

Cette intervention s'inscrit dans un cadre plus général de recherche sur l'intégration environnement-aménagement du territoire et des nombreux conflits qui en résultent. La vitalité des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie témoigne de l'importance prise par la défense de notre environnement proche. L'expression NIMBY (*Not In My BackYard*) traduit bien ce phénomène. Cette notion qui trouve sa source dans la géographie nord-américaine a traversé l'Atlantique depuis une dizaine d'années. En arrivant en Europe, elle prend une dimension environnementale et pose la question de sa composante spatiale.

LES ORIGINES NORD-AMÉRICAINES DU NIMBY

D'après le travail de synthèse réalisé par M. Dear (1992), le syndrome NIMBY (*Not In My BackYard*) exprime la résistance collective à l'imposition de services d'utilité collective (hôpitaux, centres sociaux, maisons de jeunes...).

Initialement, le syndrome NIMBY traduisait une opposition à un aménagement à l'échelle locale en milieu urbain, mais le phénomène s'est étendu à différents niveaux territoriaux. Chaque niveau scalaire possède désormais sa variante :

- une variante à l'échelle d'une rue, « NIMS », *Not In My Street*, pas dans ma rue ;
- une variante à l'échelle d'un quartier, « NOOS », *Not On Our Street*, pas dans mon quartier ;
- une variante plus globale, « NOPE », *Not On Planet Earth* ;
- une variante plus extrême, les « CAVE », *Citizens Against Virtually Everything* ;

F.-J. Popper (1987) regroupe ces acronymes sous l'expression « LULU », *Locally Unwanted Land Use*, utilisation de terre localement non voulue.

Pour conclure sur la définition de cette expression, il convient de signaler une variante propre aux élus politiques : le « NIMEY », *Not In My Electoral Yard*, pas d'un tel projet dans ma circonscription, ou « NIMTOO », *Not In My Term Of Office*, pas durant mon mandat.

La notion de NIMBY prend sa source dans le courant d'écologie urbaine initiée par l'École de Chicago. L'interprétation de ce phénomène est l'objet d'un débat Outre-Atlantique entre les

partisans de la vision conventionnelle du NIMBY et une vision plus radicale, celle de R. Lake (1993). La vision traditionnelle, soutenue par M. Dear (1982), pose les termes du conflit comme le résultat d'une opposition entre intérêts locaux et intérêts généraux, entre la communauté et la société. Tandis que pour R. Lake, la notion exprime une opposition entre la communauté et le capital ou encore entre la communauté et l'État, qui soutient le capital.

Trois grands axes de travail prédominent la recherche sur le syndrome NIMBY. Un premier axe de recherche concerne les stratégies des communautés face à une situation conflictuelle. Selon M. Dear et J. Long (1978), le pouvoir de la communauté dans un conflit localisé se manifeste par un jeu de stratégies possibles en réponse aux propositions du groupe dominant. Ainsi, les stratégies des groupes impliqués dans un conflit localisé oscillent entre le départ du lieu menacé, la manifestation, la résignation face à l'aménagement, l'activité illégale parfois de type terroriste, et la participation à la concertation si elle existe.

Un second axe de recherche illustré ici par les travaux de M. Dear, consiste à étudier les facteurs déterminant les attitudes des communautés d'accueil. Celles-ci varient suivant les clients de l'installation programmée. M. Dear établit ainsi une hiérarchie dans l'acceptation des équipements. Ainsi, la construction de maisons pour personnes âgées dans le voisinage est plus facilement acceptée que la création de centres sociaux accueillant des alcooliques ou des toxicomanes.

Les attitudes des communautés varient également suivant les caractéristiques de l'équipement envisagé, sa taille (le plus petit est le plus facilement accepté), et selon le nombre d'équipements déjà présents dans le voisinage.

