

Arnaud Lecourt

RÉSO – GREGUM  
ESO - UMR 6590 CNRS (\*\*)

La géographie française ne s'est attaquée frontalement que très récemment à la question des conflits d'aménagement. Longtemps considérés comme des conflits environnementaux, ils font désormais l'objet de recherches spécifiques. Nous considérons ici que le conflit d'aménagement est nécessairement lié à un processus de décision qui accompagne l'élaboration et la réalisation d'un projet. Il recouvre la réalisation d'équipements et d'infrastructures (de transports, industrielles, de production d'énergie), mais également les projets d'urbanisme, touristiques ou encore de remembrement agricoles. Cette définition exclut donc les conflits liés aux nuisances, risques et pollutions une fois l'aménagement réalisé.

Afin de restituer notre contribution à l'analyse des conflits d'aménagement, cet article est organisé en deux parties. La première revient sur la problématique et la méthodologie de recherche développées selon une approche géographique. La seconde vise à présenter le principal apport de cette recherche à savoir la réalisation d'une grille de lecture spatiale des conflits d'aménagement.

## I. UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT

Les conflits environnementaux et les conflits d'aménagement en particulier ont fait l'objet de nombreuses recherches de la part des politologues, des juristes et des sociologues. Mais ces travaux n'ont fait qu'évoquer

la dimension spatiale des conflits d'aménagement. Une analyse centrée sur cette dimension est donc nécessaire.

### 1. Positionnement scientifique et problématique de recherche




La problématique de cette recherche s'est construite autour d'un problème récurrent comme en témoignent les nombreuses mobilisations face à des projets d'aménagement. C'est à partir de l'analyse de l'un d'eux, le TGV Bretagne-Pays de la Loire, qu'a débuté notre recherche à l'occasion d'un mémoire de maîtrise, puis d'un DEA. Ces deux mémoires ont constitué la phase exploratoire de la recherche que nous présentons aujourd'hui. Ils ont permis de vérifier la pertinence d'une approche géographique des conflits d'aménagement. Dès lors, notre recherche s'est concentrée sur la définition des invariants spatiaux et géographiques des conflits d'aménagement. Cette approche se détache donc de celle utilisée en sociologie, en science politique ou encore en gestion pour traiter de cette question.

Afin d'ouvrir la boîte noire du conflit d'aménagement, nous avons décidé de placer au centre de notre questionnement l'analyse des interactions entre espace, territoire et caractéristiques de l'aménagement dans la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement. Cette approche permet à la fois de rechercher les récurrences spatiales tout en prenant en compte les spécificités territoriales. Plus spécifiquement à notre objet de recherche, nous avons souhaité intégrer à l'analyse les caractéristiques de l'aménagement (superficie de l'emprise au sol, forme de l'aménagement – linéaire ou surfacique – type d'aménagement) afin de préciser dans quelles mesures elles interviennent dans la géographie et le fonctionnement des conflits d'aménagement. Afin de limiter le champ de recherche, nous avons focalisé notre attention sur un seul acteur : les populations mobilisées, tout en reconnaissant que leurs actions dépendent de celles d'autres protagonistes.

\* thèse de doctorat soutenue le 4 décembre 2003 à l'Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, sous la direction de Guy Baudelle et de Jean Ollivro. Mention très honorable. Le jury était composé de : Guy Baudelle (Professeur à l'Université de Rennes 2), Jean Bergougnoux (Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes), Maria Gravari-Barbas (rapporteur, Professeur à l'université d'Angers), Jean Ollivro (Maître de Conférences à l'Université de Rennes 2), et Olivier Soubeyran (rapporteur, Professeur à l'Université de Grenoble 1). Cette thèse est téléchargeable dans son intégralité sur le site internet du CNRS, rubrique Centre pour la Communication Scientifique Directe, <http://tel.ccsd.cnrs.fr>.

\*\* la thèse a été réalisée au sein du RESO. Arnaud Lecourt est actuellement chercheur associé au GREGUM.

**Figure 1 : Espace de la mobilisation, échelle du conflit et études de cas**

Echelle du conflit	Espace de la mobilisation et échelle du conflit	Etudes de cas	
		Aménagements linéaires	Aménagements surfaciques
Micro-conflit	 <p>L'espace-support et l'espace de la mobilisation se développent à un même niveau scalaire</p> <p>● espace-support ○ espace de la mobilisation</p>		- parking-relais du VAL, quartier de Villejean, Rennes
Méso-conflit	 <p>L'espace de la mobilisation s'étend d'une commune à un groupe de communes</p>	- RD 177, entrée de Redon - RD 178, Nort-sur-Erdre - Carquefou - TGV Bretagne-Pays de la Loire, entrée de Rennes	- usine de compostage des déchets, Corps-Nuds - usine de traitement des lisiers, Milizac
Macro-conflit	 <p>L'espace de la mobilisation se développe de l'échelle départementale à l'échelle européenne</p>	- TGV Bretagne-Pays de la Loire	- aéroport de Notre-Dame-des-Landes - implantation d'une centrale nucléaire en Basse-Bretagne

