrait 600 manifestants à Bégard dans les Côtes d'Armor, 1500 à Plouaret le 11 mars, 2000 à Dinan le 18 mars et 5000 à Brennilis, commune de 471 habitants, le 19 mars.

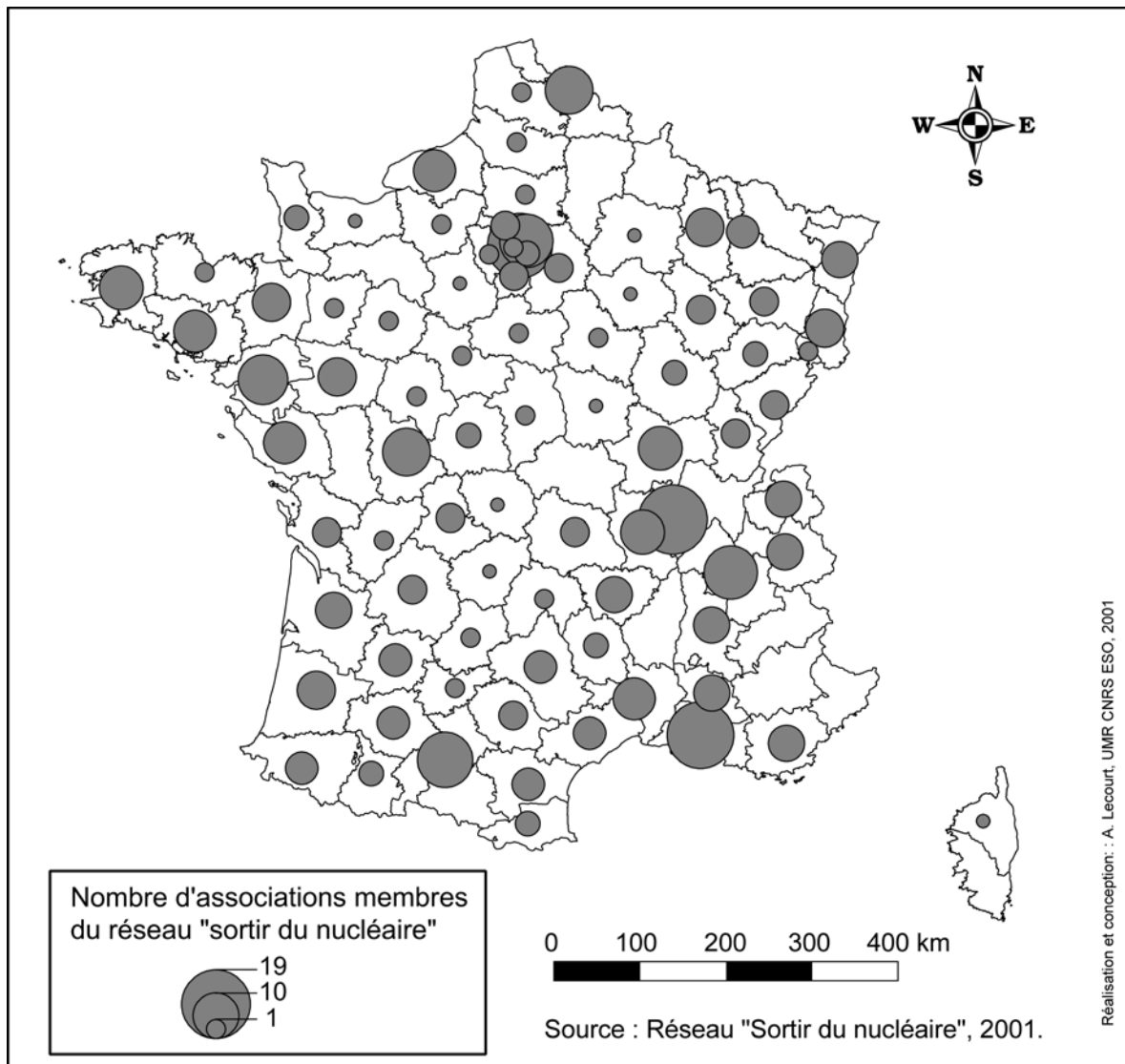
Comme le nucléaire est susceptible d'avoir des impacts qui dépassent largement l'échelle locale, la localisation de centrales ou de sites d'enfouissement des déchets brouille le jeu d'échelles et suscite une remise en question globale de la pertinence du choix de la filière dans son ensemble. C'est donc sur une stratégie d'opposition de principe que se fonde la mobilisation plutôt que sur le choix du site. Ce type d'aménagement rencontre donc une opposition locale relayée par un réseau associatif pré-existant, à l'image du réseau « sortir du nucléaire », qui recensait 452 associations affiliées en 2001, réparties dans toute la France (carte 38).

---

<sup>361</sup> À partir de l'affaire du barrage de Serre de la Fare, Bruno Charlier montre la capacité de ce type d'aménagement à mobiliser bien au-delà de son espace-support. Cf. CHARLIER Bruno, 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, op.cit., p. 628.

<sup>362</sup> Sur les quinze sites envisagés, cinq sont situés en Bretagne.

Carte 38. Le nucléaire, une thématique mobilisatrice



Le développement des conflits d'aménagement est ainsi intimement lié aux caractéristiques de ce dernier, la prise en compte du type et de la forme permettant de définir l'échelle probable du conflit. Mais les caractéristiques de l'aménagement ne définissent pas seules l'échelle du conflit, les configurations territoriales interviennent également. La prise en compte de ces différentes interactions nous a conduit à identifier un système conflictuel et à partir de lui à distinguer différentes configurations conflictuelles.



### III. VERS UNE IDENTIFICATION DES SYSTÈMES CONFLICTUELS

---

Les différents éléments intervenant dans le modèle et susceptibles de la modifier permettent, au regard également des apports de la seconde partie de cette recherche, d'identifier un système conflictuel qui amène à distinguer différentes configurations de conflits.

#### 1. Définir un système conflictuel

Dans le premier chapitre de cette recherche, nous avons posé comme objectif d'identifier les mécanismes concourant à l'émergence et au développement des conflits d'aménagement. Cette recherche nous a conduit à analyser le rôle de l'espace, des configurations territoriales, des caractéristiques des aménagements dans la géographie des conflits et les stratégies des populations mobilisées. Cette approche, envisagée sous une lecture systémique, permet de construire un système conflictuel (figure 58).

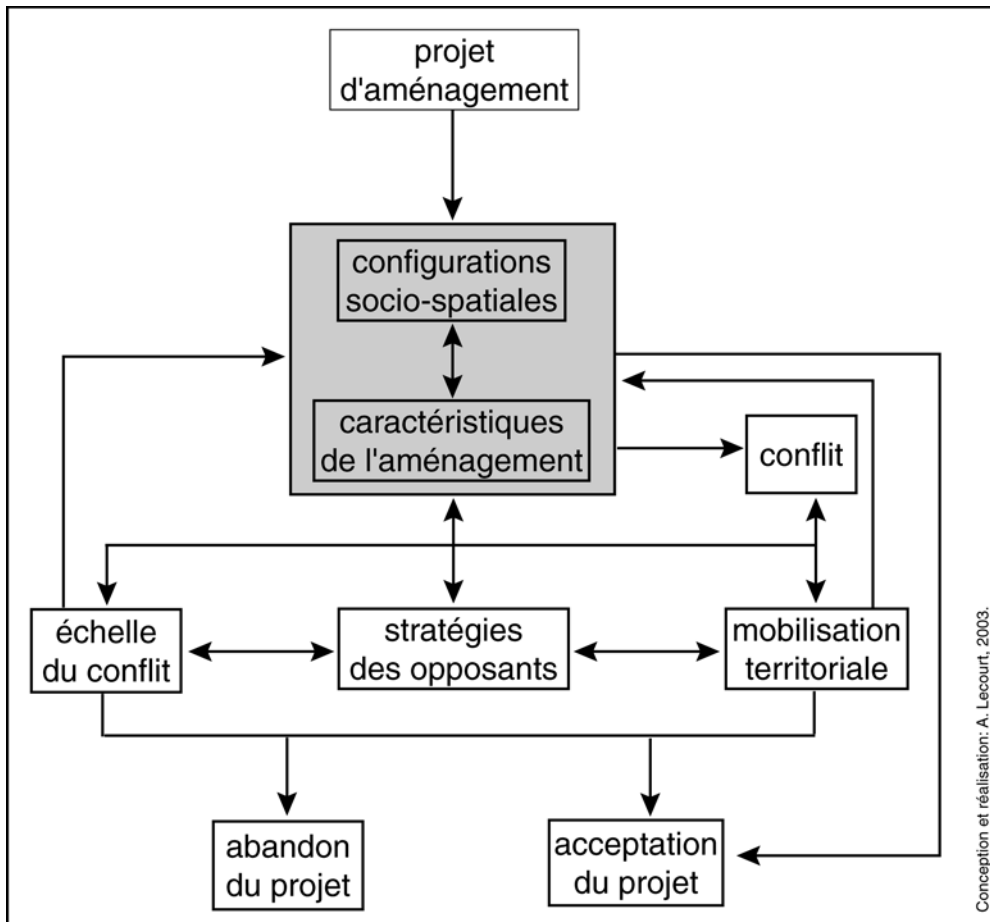
L'entrée dans le système est définie par l'existence d'un projet d'aménagement. Au centre du système, un sous-système dans lequel les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement agissent en interaction joue en quelque sorte le rôle de filtre, puisque c'est lui qui définit le passage vers le conflit, ou au contraire l'absence de mobilisation.

Le passage vers le conflit s'exprime par une mobilisation territoriale dont le niveau dépend directement des configurations socio-spatiales (présence d'éléments patrimonialisés ou patrimonialisables, compétences/expérience pour la mobilisation, environnement socio-économique) et des caractéristiques de l'aménagement. Le conflit nourrit ainsi le territoire parce qu'il est créateur de territorialité, ce qui a pour conséquence de renforcer l'intensité du conflit.

La mobilisation territoriale participe à la construction de stratégies qui vont contribuer, en fonction des caractéristiques de l'aménagement et des configurations socio-spatiales de l'espace-support, à définir l'échelle du conflit.

L'issue du conflit dépend d'une interaction entre tous les éléments précédents, mais seuls deux exutoires sont possibles : l'abandon du projet par les porteurs du projet ou l'acceptation par les populations locales après une phase de négociations entre les différents protagonistes.

**Figure 58. Une lecture systémique des mécanismes conduisant au conflit d'aménagement**



## 2. Du système « conflictuel » à la modélisation de configurations conflictuelles

La déclinaison du système conflictuel permet la modélisation de six configurations, fonction des interactions entre les différents composants du système. Nous en proposons une lecture selon un double classement à partir de l'échelle du conflit et de la forme de l'aménagement.

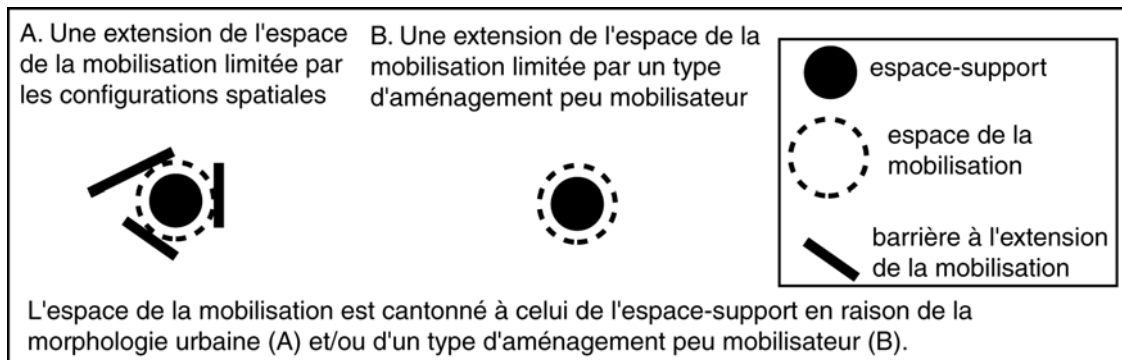
### 2.1. Configuration n°1 : les micro-conflits

Les micro-conflits font uniquement référence à des aménagements de forme surfacique. Deux catégories de micro-conflits sont à distinguer. La première regroupe des conflits associés à des aménagements du type « urbanisme » se déroulant en milieu urbain. La seconde a trait à des conflits plus rares qui se développent en milieu rural ou périurbain comme au sujet des aménagements fonciers et des activités extractives.

Dans le premier cas, la mobilisation reste cantonnée au niveau de l'espace-support du projet en raison de la morphologie urbaine qui limite l'extension de la mobilisation, mais aussi des

nuisances potentielles associées à l'aménagement (figure 59). Dans le second cas, le type d'aménagement contesté est peu mobilisateur et la mobilisation reste confinée.

**Figure 59. Deux catégories de micro-conflits**

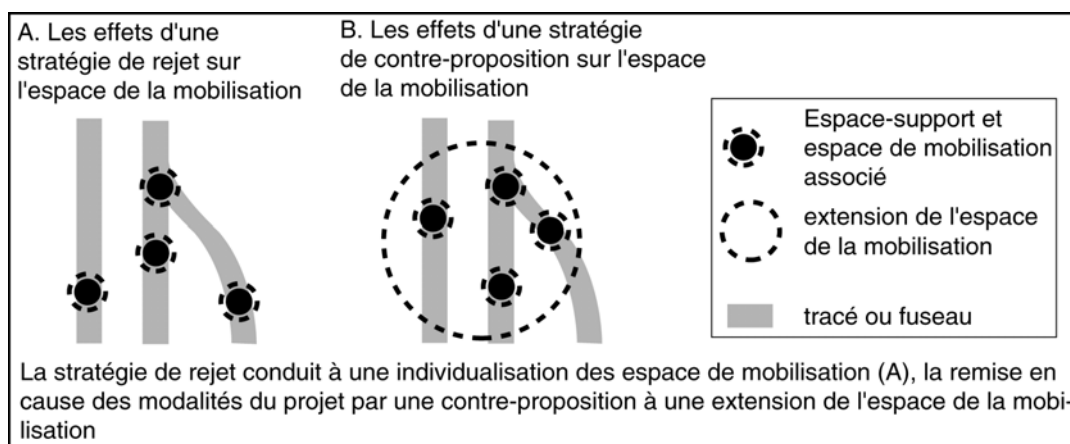


Devant l'absence de « montée en généralité », en raison d'une territorialité trop faible, c'est finalement l'adoption d'une stratégie d'acceptation conditionnée associée parfois au principe de localisation justifiée qui fournit l'issue au conflit.