Mais ce sont surtout les études sur les caractéristiques de la communauté d'accueil qui intéressent les chercheurs nord-américains. De façon caricaturale, ils mettent en avant un contraste entre la tolérance des habitants de l'*inner city*, espace de mixité sociale, et les actes de rejet des habitants des *suburbs*.

Les chercheurs nord-américains travaillent également sur les différentes approches possibles avec les communautés pour comprendre et surmonter le syndrome NIMBY. M. Dear

distingue ainsi trois alternatives dans la conduite de la relation avec les communautés d'accueil. La première, « *community-based* », a pour principe la transparence et la collaboration avec la communauté d'accueil. Les deux autres alternatives esquivent toute relation avec la communauté d'accueil. Ainsi, dans un second cas « *government-based* », l'entrepreneur cherche à imposer l'aménagement à la communauté en obtenant au préalable l'ensemble des permis nécessaires, voire une révision du zonage urbain. Dans la troisième situation, « *court-based* », les différends se règlent devant la justice.

LES NOUVELLES APPROCHES EUROPEENNES

Le phénomène apparaît en Europe avec la médiatisation de l'opposition à de grands aménagements (projets de centrale nucléaire à Plogoff, au Carnet, tunnel du Somport, TGV Ouest, projet de laboratoire d'enfouissement des déchets nucléaires...) prenant ainsi une consonance environnementale. Cependant, les interprétations du phénomène varient suivant les disciplines, chacun s'interrogeant ensuite sur les stratégies pour sortir du NIMBY.

Une des premières interrogations concernant le syndrome NIMBY est celle de son interprétation. Est-il avant tout une réaction égoïste ? une revendication écologiste ? ou une remise en cause de la démocratie représentative française ?

Les sociologues sont à l'origine de la première question. Les riverains concernés par l'implantation d'un équipement s'opposent de façon réactive au projet et se regroupent rapidement pour former une association. Comme le soulignent les sociologues C. Lafaye et L. Thévenot (1993), à ce niveau de la contestation, « le bien commun défendu se réduit à l'addition de biens privés même si les termes d'environnement, de patrimoine ou de qualité de vie, qui y sont fréquemment mobilisés, autorisent des passages possibles vers des préoccupations plus générales ». Pour ces sociologues, la revendication écologiste n'est qu'une couverture, c'est la défense des biens privés qui est la source de la mobilisation.

Une deuxième source d'interprétation provient des sciences politiques. Le NIMBY correspond plus globalement à une remise en cause de la démocratie représentative et à un questionnement sur les notions de gouvernance ou de démocratie participative. Ainsi, pour M. Tapie-Grime (1997), le

NIMBY correspond à une volonté des habitants « d'intervenir sur la scène publique en tant que riverains opposés au projet ».

L'ensemble des études sur ce sujet tend à reconnaître l'évolution de l'argumentaire des opposants d'une revendication locale à une reformulation de l'intérêt général. Cette « montée en généralité » (J. Lolive, 1997) permet de légitimer les revendications des associations, qui deviennent ainsi des interlocuteurs incontournables. Cette présence des associations est facilitée par des dispositions législatives récentes.

À l'image du travail réalisé sur l'implantation du TGV Bretagne-Pays de la Loire (Figure 1), différentes études sur les conflits générés par l'implantation d'infrastructures importantes permettent de mettre en avant l'évolution de l'argumentaire des associations. La découverte d'un projet d'aménagement suscite, dans un premier temps, une contestation essentiellement réactive de la part des riverains, qui réagissent à partir de l'impact prévisible de l'aménagement. Cette première phase du conflit est marquée par les comportements Nimby pour la défense de communautés territoriales restreintes. Mais, la domination de la contestation riveraine ne dure généralement que quelques mois, pour céder la place à des logiques de mobilisation plus constructives. En effet, durant la seconde phase du conflit, beaucoup plus longue que la précédente, certaines associations vont plutôt contester les conceptions de l'intérêt général et la rationalité technico-économique portées par les promoteurs du projet, évitant ainsi d'être dénoncées « pour la revendication égoïste qui gît derrière la manifestation trompeuse d'une préoccupation en faveur de la qualité de l'environnement » (C. Lafaye, L. Thévenot, 1993).