De ce positionnement scientifique découle la problématique qui a dirigé ce travail. En choisissant une analyse sous l'angle des populations mobilisées, notre objectif de recherche était de mieux comprendre comment les interactions entre l'espace, le territoire et les caractéristiques du projet interviennent dans la géographie des conflits d'aménagement, mais également comment elles interagissent avec le conflit lui-même. Nous avons ainsi posé comme hypothèse générale que la géographie des conflits d'aménagement et leur fonctionnement dépendent d'une relation systémique entre l'espace, le territoire et les caractéristiques de l'aménagement.

**2. Une méthodologie pour comprendre la géographie des conflits d'aménagement**

D'un point de vue méthodologique, au-delà d'une analyse bibliographique, nous nous sommes appuyés sur une géographie régionale des conflits d'aménagement et sur des études de cas.

La Bretagne historique composée des quatre départements de la Bretagne administrative et de celui de la Loire-Atlantique a été retenue comme l'aire d'étude de la géographie régionale en raison, d'une part, de sa cohérence culturelle et historique et d'autre part du financement qui nous a été octroyé par la Région Bretagne durant les deux premières années de cette recherche. Nous avons construit une base de données en prenant comme indicateur les créations d'associations publiées au *Journal Officiel*. Nous n'avons retenu que les associations dont l'objet est explicitement une

mobilisation face à un projet d'aménagement. 800 conflits ont ainsi été répertoriés depuis 1947. La base de données précise leur localisation, leur date, la forme et le type d'aménagement contesté. Les aménagements linéaires se répartissent entre trois types d'aménagement: les voies ferrées, les lignes à haute et très haute-tension et les aménagements routiers, et les aménagements surfaciques en huit catégories: aéroports, barrages, activités nucléaires, élevages industriels, gestion des déchets, aménagements fonciers, activités extractives et urbanisation.

Ces informations permettent ainsi de dresser une analyse spatiale mais également spatio-temporelle de la géographie des conflits d'aménagement afin de dévoiler les facteurs sociaux et environnementaux qui sous-tendent leur répartition.

Afin de compléter cette approche régionale par des cas concrets de conflits, nous avons retenu huit études de cas. Celles-ci ont tout d'abord été sélectionnées en fonction de la forme de l'aménagement en jeu (linéaire ou surfacique) puis classées en fonction de l'échelle de la mobilisation (micro, méso, macro).

Pour chaque étude de cas, l'espace de la mobilisation a été défini à partir d'entretiens réalisés auprès de responsables associatifs comme dans le cadre de la mobilisation face au projet d'usine de compostage des déchets de Corps-Nuds, ou bien à partir d'enquêtes par questionnaires comme à Notre-Dame-des-Landes face au projet d'aéroport. Notre objectif a alors été d'analyser cette répartition de la mobilisation à travers le rôle du contexte socio-spatial et les caractéristiques de l'amé-

nagement. Cette approche a également permis de préciser les modes de diffusion de la mobilisation à l'échelle du conflit.

L'analyse de ces différentes sources a abouti à la construction d'une grille de lecture basée sur la dimension spatiale des conflits d'aménagement pour une meilleure compréhension du fonctionnement des conflits ce qui constitue un préalable nécessaire à leur régulation.

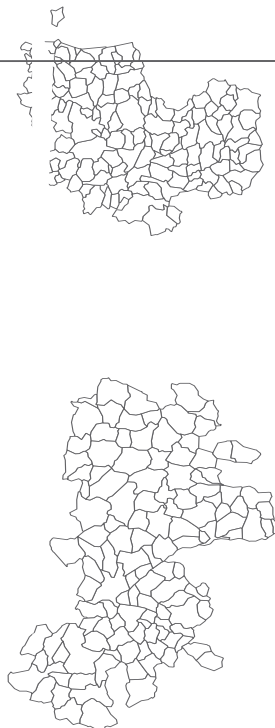
## II. LA DIMENSION SPATIALE DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT : UN ÉLÉMENT CLÉ POUR LA COMPRÉHENSION ET LA RÉGULATION DES CONFLITS D'AMÉNAGEMENT

En replaçant la dimension spatiale au cœur de l'analyse des conflits d'aménagement, cette thèse a permis de préciser les conditions d'émergence des conflits d'aménagement, de mettre à jour d'une part, les interactions existant entre caractéristiques de l'aménagement et géographie des conflits, et d'autre part celles entre conflits d'aménagement, territorialité et forme de l'aménagement.