## 2.2. Configuration n°2 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire

Un aménagement linéaire implique la proposition de différentes variantes par le porteur de projet. Elles sont toutes contestées en divers lieux qui ont en commun d'être en croissance démographique. La géographie de la mobilisation dépend alors de la stratégie retenue par les opposants (figure 60). Une stratégie de rejet conduit à une individualisation des espaces de mobilisation (A), la remise en cause des modalités du projet par une contre-proposition à une extension de l'espace de mobilisation (B).

**Figure 60. Les effets des choix stratégiques sur la géographie de la mobilisation**



Dans les deux cas, ces stratégies s'accompagnent d'une « montée en généralité » en

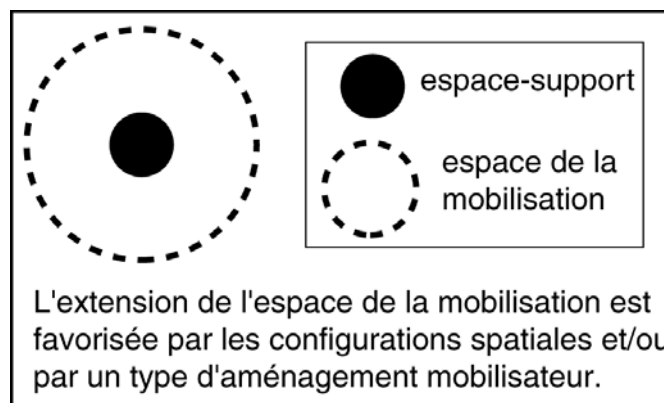
s'appuyant sur le patrimoine existant ou en réalisant un effort de patrimonialisation. Cependant, une contre-proposition renforce la territorialité en assurant la cohésion des populations concernées.

Les possibilités d'issues sont de trois ordres : l'acceptation conditionnée, la localisation justifiée et l'abandon du projet.

### 2.3. Configuration n°3 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme surfacique

Dans le cadre des méso-conflits impliquant un aménagement de forme surfacique, l'extension de l'espace de la mobilisation est favorisée par les configurations spatiales (absence d'obstacles pouvant jouer le rôle de barrière) et par des types d'aménagements plus mobilisateurs que pour les micro-conflits, comme ceux liés à la gestion des déchets ou aux élevages industriels (figure 61).

**Figure 61. Les méso-conflits face à un aménagement surfacique : une extension de l'espace de la mobilisation favorisée par les configurations spatiales et/ou le type d'aménagement**



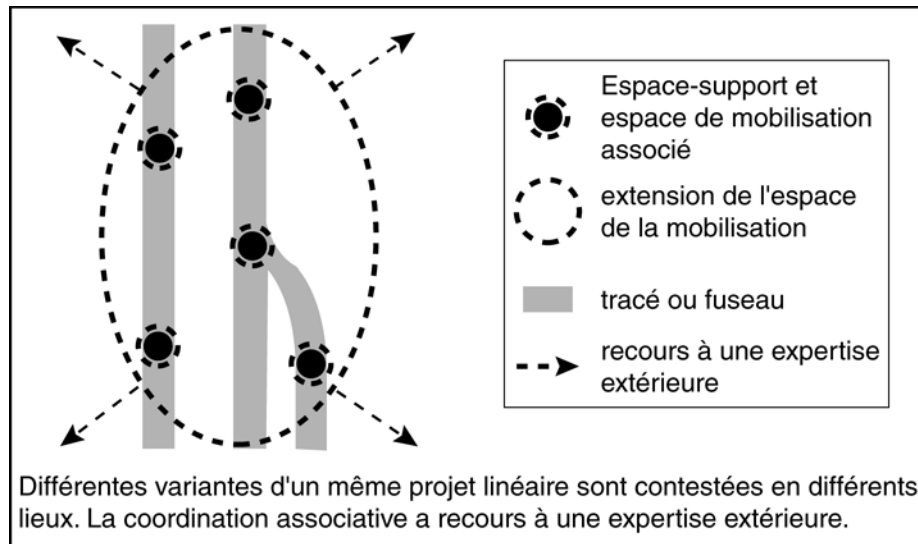
Ce type de conflit se situe donc davantage en milieux périurbain et rural. L'opération de territorialisation est plus aisée que pour les méso-conflits linéaires du fait justement de la forme de l'aménagement et permet fréquemment le recours au principe d'exception suite à une opération de patrimonialisation qui peut, éventuellement, être couplée à une stratégie de rejet.

### 2.4. Configuration n°4 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire

Avec une composante axiale plus forte que pour les aménagements linéaires incriminés dans le cadre des méso-conflits, les différentes variantes d'un même projet sont contestées en différents lieux distincts par leur croissance démographique (figure 62). L'opération de

« montée en généralité » et de reformulation de l'intérêt général s'est traduite par un regroupement sous forme de coordination des différentes associations impliquées. Celles-ci mettent en place une contre-expertise en ayant recours à un réseau associatif pré-existant compétent dans le domaine d'aménagement considéré.

**Figure 62. Macro-conflit dans le cadre d'aménagement de forme linéaire**



Cette contre-expertise les conduit à une stratégie d'opposition de principe qui, pour ces types d'aménagement (ligne à haute-tension, voies ferrées, aménagements routiers), s'avère peu payante, ou bien à une stratégie de remise en cause des modalités du projet, notamment par la réalisation d'une contre-proposition plus globale à l'échelle interrégionale.

Le conflit peut se conclure par l'abandon du projet ou par une acceptation conditionnée, plus ou moins forcée.

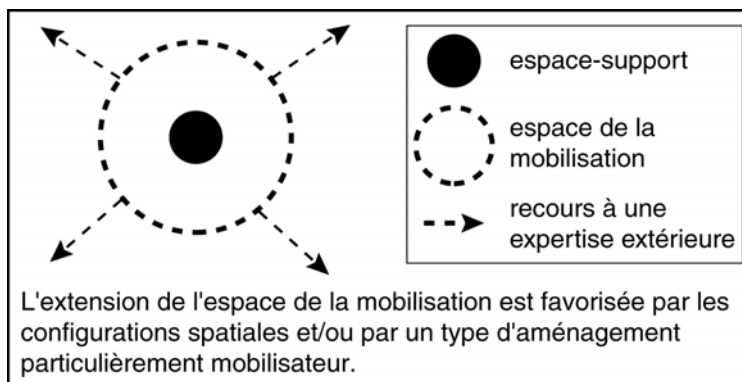
### 2.5. Configuration n°5 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec un seul espace-support

Un projet d'aménagement de forme surfacique est contesté. L'extension de la mobilisation est favorisée par les configurations spatiales et le type d'aménagement fortement mobilisateur comme l'implantation d'un barrage, d'un aéroport ou d'un équipement lié aux activités nucléaires. La territorialisation est très forte puisque le territoire est reconnu de l'extérieur.

Deux stratégies sont possibles : l'opposition de principe ou un couplage entre rejet et remise en cause des modalités de mise en œuvre de l'aménagement par une réflexion en terme de choix de site. Cependant, pour les activités nucléaires, c'est l'opposition de principe qui s'impose.

Quelle que soit la stratégie retenue, elle s'appuie sur un réseau associatif pré-existant qui apporte des compétences d'expertise (figure 63).

**Figure 63. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique**

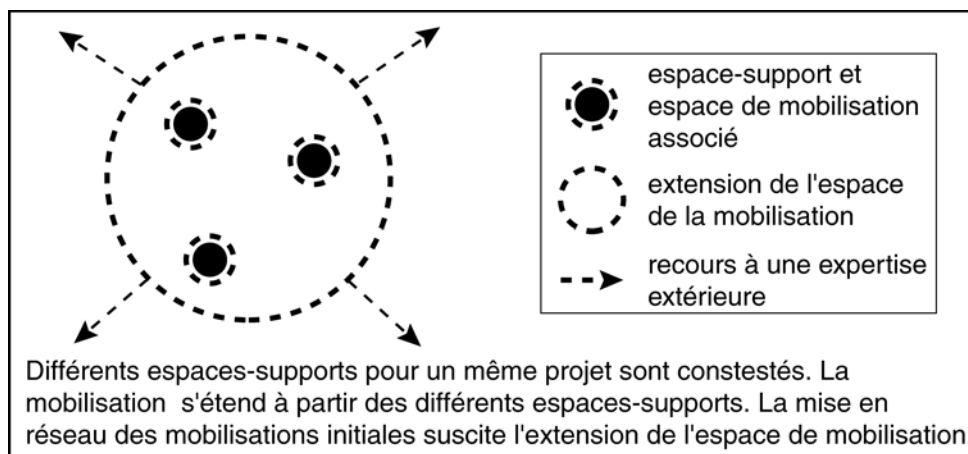


Le conflit se termine soit par l'abandon du projet, soit par une acceptation conditionnée « forcée ».

## 2.6. Configuration n°6 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec plusieurs espaces-supports potentiels

Plusieurs espaces-supports d'un projet d'aménagement de forme surfacique sont contestés comme l'implantation d'un aéroport ou d'un équipement lié aux activités nucléaires. Les différents espaces-supports jouent le rôle de foyer émetteur pour la mobilisation (figure 64). La mise en réseau de ces foyers initiaux suscite l'extension de l'espace de la mobilisation, lui-même accentué par les réseaux associatifs constitués autour de la thématique de l'aménagement.

**Figure 64. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique avec plusieurs espaces-supports**



Contrairement au cas précédent, c'est l'opposition de principe qui est retenue par les opposants. Une stratégie de rejet conduirait en effet inévitablement à des conflits internes entre les différents foyers de mobilisation initiaux. L'issue du conflit est pourtant la même, soit l'abandon du projet, soit l'acceptation conditionnée « forcée » pour les habitants du site retenu.

Le système conflictuel construit autour des interactions entre configurations socio-spatiales et caractéristiques de l'aménagement permet ainsi d'identifier six configurations conflictuelles. Elles rendent compte du rôle des configurations socio-spatiales et des caractéristiques de l'aménagement sur la géographie et les stratégies des contestataires et surtout valident notre hypothèse générale.

## **Conclusion**

---

Le modèle souligne la nécessité de réhabiliter les réactions *nimby*. Loin d'être de simples réactions pathologiques, elles mettent à jour de nouvelles aspirations en replaçant l'échelle locale au cœur des politiques d'aménagement. Aussi, les acteurs de l'aménagement doivent désormais composer avec les particularités locales, mais aussi avec celles de certains aménagements afin d'assurer une meilleure insertion territoriale des aménagements.

## CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

---

La troisième partie de cette recherche a mis l'accent sur le rôle de l'espace, du territoire et des caractéristiques de l'aménagement dans le fonctionnement des conflits d'aménagement à travers une analyse de la mobilisation associative. Elle a révélé l'adéquation existant entre échelle du conflit, registre de revendication et stratégies, mais surtout comment les effets de ces différents éléments agissant en interaction sont variables suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement. Aussi, certains aménagements ou configurations socio-spatiales sont plus propices à une évolution dans les registres de revendication (et donc à une extension spatiale de la mobilisation) en offrant une gamme de stratégies plus larges, alors que d'autres, à l'inverse, ne bénéficient pas des mêmes atouts.

Dans le même ordre d'idée, l'hypothèse selon laquelle l'intensité des interactions entre conflit et territoire est vérifiée. Elle dépend des propriétés socio-spatiales de l'espace-support, mais également des caractéristiques de l'aménagement. La construction territoriale est plus aisée face à un aménagement surfacique que face à une infrastructure linéaire.



## CONCLUSION GÉNÉRALE

---

À l'origine de ce travail de recherche, nous proposons de mieux comprendre les interactions entre le conflit d'aménagement d'une part, et l'espace géographique d'autre part, notamment en fonction du territoire impliqué et des caractéristiques de l'aménagement. Nous posons dès lors comme hypothèse principale que la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement dépendaient d'une relation systémique entre l'espace géographique, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement. Si cette hypothèse est vérifiée, sa confrontation avec la réalité a permis de préciser les effets de ces interactions. Comme toute recherche, ce travail a aussi des limites qu'il nous fait reconnaître avant de présenter des perspectives de recherches qui doivent nécessairement les prendre en considération.

### **1. Apports et limites de la recherche**

La confrontation de notre hypothèse principale avec la réalité a permis de préciser deux points majeurs. D'une part, la géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés socio-spatiales du territoire d'accueil et des caractéristiques de l'aménagement. D'autre part, les interactions entre conflits d'aménagement et territorialité sont d'intensité variable. La recherche a également contribué à préciser les éléments qui font du conflit d'aménagement une forme particulière de conflit environnemental. Malgré des apports, cette recherche laisse transparaître des insuffisances qu'il nous faut évaluer.

#### 1.1. La géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés du territoire d'accueil et des caractéristiques de l'aménagement

La géographie des conflits d'aménagement apparaît comme le fruit d'une interaction entre les propriétés du territoire d'accueil et les caractéristiques de l'aménagement.