Les regroupements en coordination des associations concernées par un même projet vont diminuer ces risques et favoriser le développement d'une argumentation plus générale. Soucieuses de légitimer leur action, ces associations caractéristiques de la troisième phase du conflit vont prendre appui

Figure 1. Évolution de l'argumentaire des opposants au TGV Bretagne-Pays de la Loire

ECHELLE	TEMPS	ARGUMENTAIRE	ACTEURS
locale	04-05 1997	Opposition réactive au projet (comportements Nimby)	Riverains
régionale	06-11 1997	Remise en cause de l'intérêt général du projet	Associations
nationale	12-1997 à ?	Evolution vers une reformulation de l'intérêt général	Responsables associatifs

Source : A. Lecourt.

sur des principes suffisamment généraux pour dépasser la singularité et l'égoïsme des revendications initiales et les inscrire dans une cause collective et parvenir à un régime d'action justifié. Cette « montée en généralité » permet une sortie du NIMBY. Il ne s'agit pas seulement d'un changement dans le discours puisque les associations doivent s'appuyer sur des objets concrets, des dispositifs adéquats pour rendre légitime leur contestation.

Les efforts réalisés par les associations pour parvenir à un régime d'action justifié sont renforcés par la réforme de la procédure de consultation qui vise à une démocratisation des prises de décision. Ainsi, la loi Barnier du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement instaure une véritable concertation avec la population concernant les grands projets d'équipement. Ce type de texte législatif donne une place aux associations dans les procédures d'aménagement et légitime ainsi leur action.

LE NIMBY, PHÉNOMÈNE SPATIAL ?

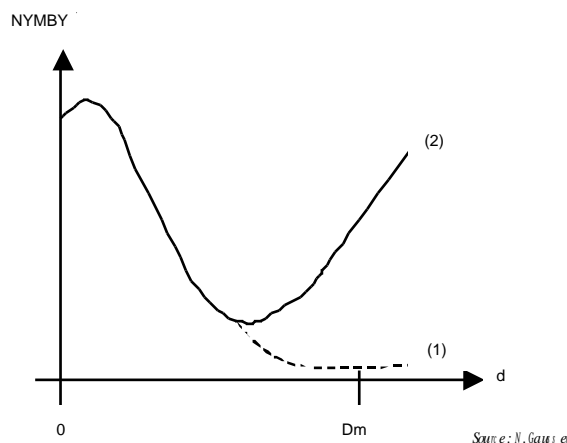
L'espace prédomine dans la définition. Les études sur ce sujet y font, en effet référence, comme M. Dear (1992) : « *There is one universal factor in all Nimby conflicts : geographical proximity* ». Mais d'après la recherche bibliographique que nous avons réalisée, complétée par celle de B. Charlier (1999), les communications sur l'expression spatiale du phénomène sont inexistantes à l'exception d'un résumé de recherche de N. Gaussier (1995) en économie appliquée et d'une partie de la thèse de B. Charlier.

L'objet de la contribution de N. Gaussier est de poser des éléments de réflexion permettant de comprendre la prégnance spatiale du NIMBY. L'hypothèse de cette étude réside dans le sens donné à ce phénomène. Elle limite ce syndrome à sa manifestation spatiale réelle, à l'acceptation selon laquelle il traduit une expression locale précise et exprimée. Cette étude est réalisée à partir de l'implantation d'une décharge.