*a. La géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés du territoire d'accueil*

Les conflits d'aménagement n'apparaissent pas au hasard car la valeur d'usage de certains espaces est supérieure à celle d'autres espaces. De fait, la géographie des conflits d'aménagement s'organise en fonction du « fait urbain » en privilégiant des espaces où se combinent poids démographique, densité de population et activités tertiaires, notamment touristiques. Mais d'autres facteurs relevant davantage des comportements individuels et collectifs participent à l'émergence des conflits et tendent à les exacerber comme le sentiment d'appartenance à un territoire, l'organisation sociale, l'expérience dans le domaine associatif.

*b. La géographie des conflits d'aménagement est également fonction des caractéristiques de l'aménagement*

Nous avons proposé de distinguer les aménagements suivant leurs caractéristiques : leur forme, leur type et leur taille. Notre travail de recherche s'est surtout concentré sur le rôle de la forme dans la géographie des conflits, même si nous avons pu apporter des informations sur le rôle des autres caractéristiques.

La forme de l'aménagement constitue en effet un facteur de différenciation dans la géographie des conflits d'aménagement. Nous avons pu observer les effets de la forme sur la mise en place et l'extension des mouvements de mobilisation. Si pour les aménagements linéaires comme pour les aménagements surfaciques, la mobilisation diminue avec la distance à l'emprise du projet, sa répartition s'organise bien en fonction de la forme de l'aménagement, en bandes parallèles pour les infrastructures linéaires, en auréoles concentriques pour les équipements surfaciques.

Concernant le type d'aménagement contesté, cette recherche a souligné une relation entre l'échelle du conflit et le type d'aménagement. Les conflits liés à des aménagements en milieu urbain restent cantonnés à des micro-conflits en raison d'un niveau de territorialité souvent faible et de la morphologie urbaine qui limite les impacts de l'aménagement dans l'espace et donc l'extension de la mobilisation. Les méso-conflits qui se développent de façon privilégiée dans les espaces périurbains connaissent une extension plus importante comme les mouvements d'opposition à l'extension d'élevages industriels, d'usines de traitement des déchets ou au développement d'une activité extractive. Enfin, les macro-conflits concernent des équipements qui, en raison de leur thématique mais aussi de leur forme et de leur emprise, mobilisent bien au-delà de l'échelle locale. Au premier rang se trouve l'ensemble des

équipements liés à des activités nucléaires. Mais cela concerne également les infrastructures de transport comme les aéroports dont les impacts en terme de nuisances se font ressentir bien au-delà de l'emprise du projet, et les grandes infrastructures linéaires dont la linéarité favorise l'extension de la mobilisation.

## 1.2. Des interactions entre conflits d'aménagement et territorialité

Notre recherche a montré les interactions existant entre conflits d'aménagement et territorialité. De même que le conflit d'aménagement peut être créateur de territorialité, la territorialité favorise l'apparition et le développement des conflits d'aménagement. Mais l'intensité de ces relations est nécessairement variable suivant les configurations socio-spatiales et les caractéristiques de l'aménagement.

### *a. Le conflit d'aménagement créateur de territorialité*

Le conflit d'aménagement crée de la territorialité. Il est tout d'abord l'occasion pour des individus, considérés sous leur statut de résident, de se réunir et de faire émerger une portion commune d'espace vécu que chacun cherche à défendre. Cela passe nécessairement par une entreprise de territorialisation, plus ou moins aisée suivant le niveau de territorialité préalable et les caractéristiques socio-patrimoniales de la portion d'espace défendue. Cette démarche fait ainsi émerger un territoire commun à un groupe social qui voit son identité se renforcer.

### *b. La territorialité favorise l'apparition et le développement des conflits d'aménagement*

Mais, si le conflit d'aménagement est créateur de territorialité, en retour, la territorialité favorise l'apparition et le développement des conflits d'aménagement. En fait, deux composantes territoriales favorisent l'apparition et le développement des conflits d'aménagement : la composante identitaire et le passé en matière de contestation. Les espaces où sont présentes l'une ou l'autre de ces composantes sont donc particulièrement sensibles aux nouveaux projets d'aménagement.

## 1.3. Une distinction entre conflits d'aménagement et conflits environnementaux

Comme tous les conflits environnementaux, les conflits d'aménagement entretiennent un rapport particulier à l'espace et au territoire, ce qui les distingue des autres conflits sociaux. Ce même rapport peut également permettre de différencier les conflits d'aménagement des conflits d'environnement. Dans le cadre des conflits d'aménagement le projet constitue un

« événement spatial »<sup>363</sup> et est surimposé au territoire d'accueil alors que les nuisances, dans le cadre des conflits d'environnement, sont déjà intégrées au système territorial et participent même à sa structuration.

Conflits d'aménagement et conflits d'environnement se distinguent également par le profil des populations mobilisées, plus diversifié et plus proche de celui du territoire d'accueil pour les conflits d'aménagement que pour les conflits d'environnement.

Cependant, ces deux types de conflits ne sont pas si éloignés l'un de l'autre, les passerelles sont nombreuses. Tout d'abord un certain nombre de conflits d'aménagement sont pris en charge par des associations ou des militants issus de mobilisations environnementales ou écologiques. De plus, une des conditions d'extension de la mobilisation dans le cadre d'un conflit d'aménagement est justement la participation des associations environnementales à l'action collective. Enfin, de nombreuses associations, nées de conflits d'aménagement, étendent leurs préoccupations vers des enjeux plus diversifiés dans le domaine de l'environnement.

#### 1.4. Les limites de la recherche

Au-delà de ces apports, cette recherche présente des limites. Tout d'abord, le volet qualitatif n'est sans doute pas assez développé. Des entretiens complémentaires étendus à l'ensemble des protagonistes des conflits auraient encore amélioré nos connaissances sur le rôle de l'espace et du territoire dans le fonctionnement des conflits d'aménagement. Plus spécifiquement, des entretiens semi-directifs auprès des porteurs de projets auraient permis d'évaluer dans quelles mesures ils prennent en compte les configurations socio-spatiales afin d'améliorer l'insertion territoriale des aménagements. Par ailleurs, des enquêtes plus systématiques, à l'aide de questionnaires plus importants auraient amélioré notre compréhension du rôle de l'identité collective et du sentiment d'appartenance sur le conflit, notamment à travers les trajectoires individuelles.

En s'appuyant sur les apports, mais aussi sur les limites de ce travail, notre volonté d'explorer encore davantage ce champ de recherche nous conduit à présenter des perspectives de recherche. Celles-ci prennent également en considération la demande sociale.

---

<sup>363</sup> EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Evénement spatial », *op.cit.*, pp. 193-199.

## 2. Des perspectives de recherches

Bien qu'elle ait permis d'améliorer notre compréhension du rôle de l'espace géographique, du territoire et des caractéristiques de l'aménagement dans la géographie des conflits d'aménagement, d'une part, et des interactions entre conflits d'aménagement et territorialité, d'autre part, cette recherche ne constitue malgré tout qu'un point de départ pour un travail d'ampleur plus importante pour comprendre l'ensemble des interactions en jeu<sup>364</sup>.

Notre ambition est ainsi d'explorer encore davantage notre questionnement. De là découlent un certain nombre de questions de recherches. D'emblée, et pour un projet de recherche à plus court terme, deux cas empiriques sont proposés comme terrains d'études.

### 2.1. Des questions de recherches

Le projet de recherche que nous proposons souhaite approfondir la question des interactions entre conflits d'aménagement et territorialité : **quels sont les facteurs d'appartenance au territoire pouvant conditionner l'acceptabilité ou le rejet d'un aménagement par les citoyens ? En retour, comment cette conflictualité peut-elle nourrir ou créer de nouvelles territorialités ?**

Afin de renseigner les interactions potentiellement multiples et rétroactives entre territoires et conflits, notre projet s'articule autour de quatre registres de questions spécifiques.

1) Les catégories d'attributs qui composent conventionnellement tout territoire (existentielle, physique, et organisationnelle) construisent la singularité d'un vécu social et spatial. Dans ces conditions, comment le territoire peut-il être créateur de conflits d'aménagement ? Pourquoi certains territoires sont-ils plus réactifs que d'autres face aux projets d'aménagement ?

Nous nous interrogeons ici sur la place de l'identité collective (ancienneté d'habitation, trajectoires résidentielles, réseaux de sociabilité, pratiques associatives, etc.) et sur celle du

---

<sup>364</sup> Ces perspectives de recherches ont été reprises, mais également améliorées, à l'occasion d'une réponse à l'appel à proposition de recherche du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable « Politiques territoriales et développement durable ». La proposition dont nous avons assuré la coordination, intitulée « comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement pour aider à l'insertion durable des nouvelles infrastructures de transport : le cas de Notre-Dame-des-Landes » réunit également deux enseignants-chercheurs de l'UMR CNRS *Espaces géographiques et SOciétés* (Guy Baudelle et Jean Ollivro), un enseignant-chercheur du *Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales* – Université de Paris 12 (Guillaume Faburel), et une ingénieure de recherche de l'UMR CNRS *Centre de Recherche Méthodologique d'Architecture* – école d'architecture de Nantes (Françoise Chaillou).

sentiment d'appartenance (histoire locale, présence de symboles patrimoniaux, etc.) dans le fonctionnement des conflits.

2) En retour, un second groupe de questions porte sur la manière dont le conflit d'aménagement peut être créateur ou amplificateur de territorialité. Comment le conflit d'aménagement peut-il créer ou renforcer un sentiment d'appartenance ? Une identité ? Quels sont les effets de ces processus de territorialisation sur la conduite même des projets d'aménagement ?

3) Les projets d'infrastructures sont souvent perçus par les populations locales comme une intrusion dans leur espace de vie. Comment, par une meilleure prise en compte des spécificités liées aux territoires d'accueil, limiter ces « conflits d'échelles » et tendre vers une acceptation du projet par la co-décision ? Dans quelle mesure une spatialisation de la perception des futurs impacts environnementaux est-elle susceptible d'aider à modifier les pratiques de l'aménagement de grandes infrastructures ? Dès lors, quel est le territoire d'analyse d'un projet d'aménagement ?

4) Tous les aménagements ne sont pas identiques. Ils se distinguent par leur forme, leur taille, et les nuisances auxquelles ils sont associés. Dans ces conditions, comment les propriétés associées à un aménagement interviennent-elles dans les interactions entre conflits et territoire ? Comment sont-elles susceptibles de conditionner l'acceptabilité ou le rejet d'un projet d'aménagement par les populations du territoire d'accueil ?

Afin de compléter notre recherche doctorale, et ainsi fournir des éléments de réponse à ces différentes questions de recherche, nous proposons un projet à plus court terme qui pourrait faire l'objet d'une recherche post-doctorale.

## 2.2. Un projet de recherche à plus court terme

Ce projet de recherche propose d'appliquer une démarche méthodologique articulant recherches quantitatives et qualitatives à deux projets d'aménagement, l'un linéaire (le TGV Bretagne), l'autre surfacique (l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes)<sup>365</sup>.

---

<sup>365</sup> Le choix de ces études de cas reste évidemment fonction de l'avancée des différents projets, et surtout de leur maintien.

### *a. Démarche générale et positionnement scientifique*

La perception des impacts environnementaux et leurs relations aux espaces et aux sociétés ne peuvent être abordés sans une parfaite compréhension de l'organisation spatiale des individus et groupes sociaux qui « construisent » cette perception. Aussi, les questionnements présentés plus haut seront toujours abordés en ayant à l'esprit que les caractéristiques du contexte social, géographique et politique affectent la perception des nuisances chez les acteurs concernés.

### *b. Outils méthodologiques mobilisés*

Pour chacun des aménagements étudiés, la démarche méthodologique proposée s'articule autour d'une analyse documentaire, d'une série d'entretiens semi-directifs préalables à une enquête par questionnaire.

1) questionnaires en vis-à-vis : une enquête par questionnaire en face-à-face est envisagée auprès de 600 individus pour mettre en évidence les interactions entre les représentations, les pratiques territoriales et le profil social des résidents et leur implication dans le conflit. L'échantillonnage de l'enquête serait fonction de la répartition des opposants (connus grâce à la répartition des membres des associations), ainsi que de la répartition de la population communale suivant les profils socio-professionnels ;

2) entretiens semi-directifs : réalisés avant l'enquête, les entretiens semi-directifs auprès des élus des communes concernées mais aussi auprès des responsables du mouvement de contestation permettront de camper « l'ambiance » associé au projet et de formaliser les hypothèses de travail ;

3) analyse documentaire et revue de littérature : à côté des analyses bibliographiques de fond permettant d'asseoir les concepts théoriques sur lesquels doit s'appuyer cette étude (en particulier sur les théories de la perception et de la représentation), la recherche documentaire est consacrée à l'analyse critique des travaux de recherche réalisés en France, mais aussi à l'étranger (notamment les travaux anglo-saxons).

Le caractère innovant de cette enquête tient notamment au couplage entre traitement d'enquête traditionnel (analyses factorielles) et système d'information géographique. En effet, il est envisagé de géo-référencer les résultats de cette phase d'enquête ainsi que les différents types d'analyses associés.

Cette approche spatialisée est un élément clé dans les résultats attendus. Elle permettra une

modélisation des résultats obtenus et donc un transfert en prévision d'autres projets et un outil d'aide à la décision. Cet aspect de la recherche rejoint le programme « appropriation des technologies de l'information géographique » auquel nous participons, développé au sein de l'UMR ESO sous la direction de Stéphane Roche<sup>366</sup>.

*c. Résultats attendus*

L'objectif principal de ce projet consiste bien évidemment à explorer les questions de recherche présentées plus haut et ce faisant, à vérifier les hypothèses de travail. Pour cela, nous nous attacherons en particulier à :

- mieux comprendre pourquoi et comment les perceptions et représentations des impacts environnementaux varient dans l'espace, entre certains individus et groupes sociaux ;
- mettre en évidence les effets de ces processus différenciés sur les territoires de conflits ;
- souligner les apports d'une lecture cartographique des perceptions des impacts environnementaux en fonction des configurations territoriales d'un projet d'aménagement et leurs intérêts en terme d'aide à la décision ;
- mieux comprendre le rôle des caractéristiques des aménagements sur leur acceptabilité ou leur rejet et sur les interactions entre conflits et territoire par une comparaison entre deux aménagements de taille, de forme et aux nuisances différentes.

Notre recherche doctorale souligne l'intérêt d'une approche géographique pour comprendre les modalités de fonctionnement des conflits d'aménagement. Mais elle ne permet que de poser les bases d'une compréhension plus globale d'où la nécessité de la prolonger afin de la rendre plus opérationnelle.

---

<sup>366</sup> Ce programme s'appuie sur une ACI ville débutée au début de l'année 2002, intitulée « Formes d'appropriation sociale des technologies de l'information géographique et modes de participation publique : recompositions urbaines au risque de l'exclusion ».



## BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

---

### 1. Publications générales : ouvrages et revues

ALLAIN Rémy, 2001, « Le désir de lieu », *ESO, travaux et documents*, n°16, pp. 11-15.

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

ANSART Pierre, 1990, *Les sociologies contemporaines*, Éditions du Seuil, 342 p.

ANTUNES Augustin, 1978, « La défense du cadre de vie », *Esprit*, n°6, pp. 42-52.

ANTUNES Augustin, 1980, « Les associations de défense du cadre de vie et de l'environnement : une expression associative spécifique ? », Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie », 2 volumes, 120 p, 306 p.

APPLEYARD D., 1979, « Evaluating the social and environmental impacts of transport investment », in D.A. Hensher, P.R. Stopher, *Behavioural Travel Modelling*, London, Croom Helm, pp. 797-814.

Atelier d'Etudes sur l'Environnement (ATEN), 1978, « Le mouvement associatif du cadre de vie », Paris, ATEN, 55 p.

AURIAC Franck, 1983, *Système économique et espace : le vignoble languedocien*, Paris, Economica, 221 p.

BADIE Bertrand, 1995, *La fin des territoires*, Paris, Fayard, 276 p.

BAILLY Antoine, 1986, « Espace et représentations mentales », in Auriac F., Brunet R. (dir.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fondation Diderot / Fayard, pp. 161-170.

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

BARBIER R., LARÉDO P., 1994, « L'implantation des incinérateurs de déchets ménagers en milieu urbain : analyse d'un phénomène appelé Nimby », Centre de sociologie de l'innovation, ADEME, résumé téléchargé sur internet,

[http://www.emse.fr/environnement/fiches/1\\_11\\_2.html](http://www.emse.fr/environnement/fiches/1_11_2.html), 1 p.

BAREL Yves, 1986, « Le social et ses territoires », in AURIAC F. ET BRUNET R., *Espaces, jeux et enjeux*, Paris, Fayard, pp. 131-139.

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

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

BEAUBIEN Marie, 1989, *Le Nimby ou syndrome « pas dans ma cour »*, résumé d'une conférence prononcé lors d'un colloque organisé par la Fondation québécoise en environnement, document téléchargé sur internet, <http://www3.sympatico.ca/marie.beaubien/nimby.html>, 5 p.

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

BERTRAND Anne, 1997, « Pas d'expert dans mon jardin », *Environnement et Société*, n°18, pp. 77-93.

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

BLATRIX Cécile, automne-hiver 1997, « La loi Barnier et débat public : quelle place pour les associations ? », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 77-92.

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

BONNY Michaël., 1997, *Analyse spatiale du débat préalable pour une grande infrastructure : enjeux et perspectives des TGV Bretagne et Pays de la Loire*, mémoire de maîtrise, Université de Rennes, 207 p.

BOUCHARDEAU Huguette, 1993, *L'enquête publique, rapport au ministre de l'environnement*, Paris, 30 p.

BOULLIER Dominique, juin 2000, « La construction de l'intérêt général au quotidien. Histoire de deux succès d'associations à Rennes dans le bois de Soevre (route et TGV), contribution au séminaire de recherche *Dynamiques associatives et cadre de vie*, PUCA, pp. 22-34.

BRUNET Roger, 1986, « La géographie dite 'sociale' : fonctions et valeurs de la distinction », *L'Espace Géographique*, n°2, pp. 127-130.

BRUNET Roger (dir.), 1993, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, Reclus – La Documentation Française, 518 p.

CADENE Philippe, 1982, « Collectivités rurales et résistances à l'intégration : la construction de l'autoroute des Deux Mers au nord de Toulouse », *Revue géographique des Pyrénées et du sud-ouest*, tome 53, pp. 105-127.

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

CANEVET Corentin, 1992, *Le modèle agricole breton*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 399 p.

CASTELLS Manuel, 1975, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Maspéro, Paris, 86 p.

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

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

CHARBONNEAU Simon, 1981, « le contrôle contentieux des opérations d'aménagement du territoire », *Revue Juridique de l'Environnement*, n°3, pp. 221-257.

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

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

CHARVOLIN Florian, 1993, *L'intervention de l'environnement en France (1969-1971). Les pratiques documentaires d'agrégation à l'origine du ministère de la Protection de la Nature et l'environnement*, thèse, Institut d'Etudes Politiques de Grenoble, 503 p.

CHAUMET Michel, 1993, *Conduire l'enquête publique. Une démarche de commissaire enquêteur*, Paris, les éditions Juris Service, 224 p.

CHERKI Eddy, printemps 1979, « A propos des mouvements de défense de l'environnement », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°3, pp. 72-100.

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

CLAVAL Paul, 2001, *Épistémologie de la géographie*, Paris, Nathan, 266 p.

CNRS, Sciences de l'Homme et de la Société, septembre 2000, *Les orientations stratégiques*, chapitre 9 : « Géographie et aménagement », 8 p.

CONAN Renée, LAURENT Marie, 1981, *Femmes de Plogoff*, Quimperlé, Editions La Digitale, 143 p.

- CREDOC, 1993, *Consommation et Modes de vie*, n°76, 4 p.
- CROZIER Michel, FRIEDBERG Erhard, 1977, *L'acteur et le système*, Paris, Éditions du Seuil, 504 p.
- CUNHA Antonio, 1988, « Systèmes et territoire : valeurs, concepts et indicateurs pour un autre développement », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 181-198.
- DALH R. A., 1957, « The concept of power », *Behavioral Sciences*, n°2, pp. 201-215.
- DAUPHINÉ André, 1979, *Espace, région et système*, Paris, Economica, 167 p.
- DAUPHINE André, 1987, *Les modèles de simulation en géographie*, Paris, Economica, 187 p.
- DEAR M., TAYLOR S., HALL G.B., 1980, « External effects of mental health facilities », *Annals of the Association of American Geographers*, n°70, pp. 342-352.
- DEAR Michael, été 1992, « Understanding and overcoming the Nimby syndrome », *Journal of the American Planning Association*, volume 58, pp. 288-300.
- DEAR Michael, « Comprendre et surmonter le syndrome Nimby », *2001 Plus*, revue du Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST, Ministère de l'Équipement, n°27, juillet 1993, pp. 2-20.
- DEAR Michael, LONG John, 1978, « Community strategies in locational conflict », in COX Kevin, *Urbanization and conflict in market societies*, Londres, Methuen, pp. 113-127.
- DEBARBIEUX Bernard, 1995, « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », *L'espace géographique*, n°2, pp. 97-112.
- DEUTSCH Morton, 1994, « Constructive conflict resolution : principes, training, and research », *Journal of Social Issues*, vol 50, n°1, pp. 13-32.
- DI MEO Guy, 1985, « Les formations socio-spatiales ou la dimension infra-régionale en géographie », *Annales de Géographie*, n°474, pp. 661-689.
- DI MEO Guy, 1994, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, pp. 15-34.
- DI MEO Guy (dir.), *Les territoires du quotidien*, 1996, L'Harmattan, Paris, 208 p.
- DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 319 p.
- DOLLFUS Olivier, BRUNET Roger, 1990, « Mondes Nouveaux », *Géographie Universelle*, Belin Reclus, 551 p.
- DONZEL André, mai 1996, « L'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure : l'exemple du TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 61-71.

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

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

ELISSALDE Bernard, 2000, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 224-236.

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

EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Événement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 193-199.

ERKUT E., NEUMAN S., 1989, « Analytical models for locating facilities », *European Journal of Operational Research*, n°40, pp. 275-291.

FABUREL Guillaume, 2003, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction des territoires », *L'Espace Géographique*, à paraître, n°3, 21 p.

FESTINGER Léon, 1957, *A theory of cognitive dissonance*, Stanford University Press, 291 p.

FORT R., ROSENMAN R., BUDD W., 1993, « Perception Costs and Nimby », *Journal of environmental Management*, n°38, pp. 185-200.

FOURNIAU Jean-Michel, mai 1996, « Transparence des décisions et participation des citoyens », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 9-45.

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

FREMONT Armand, CHEVALIER Jacques, HERIN Robert, RENARD Jean, 1984, *Géographie sociale*, Masson, Paris, 388 p.

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

GAUD B., 1997, « Le comportement de la population face à l'implantation d'une usine d'incinération », *Déchets, Sciences et Techniques*, n°5, pp. 1-4.

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

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

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

GOULD Peter, 1993, « Sources d'erreur dans une série de cartes, ou : la démarche scientifique, objet de négociations », *Mappemonde*, n°2, pp. 22-27.

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

GUMUCHIAN Hervé, 1991, *Représentations et Aménagement du Territoire*, Anthropos, Paris, 143 p.

GUMUCHIAN Hervé, MAROIS Claude, FÈVRE Véronique, 2000, *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Paris, Anthropos / Presses de l'Université de Montréal, 426 p.

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

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

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

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

HIRSCHMAN Albert, 1995, *Défection, prise de parole et loyauté*, Fayard, Paris, 162 p. La 1<sup>ère</sup> édition date de 1970, *Exit, Voice and Loyalty*, Cambridge, Harvard University Press.

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

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

JANELLE DONALD G., 1977, « Structural dimensions in the geography of locational conflicts », *Canadian Geographer*, volume XXI, n°4, pp. 311-328.

JOBERT Arthur, 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome *nimby* nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n°42, pp. 67-92.

KEMP R., 1990, « Why not in my backyard ? A radical interpretation of public opposition to the deep disposal of radioactive waste in United Kingdom », *Environment and planning*, volume 22, pp. 1239-1258.

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

KRIESI Hanspeter, 1993, « Sviluppo organizzativo dei nuovi movimenti sociali e contesto politico », *Rivista italiana di scienza politica*, vol 23, n°1, pp. 67-117.

LACOUR Claude, 1995, « Les fondements théoriques de l'intégration de l'aménagement et de l'environnement », *L'aménagement face au défi de l'environnement*, Paris, édition Adicueer, pp. 21-39.

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

LAKE Robert W., hiver 1993, "Rethinking Nimby", *Journal of the American Planning Association*, volume 210, pp. 87-93.

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

LASCOUMES Pierre, 1994, *L'éco-pouvoir, environnements et politiques*, Editions La Découverte, Paris, 320 p.

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

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

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

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

LE CARO Yvon, 2002, *Usages récréatifs de l'espace agricole*, thèse de géographie, Université de Rennes 2 – Haute-Bretagne, 779 p. + un volume d'annexes.

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

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

LECOURT Arnaud, 1999, « La cartographie de la contestation au projet d'une grande infrastructure : une source complémentaire pour restreindre les conflits ? », *Norois*, n° 182, pp. 359-364.

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

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

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

LE FLOCH Yann, 2000, *Approche spatiale et quantitative des risques de conflits entre riverains et maîtres d'ouvrages autoroutiers. Détermination d'une mesure de la gêne induite en fonction de la distance à l'ouvrage ; modèle association de localisation de tracé*, thèse de doctorat en Aménagement, Université de Tours, 241 p.

LE LOUARN Patrick, 1996, « Les requérants du tribunal administratif de Rennes, leurs motivations et leurs démarches contentieuses », in GOUZIEN Annie, LE LOUARN Patrick (dir.), *Environnement et Politique. Constructions juridico-politiques et usages sociaux*, Rennes, PUR, 218 p.

LOLIVE Jacques, 1997, « De la contestation du tracé à la reformulation de l'intérêt général : la mobilisation associative contre le TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°34, pp. 81-99.

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

LOLIVE Jacques, TRICOT Anne, 2000, *La constitution d'une expertise environnementale transalpine et sa portée sur la conduite des projets en France*, rapport final de recherche pour le Prédit 1996-2000 (direction scientifique : Olivier Soubeyran), programme « Evaluation – Décision », 82 p.

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

LUSSAULT Michel, 1995, « L'objet environnemental dans l'action territoriale », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1/1995, pp. 75-91.

MABILEAU Albert, 1999, « Le local et ses représentations », *Sciences de la Société*, n°48, pp. 197-220.

MARCHAND Jean-Pierre, 1980, « Les contraintes physiques et la géographie contemporaine », *L'espace géographique*, n° 4, pp. 231-240.

MARCHAND Jean-Pierre, 1986, « Contraintes physiques et géographie régionale », *L'espace géographique*, n°4, pp. 278-282.

MARCHAND Jean-Pierre, 1996, « Les contraintes naturelles et l'organisation de l'espace », *Géopoint 96*, pp. 9-15.