Le NIMBY est perçu comme une fonction de la distance. Lorsque la population est sur le lieu de forte probabilité d'existence d'une décharge ($d=0$), le NIMBY est fort. Deux scénarii sont alors possibles :

- (1) Plus la distance entre la population et la décharge est grande, plus le NIMBY est faible.
- (2) Il existe une distance minimale D_m pour laquelle l'effort d'éloigner ses déchets le plus loin possible est suffisant. À cette

Figure 2. L'expression spatiale du NIMBY



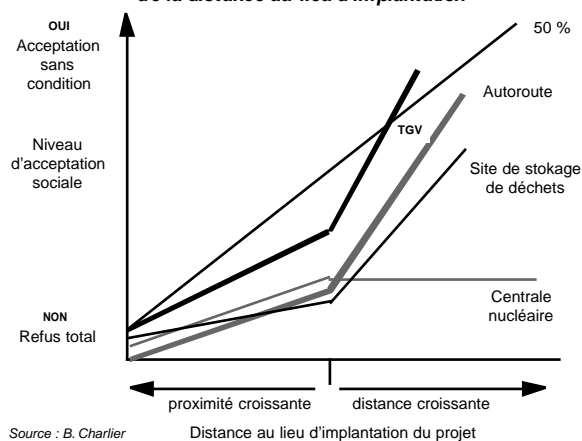
distance, le NIMBY est susceptible de se manifester par la probabilité d'existence d'une décharge sauvage par exemple.

De son côté, B. Charlier propose également une lecture des réactions NIMBY suivant la distance. Il propose d'étudier l'évolution de l'acceptation sociale de certains projets d'équipements et d'infrastructures en fonction de la distance au lieu d'implantation.

La figure 3 montre l'importance de la proximité dans l'évolution des taux d'acceptation sociale de la plupart des projets étudiés. Le rejet local est symptomatique des réactions Nimby. Ce n'est seulement qu'en adoptant un point de vue régional, donc à distance croissante du lieu d'implantation du projet, que l'on voit évoluer ces taux vers une acceptation sociale plus importante qui tend vers des valeurs proches ou égales à 50 %.

Le faible nombre d'études consacrées à la définition spatiale du NIMBY est regrettable. Car, cette approche peut se

Figure 3 : évolution de l'acceptation sociale de certains projets d'équipements et d'infrastructures en fonction de la distance au lieu d'implantation



révéler d'un intérêt majeur pour restreindre les conflits (A. Lecourt, 1999). La connaissance de l'espace susceptible de se mobiliser face à un projet d'aménagement, quelle que soit sa forme ou son échelle, permettrait de réduire la contestation, voire de l'inhiber, notamment par l'intermédiaire d'une politique de communication appropriée.

Bibliographie

- CHARLIER B., 1999, *La défense de l'environnement: entre espace et territoire*, Université de Pau et des Pays de l'Adour, thèse de doctorat, 753 p.
- DEAR M.-J., LONG J., 1978, Community strategies in locational conflict, in COX K., *Urbanization and conflict in market societies*, Londres, Methuen, pp 113-127.
- DEAR M., 1992, Understanding and overcoming the Nimby syndrome, *Journal of the American Planning Association*, volume 58, pp 288-300.
- GAUSSIER N., 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.
- LAFAYE C. et THEVENOT L., 1993, Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature, *Revue française de sociologie*, n° 4, pp. 495-524.
- LAKE R.-W., 1993, Rethinking Nimby, *Journal of the American Planning Association*, volume 210, pp.87-93.
- LECOURT A., 1999, La cartographie de la contestation au projet d'une grande infrastructure: une source complémentaire pour restreindre les conflits ? *Noréis*, n° 182, pp. 359-364.
- LOLIVE J., 1997, *La mise en œuvre controversée d'une politique de réseau: les contestations du TGV Méditerranée*, Université de Montpellier I, thèse de doctorat, 642 p.
- POPPER F.-J., 1987, The environmentalist and the LULU, in LAKE R. (dir), *Resolving Locational Conflict*, New Brunswick, Rutgers University Press, pp 275-287.
- TAPIE-GRIME M., 1997, Le NIMBY, une ressource de démocratisation, *Ecologie et Politique*, n° 21, pp. 13-26.