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



- MARESCA Bruno, septembre 1996, « Approche de la structure du paysage associatif dans le domaine de l'environnement », *Cahier de la Recherche*, n°97, Paris, CREDOC, 97 p.
- MEEUS Gilles, 1997, « La médiation, pour encadrer et résoudre les conflits du cadre de vie », *Environnement et Société*, n°18, pp. 45-48.
- MEHL Dominique, 1979, « L'environnement, nouvel enjeu des luttes urbaines », *Cahiers du Germès*, n°2, pp. 167-184.
- MERMET Laurent, 1992, *Stratégies pour la gestion de l'environnement*, L'Harmattan, Paris, 207 p.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette, 4 mars 2002, « La géographie et les territoires. Quelles spécificités au sein des sciences sociales ? », communication au séminaire de l'équipe RESO en tant que Professeur invité.
- MICHELOT Jean-Louis., septembre-octobre 1990, « Les conflits pour l'aménagement de l'espace au confluent Ain-Rhône », *Annales de Géographie*, n°555, pp. 513-530.
- MONROY Michel, FOURNIER Anne, 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, PUF, Paris, 221 p.
- MORMONT Marc, 1996, « L'environnement entre localité et globalité », in HIRSCHHORN Monique et BERTHELOT Jean-Michel (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 57-77.
- MORMONT Marc, 1997, « Vivre avec les conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, pp. 21-31.
- MORMONT Marc, BERTRAND Anne, 2000, « Oppositions locales et dynamique d'environnementalisation », *Espaces et Sociétés*, n°101-102, pp. 93-112.
- NEVEU Erik, 2002, *Sociologie des mouvements sociaux*, 1<sup>re</sup> édition en 1996, Paris, La Découverte, 128 p.
- NICOLON Alexandre, 1979, « Analyse de l'opposition à un site nucléaire : le cas du Blayais », *Les cahiers du GERMES*, n°2, pp. 59-80.
- NICOLON Alexandre, 1981, « Oppositions locales à des projets d'équipement », *Revue Française de Science Politique*, vol 31, pp. 417-438.
- NORA Pierre (dir.), 1992, *Les lieux de mémoire*, Paris, Gallimard, 3 volumes, 4751 p.
- OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique*, n°3 /1993, pp. 233-242.
- OLLAGNON Henri, 1989, « Une approche patrimoniale de la qualité du milieu naturel », in JOLLIVET Marcel, MATHIEU Nicole, *Du rural à l'environnement. La question de la nature aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, pp. 258-268.

- OLLITRAULT Sylvie, 1999, « De la caméra à la pétition web, le répertoire médiatique des écologistes », *Réseaux*, n°98, pp. 154-185.
- OLLIVRO Jean, 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*, thèse de doctorat, Université de Haute-Bretagne, 870 p.
- OLLIVRO Jean, mai 1996, « Essai de méthodologie de résolution des conflits liés à la réalisation d'une grande implantation infrastructurelle », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 179-200.
- OLLIVRO Jean, 1997, « Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranée », *Géographie et cultures*, n°22, pp. 65-92.
- PETTS J., 1992, « Incineration risk perceptions and public concern : experience in the U.K. improving risk communication », *Waste Management and Research*, volume 10, n°3, pp. 169-182.
- PICHAVANT René, 1981, *Les Pierres de la Liberté*, Douarnenez, Editions Morgane, 277 p.
- PINCHEMEL Philippe et Geneviève, 1988, *La Face de la Terre*, Paris, Armand Colin, 519 p.
- PINI Giuseppe, 1992, « L'interaction spatiale », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.
- POPPER F .J., 1987, "The environmentalist and the LULU", in LAKE Robert (dir.), *Resolving Locational Conflict*, New Brunswick, Rutgers University Press, pp. 275-287.
- PORTEOUS D.J., 1988, "Topocide : the annihilation of Place" in J.Eyles et D.M. Smith EDS, *Qualitative methods in human geography*, Oxford, Basic Blackwell, pp. 75-93.
- PRIEUR Michel, 2001, *Droit de l'environnement*, Paris, Dalloz, 944 p.
- PROST Brigitte, 1991, « Du rural au péri-urbain : conflit de territoire et requalification de l'espace », *Revue de Géographie de Lyon*, n°2, pp. 96-102.
- RABE B.G., 1994, *Beyond nimby. Hazardous Waste Sitting in Canada and US*, Washington, Brooking Institution Press, 199 p.
- RATICK S.J., WHITE A.L., 1988, "Risk sharing model for locating noxious facilities", *Environment and Planning*, n° 15, pp. 165-179.
- REY Martine, 1996, « L'aménagement sous le feu des associations », *Etudes Foncières*, n°3, pp. 30-35.
- ROCHEFORT Renée, 1963, « Géographie sociale et sciences sociales », *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, n° 314-315, pp. 18-31.
- ROULIER Frédéric, 2000, « Introduction aux territoires du bruit : le cas de trois discothèques angevines », *Norois*, n°185, pp. 99-110.

ROUX Michel, 1999, *Géographie et complexité. Les espaces de la nostalgie*, Paris, L'Harmattan, 335 p.

RUI Sandrine, FOURNIAU Jean-Michel, 1996, *Mobilisation politique, routine institutionnelle et expérience démocratique*, Observation et analyse de la conduite du débat public en amont de la décision de réalisation du TGV Aquitaine, INRETS-CADIS, Arcueil, 112 p. + annexes.

RUI Sandrine, automne-hiver 1997, « L'entrée en concertation, une expérience démocratique ? », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 27-42.

SAINT-JULIEN Thérèse, 1985, *La diffusion spatiale des innovations*, GIP Reclus, Montpellier, 40 p.

SAUVÉE Stéphanie, 2000, *Mobilisation contre les infrastructures d'intérêt général*, Paris, L'Harmattan, 322 p.

SIMMEL Georg, 1992, *Le conflit*, Saulxures, éditions Circé, 165 p, extrait de la *Soziologie* et traduit de l'allemand.

SIMONDON Gilbert, 1989, *Du mode d'existence des objets techniques*, Aubiers, 3<sup>e</sup> édition, 333 p.

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

SOJA E.W., 1971, « The political Organisation of Space », *Annals of the Association of American Geographers*, volume 60, pp. 1-54.

SPANOU Claude, 1991, *Fonctionnaires et militants. L'administration et les nouveaux mouvements sociaux*, Paris, L'Harmattan, 314 p.

TAPIE-GRIME Muriel, 1997, « Le *nimby*, une ressource de démocratisation », *Ecologie et Politique*, n°21, pp. 13-26.

TAKAHASHI L.M., 1997, « The socio-spatial stigmatization of homelessness and HIV/AIDS : toward an explanation of the *nimby* syndrome », *Bulletin de la Société des Sciences Médicales*, vol 45, n°6, pp. 903-914.

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

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

TOURAINÉ Alain, 1975, « Les nouveaux conflits sociaux », *Sociologie du travail*, n°1, pp. 1-17.

TOURAINÉ Alain, HEGEDUS Zsuzsa, DUBET François, WIEVIORKA Michel, 1980, *La prophétie antinucléaire*, Seuil, Paris, 375 p.

TOUZARD Hubert, 1975, *La médiation et la résolution des conflits. Étude psychosociologique*, Thèse d'État, Université de Paris X, 388 p.

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

TROM Danny, février 1999, « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », *Revue française de science politique*, volume 49, n°1/1999, pp. 31-50.

TURCO Angelo, 1995, « Environnement et discours identitaire dans l'Apennin abruzzais contemporain », *Montagnes Méditerranéennes*, n°1/1995, pp. 53-60.

VIOLIER Philippe, avril-septembre 1990, « Les exploitations agricoles face aux expropriations : l'exemple de la communauté urbaine de Lille entre 1950 et 1980 », *Études rurales*, pp. 219-233.

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

VITTES M. E., POLLOCK P.H., LILIE S.A., 1993, « Factors contributing to *nimby* attitudes », *Waste Management*, volume 13, pp. 125-129.

WOLFF Jean-Pierre, 2000, « Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires », *Norois*, n°185, pp. 77-87.

WOLSINK M., 1994, "Entanglement of Interests and Motives : assumptions behind the nimby-theory on facility siting", *Urban Studies*, volume 31, n°6.

DANIEL YANKELOVICH GROUP, 1990, *Public attitudes toward people with chronic mental illness : executive summary*, The Robert Wood Johnson Foundation, Princeton.

ZWETKOFF Catherine, 1997, « Sentiment de justice et conflits d'implantation », *Environnement et Société*, n°18, pp. 5-19.

## 2. Sources relatives aux études de cas

Sont précédés d'un astérisque (\*), les sources citées explicitement dans le texte.

### 2.1. Sites internet

#### *a. Sites institutionnels*

\* Ministère de l'Écologie et du Développement Durable, [www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr)

\* Site de la commission particulière du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : [www.debat-aeroport-nantes.org](http://www.debat-aeroport-nantes.org)

Commission nationale du débat public : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

#### *b. Sites des associations*

\* Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA) : [www.acipa.free.fr](http://www.acipa.free.fr)

\* Association Citoyenne Pour la Réalisation d'un Aéroport international sur le site de Notre-Dame-des-Landes (ACIPRAN) : <http://acipran.free.fr>

\* Association « À l'est de l'Erdre » : <http://rd178.free.fr>

\* Association pour la qualité de vie à Milizac : <http://site.voilà.fr/aqvm>

### 2.2. Documents

#### *a. Documents institutionnels*

##### ➤ Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

\* *Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, décembre 2002, n°1, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 8 p.

\* *Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, février 2003, n°2, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Le journal du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, mai 2003, n°3, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Solidarités Écologies*, janvier 2003, n°1, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

\* *Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Bien Vivre à*

*Vigneux*, mars 2003, n°3, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 2 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Confédération Paysanne*, mars 2003, n°4, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Les Verts*, avril 2003, n°5, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : ACIPA*, avril 2003, n°6, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Conseil Général de Loire-Atlantique*, mai 2003, n°7, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : ACIPRAN*, mai 2003, n°9, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : ADECA*, mai 2003, n°10, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 2 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : Conseil Régional des Pays de la Loire*, mai 2003, n°11, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

*Contribution au débat public sur le projet de Notre-Dame-des-Landes : CCI de Nantes et de Saint-Nazaire*, mai 2003, n°12, directeur de publication : Jean Bergougnoux, 4 p.

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, *Un aéroport pour le Grand Ouest, le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*, synthèse du dossier technique, 69 p.

➤ TGV Bretagne-Pays de la Loire

CESR de Bretagne, juin 1997, *Consultation sur les études préliminaires du projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire*, document photocopié, 25p.

Conseil Général de la Mayenne, 26 septembre 1997, Extrait du procès verbal des délibérations concernant le projet de train à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, 3p.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, le débat préalable*, «document pour un débat», 24p.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1994, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, le débat préalable*, «dossier d'information», 36p.

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, 1995, *Cahier des charges de l'infrastructure des TGV Bretagne et Pays de la Loire*, 31p + annexes.

SNCF, 1994, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «dossier de

presse».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «réunions publiques Bretagne».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «réunions d'initiatives diverses».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «voeux délibérations et contributions interrégionales».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «Pré-études».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «Conclusion du débat».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «Panorama du débat préalable».

SNCF, 1995, *TGV Bretagne-Pays de la Loire, Ouvrez la voie!, le débat préalable*, «réunions du comité de pilotage et de la commission de suivi».

S.N.C.F., avril 1997, «Présentation du projet TGV Bretagne-Pays de la Loire», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 17p.

S.N.C.F., avril 1997, «études socio-économiques» : projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire, *dossier d'information des études préliminaires*, 57p.

S.N.C.F., avril 1997, «synthèse des perspectives régionales et locales d'aménagement et de développement», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 77p.

S.N.C.F., avril 1997, «les études environnementales», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 115p.

S.N.C.F., avril 1997, «étude spécifique Le Mans» : *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 86p.

S.N.C.F., avril 1997, «étude spécifique Laval», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 32p.

S.N.C.F., avril 1997, «synthèse des études», *projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire : dossier d'information des études préliminaires*, 33p.

SN.C.F., décembre 1999, «entrée de Rennes : étude approfondie des trois variantes », *TGV Bretagne-Pays de la Loire : études préliminaires, compléments d'information*, 62 p.

*b. Documents provenant des associations*

➤ RD 178, Nort-sur-Erdre / Carquefou

Association à l'est de l'Erdre, printemps 2003, *Une route pour tous*, non paginé.

➤ TGV Bretagne-Pays de la Loire

\* Association « Défense de Saint-Denis-du-Maine, calme, vert et agricole », non daté, *Non au TGV buissonnier*, 4 p.

\* Groupe de Réflexion Transport 2015, 16 janvier 1995, *Débat TGV dans le Finistère : contribution du Groupe de Réflexion Transports 2015*, 9 p.

« Le Mans-Rennes en TGV, vite », non daté, *TGV Bretagne, en avant toute*, 4 p.

Mayenne Nature Environnement, non daté, *Position de M.N.E à propos du projet de ligne à grande vitesse*, 6 p.

\* Protection du Patrimoine Bazougerois, mai 1997, journal de l'association, 4 p.

Credo-Rail, novembre 1993, *Signaux d'alarme à la SNCF*, 43 p.

➤ Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

\* Solidarité Écologie, décembre 2002, *Un autre développement pour l'Ouest : contribution au refus d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Lande ou ailleurs*, 35 p.

ACIPA, octobre 2002, *Bulletin des adhérents*, 1 p.

ACIPA, septembre 2002, *Bulletin des adhérents*, 1 p.

ACIPA, mars 2003, *Bulletin des adhérents*, 1 p.

ACIPA, juin 2002, *L'appel de juin*, 3 p.

ACIPA, janvier 2003, *Non, rien n'est décidé !*, 12 p.

ACIPA, avril 2003, *Un mémorandum pour ouvrir des perspectives*, 8 p.



## **ANNEXES**

---

ANNEXE 1. Questionnaire auprès des présidents d'associations dans le cadre du projet de TGV Ouest en Mayenne

ANNEXE 2. Questionnaire auprès des opposants au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

UNIVERSITE RENNES II HAUTE-BRETAGNE  
Laboratoire R.E.S.O.  
LECOURT Arnaud  
12, rue du Haut-Rocher  
53000 LAVAL  
02.43.66.04.77 (week-end)  
02.99.31.56.66 (semaine)

Monsieur le Président,

Dans le cadre d'un travail de recherche universitaire sur les associations s'opposant au projet d'extension de la ligne TGV Bretagne-Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes, je vous serai reconnaissant de bien vouloir répondre au questionnaire suivant. Pour toute information, n'hésitez pas à me contacter.

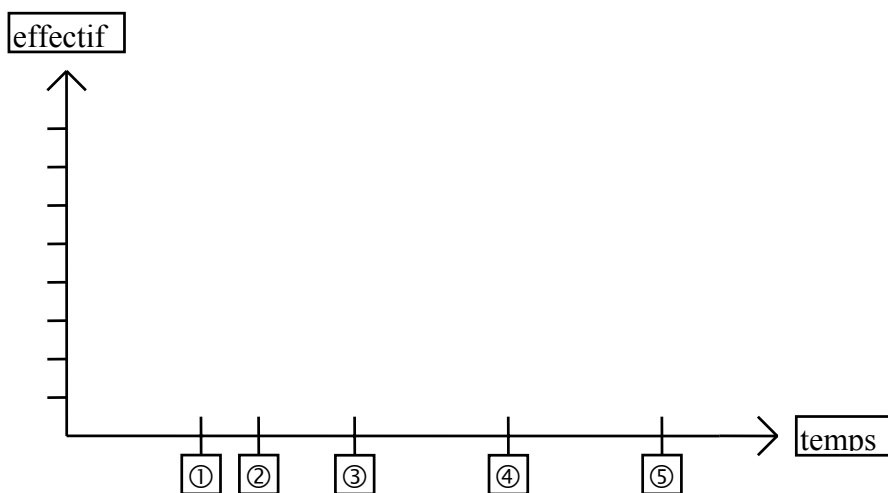
1. Quelle est la date de création de l'association ?

2. Quel est le nombre d'adhérents ?

3. Le nombre est-il ?

- stable
- en progression
- en régression

4. Précisez, si vous le pouvez, l'évolution des effectifs en fonction des grandes dates indiquées ?



- ① 25 mars 1997 : Parution des tracés dans un article de Ouest-France
- ② avril 1997 : Réception des "malettes" TGV (Etudes préliminaires)
- ③ 20 juin 1997 : manifestation à Laval
- ④ 20 septembre 1997 : manifestation au Mans
- ⑤ 1er janvier 1998

5. Quelles sont les communes de résidence de vos adhérents ?

nom de la commune	nombre d'adhérents y résidant

6. Votre association s'est-elle regroupée avec d'autres associations s'opposant au TGV ? Si oui, précisez la date du regroupement.

7. Quels types d'actions votre association a-t-elle menée ?

- affichage
- journaux
- manifestations
- panneaux
- tracts
- autres (précisez)

8. Le dialogue entre votre association et les institutions (Etat, SNCF ), a été selon vous ?

- absent
- médiocre
- moyen
- bon
- très bon

9. Pouvez-vous apporter un commentaire sur les étapes suivantes ?

DEBAT PREALABLE (octobre 1994 à février 1995)	
ETUDES PRELIMINAIRES (mai 1995 à avril 1997)	
CONSULTATION SUITE AUX ETUDES PRELIMINAIRES (juin 1997 à septembre 1997)	

10. Aujourd'hui, quel est votre sentiment sur le projet ?

## Profil socio-professionnel et motivations des opposants au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes

Dimanche 22 juin 2003 - Notre Dame des Landes

Ce questionnaire est réalisé en partenariat avec l'ACIPA. L'ensemble des résultats sera transmis à l'ACIPA.

### Votre relation avec les associations

1. Adhérez-vous à une association opposée au projet?

- oui  non

2. Si oui, laquelle ?

- ACIPA  Bien Vivre à Vigneux  ADECA  
 Solidarité Ecologie  Autres

Vous pouvez cocher plusieurs cases (4 au maximum).

3. Adhérez-vous à d'autres associations pour la défense de l'environnement et/ou du cadre de vie ?

- oui  non

4. Adhérez-vous à d'autres associations (tous domaines) ?

- oui  non

### Choix résidentiels

5. Dans quelle commune résidez-vous?

- Notre-Dame-des-Landes  Grandchamp-des-Fontaines  
 Vigneux de Bretagne  Treillières  
 le Temple-de-Bretagne  Malville  
 Cordemais  Fay-de-Bretagne  
 Casson  Héric  
 autre commune

6. Si "autre commune", laquelle ?

7. Depuis combien de temps habitez-vous dans votre domicile actuel?

- 0-2 ans  2-5 ans  5-10 ans  
 10-15 ans  plus de 15 ans

8. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi d'habiter ici?

- emploi sur place  cadre de vie  
 proximité de certains services  vous avez toujours habité ici  
 coût du logement

une seule réponse possible

9. Etes-vous:

- locataire  propriétaire  
 occupant d'une résidence secondaire

10. Dans quelle commune travaillez-vous ?

### Le projet et ses impacts

11. Pour vous, l'aéroport représente une dégradation de la qualité de vie?

- faible  moyenne  forte

12. Parmi les éléments suivants, lesquels seront pour vous les plus touchés?

1. le bruit 2. le paysage  
3. l'environnement naturel 4. le patrimoine historique  
5. l'emprise foncière

Ordonnez 3 réponses.

13. Si à l'avenir les nuisances étaient trop importantes, seriez-vous prêt à déménager?

- oui  non  pas de réponse

14. Y avez-vous songé ?

- oui  non  pas de réponse

15. Aujourd'hui, ayant connaissance du projet actuel, viendriez-vous habiter au même endroit ?

- oui  non  pas de réponse

### Le débat public

16. Avez-vous assisté à une ou plusieurs réunions du débat public ?

- oui  non

17. Lors de ce débat public, avez-vous posé une question ou émis un commentaire ?

- oui  non

### Questions personnelles

18. Profession

- Agriculteurs  
 Artisans, commerçants et chefs d'entreprises  
 Cadres et professions intellectuelles supérieures  
 Professions intermédiaires  
 Employés  
 Ouvriers  
 Retraités  
 Autres personnes sans activité professionnelle

19. âge

- moins de 25 ans  entre 25 et 34 ans  
 entre 35 et 44 ans  entre 45 et 54 ans  
 entre 55 et 64 ans  65 ans et plus

20. Sexe

- homme  femme

21. Nombre de personnes vivant sous le même toit:

- 1  2  3  4  5  6 et plus

## TABLE DES CARTES

---

Carte 1. La conflictualité environnementale des régions à forte identité culturelle.....	p 8
Carte 2. Localisation des études de cas .....	p 90
Carte 3. Projet de parking dans le quartier de Villejean et espace de mobilisation .....	p 91
Carte 4. Projet d'usine de compostage de Corps-Nuds et répartition de la mobilisation.....	p 93
Carte 5. Le projet d'amélioration des relations routières entre Rennes et Redon, à la hauteur de Bains-sur-Oust et Sainte-Marie-de-Redon et géographie de la mobilisation.....	p 94
Carte 6. Le projet de RD 178 entre Nort / Erdre et Carquefou : variantes et dispositif associatif.....	p 96
Carte 7. Le projet de TGV Ouest à l'entrée de Rennes.....	p 97
Carte 8. Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.....	p 98
Carte 9. Un premier critère de distinction d'ordre géographique .....	p 101
Carte 10. Le projet de TGV Ouest en Mayenne et répartition du tissu associatif.....	p 103
Carte 11. Répartition départementale des conflits recensés dans la revue Combat Nature entre 1974 et 1994 .....	p 112
Carte 12. Une géographie contrastée à l'échelle infra-régionale .....	p 114
Carte 13. Valeur d'usage et zonage en aires urbaines.....	p 119
Carte 14. CAH des types de conflits et zonage en aire urbaine des communes bretonnes .....	p 128
Carte 15. Organisation générale de la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne .....	p 131
Carte 16. L'organisation auréolaire de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .....	p 136
Carte 17. L'organisation par bandes de la mobilisation face au projet de TGV Ouest en Mayenne .....	p 137
Carte 18. Des prises de position des élus fonctions de la distance au projet et de la forme de l'aménagement.....	p 139
Carte 19. Organisation générale de la diffusion des conflits d'aménagement en Bretagne .....	p 171
Carte 20. La diffusion de la mobilisation face à un aménagement surfacique dans le cadre d'un méso-conflit : le cas de l'usine de compostage à Corps-Nuds.....	p 178

Carte 21. La diffusion de la mobilisation face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.....	p 180
Carte 22. La diffusion de la mobilisation face au projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne entre 1975 et 1981 .....	p 182
Carte 23. La diffusion de la mobilisation face à la RD 177 Rennes-Redon à la hauteur de Sainte-Marie-de-Redon et de Bains-sur-Oust .....	p 184
Carte 24. La diffusion de la mobilisation face au TGV Ouest en Mayenne .....	p 186
Carte 25. Répartition de la mobilisation face à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en juin 2003 .....	p 190
Carte 26. La géographie de la mobilisation « colle » à celle du projet .....	p 192
Carte 27. Poids démographique et géographie des conflits d'aménagement : cartographie des résidus .....	p 198
Carte 28. Croissance démographique et conflits d'aménagement .....	p 201
Carte 29. Typologie des communes bretonnes à partir de la classification ascendante hiérarchique.....	p 208
Carte 30. Des distributions très corrélées : conflits d'aménagement et fonction touristique.....	p 212
Carte 31. Conflits d'aménagement et fonction tertiaire .....	p 214
Carte 32. Conflits d'aménagement et fonction agricole : des distributions inverses .....	p 217
Carte 33. Espaces à forte valeur écologique et conflits d'aménagement .....	p 220
Carte 34. Diffusion de la mobilisation et expérience associative dans le domaine environnemental.....	p 236
Carte 35. Le contre-proposition de l'association « À l'est de l'Erdre ».....	p 278
Carte 36. Le périphérique ferré breton .....	p 287
Carte 37. La proposition « Michel Inizan » .....	p 288
Carte 38. Le nucléaire, une thématique mobilisatrice.....	p 306

## TABLE DES FIGURES

---

Figure 1. Modèle conceptuel de recherche.....	p 10
Figure 2. Relations entre les différentes formes de conflits et champ d’investigation de cette recherche.....	p 18
Figure 3. Les « passages possibles » entre les différents types d’associations.....	p 23
Figure 4. Conflit d’aménagement et territoire : une lecture systémique.....	p 25
Figure 5. Les trois dimensions du conflit d’aménagement.....	p 26
Figure 6. Le débat public, un face-à-face institutionnalisé où chacun campe sur ses positions : l’exemple du projet d’aéroport de Notre-Dame-des-Landes.....	p 31
Figure 7. L’hypothèse générale de la thèse : une relation systémique entre espace, territoire et caractéristiques de l’aménagement.....	p 33
Figure 8. Ouvrir la <i>boîte noire</i> du conflit d’aménagement.....	p 34
Figure 9. Espace(s) et conflit.....	p 37
Figure 10. Interrelations entre les espaces support, de conflit et de mobilisation.....	p 38
Figure 11. L’expression spatiale du <i>Nimby</i> .....	p 44
Figure 12. Les territoires du conflit d’aménagement.....	p 47
Figure 13. Des interactions d’intensité variable entre conflit et territoire modulées par les caractéristiques de l’aménagement.....	p 50
Figure 14. Le système territorial.....	p 51
Figure 15. La menace de bifurcation vue par les enfants : une illustration à travers l’opposition au projet d’aéroport à Notre-Dame-des-Landes.....	p 57
Figure 16. Le face-à-face entre les populations locales et les forces de l’ordre à Plogoff vu par Nicole Le Garrec.....	p 59
Figure 17. Pourcentages cumulés des personnes prêtes à accepter une nouvelle installation industrielle en fonction de la distance au domicile.....	p 64
Figure 18. Taille de l’aménagement et distances d’impact selon Ratick et White.....	p 66
Figure 19. Une recherche exploratoire préalable à une démarche hypothético-déductive.....	p 71
Figure 20. Méthodologie de la 1 <sup>ère</sup> phase de la recherche exploratoire.....	p 72
Figure 21. Méthodologie de la 2 <sup>nde</sup> phase de la recherche exploratoire.....	p 73
Figure 22. Le passage d’une recherche exploratoire à une démarche hypothético-déductive.....	p 74



Figure 23. Le cadre méthodologique.....	p 76
Figure 24. Synthèse méthodologique des études de cas.....	p 78
Figure 25. Un exemple de création d'association publiée au Journal Officiel .....	p 87
Figure 26. Organisation générale de la géographie des conflits d'aménagement.....	p 122
Figure 27. Une organisation générale perturbée par la présence du littoral.....	p 122
Figure 28. La typologie issue de la CAH des types de conflits .....	p 127
Figure 29. Une organisation multiscalaire de la mobilisation fonction de la forme de l'aménagement .....	p 140
Figure 30. La mobilisation face à une infrastructure linéaire : organisation générale et nuances.....	p 141
Figure 31. Morphologie urbaine et géographie de la mobilisation : les barres limitent l'extension de la mobilisation face au parking-relais du VAL dans le quartier de Villejean à Rennes.....	p 143
Figure 32. Typologie des relations spatiales entre les emprises et les surfaces communales.....	p 146
Figure 33. Des opposants favorables au regroupement des nuisances.....	p 148
Figure 34. Les différents types de diffusion.....	p 162
Figure 35. Le couplage processus de diffusion par relocalisation et par expansion au sein des aires urbaines et des communes littorales .....	p 175
Figure 36. Processus de diffusion linéaire et par relocalisation le long des axes routiers majeurs.....	p 176
Figure 37. Des processus de diffusion variables suivant la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit.....	p 187
Figure 38. Diffusion des conflits d'aménagement et croissance démographique.....	p 203
Figure 39. Classification ascendante hiérarchique des communes bretonnes suivant le nombre de conflits, le poids et la croissance démographique .....	p 207
Figure 40. Échelle du conflit et des régimes de revendication.....	p 245
Figure 41. Les stratégies des actions collectives.....	p 248
Figure 42. Événement déclenchant et processus d'émergence du conflit.....	p 253
Figure 43. La carte, élément central du conflit d'aménagement.....	p 256
Figure 44. Les stratégies individuelles face à un projet d'aménagement.....	p 259
Figure 45. Territorialisation et délimitation du territoire à défendre .....	p 264
Figure 46. La dénonciation des atteintes au cadre de vie.....	p 265
Figure 47. Défense de l'intégrité territoriale et matérialisation d'une ligne TGV .....	p 269
Figure 48. Coordination de la mobilisation et respect des intérêts des associations qui la composent : le cas de Notre-Dame-des-Landes .....	p 273
Figure 49. La remise en cause de l'investissement dans le TGV Ouest .....	p 274
Figure 50. Le caractère constructif de la contre-proposition .....	p 277

Figure 51. A la recherche de la grandeur civique : une route pour tous .....	p 277
Figure 52. L'opposition de principe de certains militants.....	p 283
Figure 53. L'organisation du mouvement associatif face au TGV Ouest : du collectif à la division .....	p 284
Figure 54. Une exception consensuelle : la chapelle Saint-Jean-d'Épileur .....	p 298
Figure 55. Une association fréquente entre symbole identitaire et marque d'opposition à l'aménagement .....	p 302
Figure 56. Le <i>gwen ha du</i> flotte lors des manifestations contre le projet de laboratoire d'études sur le stockage des déchets nucléaires (ici à Quintin) .....	p 302
Figure 57. Le <i>gwen ha du</i> menacé par l'activité nucléaire.....	p 302
Figure 58. Une lecture systémique des mécanismes conduisant au conflit d'aménagement .....	p 308
Figure 59. Deux catégories de micro-conflits .....	p 309
Figure 60. Les effets des choix stratégiques sur la géographie de la mobilisation .....	p 309
Figure 61. Les méso-conflits face à un aménagement surfacique : une extension de l'espace de la mobilisation favorisée par les configurations spatiales et/ou le type d'aménagement .....	p 310
Figure 62. Macro-conflit dans le cadre d'aménagement de forme linéaire .....	p 311
Figure 63. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique .....	p 312
Figure 64. Macro-conflit dans le cadre d'un aménagement surfacique avec plusieurs espaces-supports.....	p 312

## TABLE DES GRAPHIQUES

---

Graphique 1. Les motifs d'entrée en conflit.....	p 88
Graphique 2. Evolution du nombre de conflits d'aménagement en Bretagne entre 1947 et 2002.....	p 151
Graphique 3. L'évolution des conflits liés aux activités nucléaires.....	p 154
Graphique 4. Evolution du nombre de conflits liés aux aménagements « foncier », « routiers », « haute et très haute-tension » et « urbanisme » .....	p 156
Graphique 5. Evolution du taux d'associativité des Français entre 1978 et 1994 .....	p 157
Graphique 6. Evolution des conflits liés aux types d'aménagements « gestion des déchets » et « élevages industriels ».....	p 159
Graphique 7. Effectifs des nouvelles communes mobilisées entre 1947 et 2002 .....	p 164
Graphique 8. Un effet cumulatif croissant .....	p 165
Graphique 9. Un effet cumulatif croissant sur les pôles urbains.....	p 166
Graphique 10. Étalement et effet-cumulatif dans les communes périurbaines .....	p 167
Graphique 11. Étalement et effet cumulatif au sein des communes multipolarisées.....	p 167
Graphique 12. Etalement et effet cumulatif au sein des communes rurales .....	p 168
Graphique 13. Un effet cumulatif croissant au sein des communes littorales .....	p 169
Graphique 14. Régression linéaire : population communale en 1999 et date d'apparition du premier conflit .....	p 174
Graphique 15. Taux de croissance démographique et nombre de conflits au sein des communes bretonnes entre 1990 et 2000 .....	p 204
Graphique 16. Cercle de corrélations et plan factoriel issus de l'ACP entre nombre de conflits, poids démographique et croissance démographique .....	p 206
Graphique 17. L'indépendance statistique entre la répartition des conflits d'aménagement et la fonction industrielle .....	p 215

## TABLE DES TABLEAUX

---

Tableau 1. Associations <i>nimby</i> et autres associations environnementales en Bretagne.....	p 20
Tableau 2. Les espaces de référence des associations d'après l'analyse de leur libellé.....	p 21
Tableau 3. L'acceptabilité sociale d'une décharge publique et d'une usine d'incinération .....	p 63
Tableau 4. Acceptabilité sociale de certaines infrastructures .....	p 63
Tableau 5. L'acceptabilité sociale des installations et infrastructures sources de nuisances à l'échelle régionale.....	p 65
Tableau 6. Des études de cas choisies en fonction du niveau de conflit et la forme de l'aménagement .....	p 78
Tableau 7. Les variables des études de cas .....	p 79
Tableau 8. Modes de collecte des études de cas .....	p 80
Tableau 9. Synoptique des principales informations extraites à partir du Journal Officiel .....	p 87
Tableau 10. Forme de l'aménagement et motifs d'entrée en conflit.....	p 88
Tableau 11. L'opposition au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, une première distinction entre adhérents et non adhérents .....	p 100
Tableau 12. Comparaison de la conflictualité environnementale observée dans différents types de départements .....	p 113
Tableau 13. Un contraste littoral / intérieur .....	p 114
Tableau 14. La valeur d'usage des communes bretonnes .....	p 116
Tableau 15. Valeur d'usage et zonage en aires urbaines.....	p 117
Tableau 16. Dispersion et concentration des communes urbaines, périurbaines, multipolarisées et rurales.....	p 118
Tableau 17. La situation littorale renforce la conflictualité .....	p 120
Tableau 18. L'impact variable de la situation littorale suivant les types d'espace .....	p 121
Tableau 19. Echelle du conflit et ZAU .....	p 124
Tableau 20. Une évaluation de l'échelle des conflits à partir de l'espace de référence des associations .....	p 125
Tableau 21. Répartition des classes de la CAH selon le ZAU.....	p 126
Tableau 22. Typologie : les espaces des conflits d'aménagement en Bretagne.....	p 130

Tableau 23. Aire d'extension comparée de la mobilisation suivant l'échelle du conflit et la forme de l'aménagement .....	p 134
Tableau 24. Les effets de l'emprise sur la mobilisation face à un aménagement linéaire.....	p 147
Tableau 25. Un processus étalement / effet cumulatif variable suivant les types d'aménagements.....	p 170
Tableau 26. Un processus de diffusion hiérarchique au sein des foyers émetteurs .....	p 173
Tableau 27. Communes mobilisées et poids démographique .....	p 196
Tableau 28. Nombre de conflits et poids démographique.....	p 196
Tableau 29. Résultats de la discrétisation des résidus.....	p 197
Tableau 30. Communes réceptrices et croissance démographique .....	p 200
Tableau 31. Nombre de conflits et périodes intercensitaires en croissance démographique.....	p 200
Tableau 32. Matrice des corrélations entre nombre de conflits, poids démographique et croissance démographique .....	p 205
Tableau 33. Classes issues de la classification ascendante hiérarchique .....	p 207
Tableau 34. Conflits d'aménagement et fonctions économiques : matrice des corrélations.....	p 210
Tableau 35. Valeur d'usage et fonction touristique .....	p 211
Tableau 36. Conflits d'aménagement et fonction tertiaire des communes bretonnes.....	p 213
Tableau 37. Une relation linéaire négative : conflits d'aménagement et fonction agricole.....	p 216
Tableau 38. Une corrélation positive entre valeur d'usage et espaces classés Natura 2000.....	p 218
Tableau 39. Types de conflits et variables explicatives.....	p 222
Tableau 40. La composition par sexe des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (groupe 1).....	p 226
Tableau 41. La composition par âge des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .....	p 226
Tableau 42. Classement des individus opposés à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes suivant les CSP .....	p 228
Tableau 43. Catégories socio-professionnelles des membres interrogés par Bruno Charlier et Bruno Maresca .....	p 228
Tableau 44. Présence et participation des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes au débat public.....	p 230
Tableau 45. Un niveau d'implication dans l'action collective pour fort chez les propriétaires.....	p 233
Tableau 46. Une implication dans l'action collective plus forte chez les individus les plus anciennement installés dans leur domicile actuel.....	p 233
Tableau 47. Implication dans l'action collective et expérience associative.....	p 234

Tableau 48. Un engagement circonstanciel en faveur de la défense du cadre de vie et de l'environnement.....	p 237
Tableau 49. Catégories socio-professionnelles des opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes appartenant au groupe 2 .....	p 238
Tableau 50. Catégories socio-professionnelles des acheteurs de terrains indivis dans le vallon de Bedous (vallée d'Aspe) .....	p 239
Tableau 51. Les six mondes de la théorie de la justification.....	p 247

## TABLE DES MATIÈRES

---

Remerciements .....	p 2
Sommaire .....	p 4
Introduction générale.....	p 5
<b>PREMIÈRE PARTIE. UN CADRE THÉORIQUE ET EXPLORATOIRE FONDÉ SUR UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>p 12</b>
 CHAPITRE 1. LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : VERS UNE NOUVELLE PROBLÉMATIQUE GÉOGRAPHIQUE.....	 p 14
 I. Un questionnement qui a évolué : des conflits environnementaux aux conflits d'aménagement .....	 p 14
1. Conflits d'environnement, conflits d'aménagement : définitions et éléments de distinction .....	p 15
1.1. Un indicateur commun aux deux formes de conflit : l'implication d'une association agissant pour la protection de l'environnement et du cadre de vie.....	p 15
1.2. Conflits d'aménagement et conflits d'environnement : éléments de distinction .....	p 15
1.3. Une définition systémique du conflit d'aménagement.....	p 24
2. Traits structurels des conflits d'aménagement, limites des approches classiques et nouvelle approche géographique.....	p 25
2.1. Conflit interpersonnel et conflit public .....	p 26
2.2. Le conflit de territoire .....	p 31
3. Vers une approche géographique : problématique générale de la recherche .....	p 32

II. Une approche géographique des conflits d'aménagement : une tension entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement .....	p 34
1. Des conflits spatiaux .....	p 35
1.1. Éléments de définition.....	p 36
1.2. L'espace, enjeu du conflit d'aménagement et élément déterminant des prises de position.....	p 41
1.3. Temps, espace et conflits d'aménagement.....	p 45
2. Des conflits territorialisés.....	p 46
2.1. Comprendre les interactions entre conflit et territoire .....	p 46
2.2. Les éléments constitutifs de la territorialité intervenant dans l'émergence et le déroulement du conflit.....	p 50
2.3. Territoire, temps et conflits .....	p 56
3. L'acceptation sociale d'un équipement dépend aussi de ses caractéristiques.....	p 61
3.1. Forme de l'équipement, géographie du conflit et conséquences de la multiplication des espaces-supports .....	p 61
3.2. Le type d'équipement modifie le taux d'acceptabilité sociale.....	p 62
3.3. La taille de l'aménagement .....	p 65
III. Bilan des hypothèses et questions de recherche.....	p 67
1. Rappel de la problématique de recherche .....	p 67
2. L'articulation de la problématique autour de questions spécifiques de recherche .....	p 67
2.1. Questions de recherche ayant trait à la géographie des conflits d'aménagement .....	p 68
2.2. Questions de recherche ayant trait aux interactions entre le conflit, d'une part, et l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement d'autre part.....	p 68
3. Les hypothèses de travail .....	p 68
CHAPITRE 2. UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....	p 70
I. D'une méthode exploratoire à une démarche hypothético-déductive.....	p 70
1. Une méthode exploratoire en deux temps... ..	p 70
1.1. Le 1 <sup>er</sup> temps de la recherche exploratoire : l'étude de la contestation riveraine face au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire .....	p 71



1.2. Le 2 <sup>nd</sup> temps de la recherche exploratoire : une géographie des conflits « liés à l'aménagement du territoire » .....	p 73
2. ... conduisant à une démarche hypothético-déductive.....	p 74
II. Des outils méthodologiques complémentaires pour une approche géographique.....	p 75
1. Des outils méthodologiques complémentaires articulant recherche quantitative et recherche qualitative.....	p 75
1.1. Une bibliographie récente .....	p 76
1.2. Une base de données géo-référencée à l'échelle régionale .....	p 76
1.3. Des études de cas principales et complémentaires.....	p 77
2. Une approche géographique.....	p 82
2.1. Varier les échelles d'observation .....	p 82
2.2. Mettre en perspective les différents acteurs mobilisés face au projet.....	p 82
2.3. S'appuyer sur des projets d'aménagement précis .....	p 83
2.4. La carte, un outil fondamental pour comprendre le fonctionnement des conflits d'aménagement .....	p 83
3. Une approche de géographie sociale ? .....	p 83
III. Présentation de la base de données et des études de cas .....	p 86
1. Une base de données originale .....	p 86
1.1. Un mode d'inventaire original .....	p 86
2.2. Une base de données tendant vers l'exhaustivité .....	p 89
2. Études de cas principales et études de cas complémentaires .....	p 90
2.1. Les études de cas principales .....	p 91
2.2. Les études complémentaires.....	p 104
4.2. Le projet de centrale nucléaire en Basse-Bretagne .....	p 104
Conclusion de la première partie.....	p 106

**DEUXIÈME PARTIE. LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS  
D'AMÉNAGEMENT.....p 107**

**CHAPITRE 3. LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS  
D'AMÉNAGEMENT ..... p 109**

**I. La géographie des conflits d'aménagement : Une répartition des valeurs d'usage  
très contrastée..... p 110**

**1. Une géographie contrastée à toutes les échelles..... p 110**

**1.1. Une répartition contrastée à l'échelle des départements français ..... p 110**

**1.2. Une géographie contrastée à l'échelle infra-régionale ..... p 113**

**2. La géographie des conflits d'aménagement à l'échelle communale au sein de  
l'espace breton : entre concentration et dispersion ..... p 115**

**2.1. Une concentration très forte sur les pôles urbains..... p 116**

**2.2. De fortes disparités au sein des différents types de communes ..... p 117**

**2.2. La situation littorale, un facteur aggravant ?..... p 120**

**2.3. Une géographie des conflits organisée suivant la distance aux pôles  
urbains ..... p 121**

**3. Echelle des conflits, types d'aménagement contestés et géographie des  
conflits d'aménagement ..... p 123**

**3.1. Echelle des conflits et géographie des conflits d'aménagement..... p 123**

**3.2. Echelle du conflit et types d'aménagement contestés..... p 124**

**3.3. Des espaces privilégiés pour certains types de conflits..... p 125**

**4. Synthèse : la géographie des conflits d'aménagement en Bretagne..... p 129**

**II. La géographie de la mobilisation à l'échelle du conflit..... p 133**

**1. Une organisation générale de la mobilisation variable suivant la forme de  
l'aménagement ..... p 133**

**1.1. Une organisation générale multiscalaire ..... p 133**

**1.2. Une illustration à partir de deux macro-conflits..... p 134**

**1.3. Synthèse : l'organisation de la mobilisation dépend d'un schéma  
multiscalaire fonction de la forme de l'aménagement ..... p 139**

**2. Les éléments apportant une nuance à l'organisation générale ..... p 140**

**2.1. Des facteurs communs à l'ensemble des aménagements ..... p 140**

**2.2. Un facteur spécifique aux aménagements linéaires : l'emplacement de  
l'emprise sur le territoire communal ..... p 144**

CHAPITRE 4. INTÉGRER LE TEMPS À L'ESPACE POUR UNE MEILLEURE COMPRÉHENSION DE LA GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT .....	p 150
I. Les causes structurelles de l'évolution des conflits d'aménagement.....	p 150
1. Les conditions d'émergence des conflits d'aménagement.....	p 151
2. La stabilisation des années 1983-89 et la baisse de la conflictualité sociale .....	p 156
3. Les années 1990, « réactivation du local » et recrudescence des mouvements <i>nimby</i> .....	p 158
II. La diffusion des conflits d'aménagement au sein de l'espace breton : analyse de l'évolution des valeurs d'usage des espaces .....	p 161
1. Rappels théoriques sur les processus de diffusion dans l'espace.....	p 161
2. Un processus d'étalement alternant avec un effet cumulatif croissant .....	p 163
2.1. Un processus d'étalement toujours en cours. ....	p 163
2.2. ... alternant avec un effet cumulatif croissant.....	p 164
2.3. Un couple étalement / effet cumulatif variable suivant les types d'espaces et les types d'aménagements .....	p 165
3. Les processus de diffusion en oeuvre.....	p 170
3.1. Foyers émetteurs et diffusion hiérarchique .....	p 172
3.2. Un processus de diffusion par relocalisation.....	p 174
3.3. Un couplage processus de diffusion par relocalisation et expansion au sein des aires urbaines et des communes littorales .....	p 174
3.4. Un processus de diffusion linéaire et par relocalisation le long des axes routiers majeurs .....	p 175
3.5. Un processus de diffusion au « hasard » au sein des espaces à faible valeur d'usage .....	p 176
III. la diffusion de la mobilisation à l'échelle du conflit.....	p 177
1. Des modalités de diffusion de la mobilisation variables suivant la forme de l'aménagement et l'échelle du conflit .....	p 177
1.1. La diffusion de la mobilisation face aux aménagements surfaciques .....	p 177
1.2. La diffusion de la mobilisation dans le cadre des aménagements linéaires .....	p 183
1.3. Synthèse : forme de l'aménagement, échelle du conflit, et diffusion de la mobilisation .....	p 186
2. Améliorer la définition de la géographie du projet pour restreindre les conflits ..	p 188

2.1. La géographie de la mobilisation colle à celle du projet : l'évolution de la géographie de la mobilisation à Notre-Dame-des-Landes .....	p 189
2.2. Contraction spatiale de l'aménagement et rétraction de l'espace de mobilisation : le TGV à l'entrée de Rennes .....	p 191
CHAPITRE 5. GÉOGRAPHIE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT ET FACTEURS SOCIO-ENVIRONNEMENTAUX.....	p 194
I. Expliquer la géographie des conflits d'aménagement : les apports de l'analyse à l'échelle communale au sein de l'espace breton .....	p 194
1. Conflits d'aménagement, poids démographique et croissance démographique....	p 195
1.1. Poids démographique et conflits d'aménagement : modèles et résidus ....	p 195
1.2. Des conflits dans des espaces en croissance démographique .....	p 199
2.3. Analyse de la relation croissance démographique, poids démographique et nombre de conflits .....	p 204
2. Conflits d'aménagement, fonctions économiques et espaces naturels sensibles ..	p 210
2.1. Conflits d'aménagement et fonctions économiques.....	p 210
2.2. La valeur écologique des espaces : une condition non suffisante au déclenchement des conflits d'aménagement .....	p 218
3. Facteurs explicatifs et types d'aménagement.....	p 221
II. Conflits d'aménagement et structure de la population .....	p 224
1. Une structure de la population mobilisée différente de celle des conflits d'environnement.....	p 225
1.1. Une distinction selon la composition par sexe et par âge .....	p 225
1.2. Une seconde distinction suivant les catégories socio-professionnelles ....	p 227
2. Un degré d'implication dans la mobilisation fonction de la structure de la population.....	p 229
2.1. Une évaluation du degré d'investissement face à un projet d'aménagement suivant les CSP : la présence et la participation au débat public organisé dans le cadre du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes .....	p 229
2.2. Statut d'occupation et ancienneté de la domiciliation.....	p 232
2.3. Les réseaux de sociabilité.....	p 234
3. Structure de la population et diffusion de la mobilisation .....	p 234
3.1. Expérience associative dans le domaine de l'environnement .....	p 235
3.2. Catégories socio-professionnelles et diffusion de la mobilisation .....	p 237
Conclusion de la deuxième partie .....	p 241

**TROISIÈME PARTIE. FONCTIONNEMENT ET RÉGULATION DES  
CONFLITS D'AMÉNAGEMENT ..... p 242**

CHAPITRE 6. ORGANISATION ET STRATÉGIES DES MOBILISATIONS  
ASSOCIATIVES ..... p 244

I. Les stratégies des opposants ..... p 248

1. La stratégie de l'acceptation conditionnée ..... p 249

2. Les stratégies *nimby* ..... p 249

3. La stratégie de la localisation justifiée ..... p 249

4. Stratégies d'oppositions à la localisation et principes d'exception..... p 250

5. Les oppositions aux modalités de mise en œuvre d'un projet..... p 250

6. Stratégie d'opposition de principe..... p 251

II. Construction de l'action collective et stratégie *nimby*..... p 252

1. Inscription du projet dans l'espace et passage à l'action collective ..... p 252

1.1. L'inscription dans l'espace, « événement déclenchant » ..... p 252

1.2. « Animal traqué » et stratégies individuelles ..... p 257

1.3. Passage à l'action collective, entrée dans le « monde civique » et territorialisation ..... p 260

2. La dénonciation des atteintes à l'environnement et au cadre de vie ..... p 263

3. Issues : acceptation conditionnée, évolution vers méso-conflit, acceptation justifiée ..... p 265

III. « Montée en généralité », territorialisation et émergence d'une contre-expertise ..... p 267

1. Changement d'échelle, nouveaux enjeux..... p 267

2. La poursuite de la territorialisation ..... p 268

2.1. Défendre l'intégrité territoriale ..... p 268

2.2. Une action de patrimonialisation..... p 270

2.3. Défendre un territoire, c'est aussi lui donner une visibilité de l'extérieur ..... p 270

3. Coordination par le projet et émergence d'une contre-expertise ..... p 272

3.1. La coordination des associations par le projet ..... p 272

3.2. Émergence d'une contre-expertise concernant le coût du projet et les effets structurants ..... p 274

3.3. L'entrée dans le *monde civique* : la contre-proposition ..... p 275

4. Issue : évolution vers un macro-conflit, acceptation justifiée, abandon du projet.....	p 278
4.1. L'acceptation justifiée .....	p 278
4.2. L'acceptation conditionnée .....	p 279
4.3. L'abandon du projet .....	p 279
4.4. L'évolution vers le macro-conflit.....	p 280
IV. Reformulation de l'intérêt général .....	p 281
1. Renforcement de la coordination et constitution d'un réseau d'expertise associatif.....	p 281
1.1. Coordination et constitution d'un réseau d'expertise.....	p 281
1.2. Des tensions entre opposants variables suivant la forme de l'aménagement .....	p 282
2. Une double expertise <i>civique</i> et <i>industrielle</i> .....	p 285
2.1. Améliorer l'existant.....	p 286
2.2. Proposer un nouveau schéma d'aménagement.....	p 288
4. Issue.....	p 289
 CHAPITRE 7. RÉGULER LES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT PAR UNE MEILLEURE PRISE EN CONSIDÉRATION DES CONFIGURATIONS SOCIO-SPATIALES ET DES CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT .....	p 291
I. Les enjeux de la mobilisation : réhabiliter le <i>nimby</i> .....	p 291
1. Entrer en politique pour dépasser le <i>nimby</i> .....	p 291
2. Une tension idéale entre <i>cité domestique</i> et <i>cité civique</i> .....	p 293
II. Des interactions conflit / territoire d'intensité variable suivant les configurations territoriales et les caractéristiques de l'aménagement.....	p 294
1. Des interactions d'intensité variable suivant les configurations territoriales.....	p 294
1.1. Une interaction fonction du niveau de territorialité initiale .....	p 294
1.2. La place spécifique du patrimoine dans cette interaction .....	p 297
1.3. Une interaction renforcée par l'identité culturelle .....	p 300
1.4. La présence de personnes-ressources .....	p 303
2. Interactions d'intensité variable et caractéristiques de l'aménagement .....	p 304
2.1. La forme .....	p 304
2.2. Le type d'aménagement .....	p 304

III. Vers une identification des systèmes conflictuels.....	p 307
1. Définir un système conflictuel .....	p 307
2. Du système « conflictuel » à la modélisation de configurations conflictuelles ....	p 308
2.1. Configuration n°1 : les micro-conflits.....	p 308
2.2. Configuration n°2 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire.....	p 309
2.3. Configuration n°3 : les méso-conflits dans le cadre d'aménagements de forme surfacique.....	p 310
2.4. Configuration n°4 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements de forme linéaire.....	p 310
2.5. Configuration n°5 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec un seul espace-support.....	p 311
2.6. Configuration n°6 : les macro-conflits dans le cadre d'aménagements surfaciques avec plusieurs espaces-supports potentiels .....	p 312
Conclusion de la troisième partie .....	p 314
Conclusion générale .....	p 315
Bibliographie et sources .....	p 323
Annexes .....	p 339
Table des cartes .....	p 344
Table des figures .....	p 346
Table des graphiques .....	p 349
Table des tableaux.....	p 350
Table des matières.....	p 353





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

Très peu de travaux distinguent les conflits d'aménagement des conflits environnementaux. Pourtant les rapports que les premiers entretiennent avec l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement en font des conflits particuliers. Ce sont précisément ces rapports que cette thèse se propose d'appréhender à travers une lecture systémique. En choisissant d'étudier les associations nées en réaction à des projets d'aménagement, cette recherche place la localisation et les mécanismes des conflits au centre de l'analyse. La méthodologie de recherche s'organise autour d'une articulation entre approches quantitative et qualitative. Une base de données de huit cents conflits d'aménagement recensés en Bretagne depuis la Guerre permet d'en dresser une géographie régionale. Neuf études de cas portant sur des conflits d'intensité variable permettent ensuite d'appréhender le fonctionnement des conflits d'aménagement. Les résultats obtenus sont de deux ordres. D'une part, ils démontrent que la géographie des conflits d'aménagement est fonction des propriétés socio-spatiales du territoire d'accueil et de l'aménagement. D'autre part, nos travaux mettent en évidence la manière dont le territoire et le conflit se nourrissent mutuellement selon des interactions d'intensité variable. Plus globalement, cette thèse pose la question de l'insertion territoriale durable des aménagements.

Discipline : Géographie, Aménagement de l'Espace - Urbanisme.

Mots clés : conflit, aménagement, environnement, association, espace, territoire, *nimby*, Bretagne.

### **Planning conflicts : theoretical and practical analysis from the Brittany case.**

Very few study distinguish planning conflicts from the environmental ones. However the relations between the planning conflicts and space, territory or planning characteristics make them original. It is precisely these relations that this thesis focuses on through a systemic approach. While choosing the study of associations born in reaction with planning projects, this research places the localisation and the mechanisms of the conflicts in the center of the analysis. The methodology is based on an articulation between quantitative and qualitative approaches. A data base built from eight hundred planning conflicts listed in Brittany since the World War II allows to draw up a regional geography. Nine case studies on various conflicts lead to the comprehension of the conflicts' operation. There are two types of results. The former shows that the planning conflicts' geography is a function of the socio-space properties from the territory of reception and of the planning. The latter highlights the way in which the territory and the conflict are mutually nourished according to interactions of variable intensity. Overall, this thesis raises the question of the sustainable territorial insertion of planning projects.

Discipline: Geography, Space planning - Town planning.

Key words: conflict, installation, environment, lobby, space, territory, NIMBY, Brittany.