### 1. Les conditions d'émergence des conflits d'aménagement

L'analyse à l'échelle régionale tout d'abord précise le rôle joué par certains facteurs socio-économiques et environnementaux dans l'émergence des conflits d'aménagement. Aussi, la géographie des conflits d'aménagement (figure 2) s'organise-t-elle en fonction du « fait urbain » en privilégiant des espaces où se combinent poids démographique, densité de population et activités tertiaires (Nantes, Rennes, Quimper ou Brest), mais également des espaces où les activités touristiques sont importantes (Golfe du Morbihan, Cote d'Amour, Côte d'Emeraude, baie de Saint-Brieuc). A l'inverse, les conflits sont pratiquement absents des espaces où la fonction agricole est forte (Bretagne intérieure, nord-Finistère).

Si ces résultats ne sont pas très surprenants, le rôle d'autres facteurs est plus complexe. Pour la croissance démographique tout d'abord, si globalement les communes ayant un taux de croissance positif reçoivent plus de conflits que celles ayant un taux négatif, cette relation n'est toutefois pas linéaire. Ce ne sont pas les espaces où la croissance démographique est la plus



forte qui sont les plus conflictuels. De même, si la valeur écologique des espaces intervient pour expliquer la géographie des conflits d'aménagement, elle ne constitue pas pour autant une condition suffisante à leur présence. De ce point de vue, les conflits d'aménagement se distinguent de l'ensemble des conflits environnementaux.

Les études de cas ont elles aussi permis d'améliorer notre connaissance des conditions d'apparition des conflits d'aménagement notamment concernant le profil des populations mobilisées. Si, toutes les catégories de population sont mobilisées, les individus résidant depuis de nombreuses années dans leur résidence actuelle, les propriétaires, les catégories sociales supérieures, ainsi que les individus ayant une expérience associative sont sur-représentés.

De plus, le profil des populations mobilisées évolue également avec la distance à l'emprise au projet. Ainsi, plus on s'éloigne de l'espace-support du projet, alors que la mobilisation diminue, plus la part des personnes ayant une expérience associative dans le domaine de l'environnement prédomine de même que celles occupant des emplois de cadres, comme l'a montré notre enquête par questionnaire auprès des populations mobilisées face au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

## **2. Les interactions entre caractéristiques de l'aménagement et géographie des conflits**

L'analyse à l'échelle régionale et les études de cas ont permis de préciser les interactions entre les caractéristiques de l'aménagement (forme et type d'aménagement) et la géographie des conflits.

Concernant le type d'aménagement contesté, l'analyse à l'échelle régionale a souligné une relation entre l'échelle du conflit et le type d'aménagement remis en cause. Les types d'aménagement urbanisme et aménagements fonciers génèrent essentiellement des micro-conflits. La place des conflits de type urbanisme dans cette catégorie peut surprendre. En fait, parmi ces conflits, seuls quelques uns, mais souvent très médiatisés en raison de leurs enjeux, constituent effectivement des méso ou des macro-conflits. Les méso-conflits sont générés par des projets d'élevages industriels, des usines de traitement des déchets, le développement d'une activité extractive ou la construc-

tion de lignes à haute ou très haute-tension. Enfin, en raison de leur thématique, les aéroports comme l'ensemble des installations liées à l'activité nucléaire, suscitent des macro-conflits. La situation des aménagements linéaires (autoroutes, TGV) est particulière. L'échelle du conflit est définie par l'importance de la composante axiale de l'infrastructure : plus celle-ci est importante, plus les risques de macro-conflits sont forts. Ce recours à l'échelle du conflit souligne avant tout les enjeux différents portés par ces types d'aménagement.

Les différentes études de cas ont souligné comment la forme de l'aménagement intervient à l'échelle du conflit. La géographie de la mobilisation s'organise en effet suivant la forme de l'aménagement, mais également en fonction de la distance à l'espace-support, et cela quelque soit l'échelle du conflit. L'analyse de la répartition de la mobilisation face à un aménagement surfacique met clairement en évidence la combinaison entre ces deux éléments. La mobilisation est donc tout d'abord très forte à proximité de l'emprise du projet, puis elle diminue avec la distance selon des auréoles concentriques. De même, face à une infrastructure linéaire, la mobilisation diminue à partir de l'emprise projetée selon des bandes parallèles à celle-ci. Cependant, la présence d'un réseau de sociabilité pré-existant notamment à travers le réseau associatif, d'éléments patrimoniaux en encore de personnes ayant un fort pouvoir de mobilisation est susceptible de modifier ce schéma théorique en créant des foyers de mobilisations plus éloignés de l'emprise du projet.

## **3. Des interactions entre conflits d'aménagement, territorialité et forme de l'aménagement**

Notre recherche a montré les interactions existant entre conflits d'aménagement, territorialité et forme de l'aménagement.

Le conflit d'aménagement crée de la territorialité. Il est tout d'abord l'occasion pour des individus considérés sous leurs statut de résident, de se réunir afin de faire émerger une portion commune d'espace vécu que chacun cherche à défendre. La première étape de ce processus de territorialisation est celle qui consiste à nommer et à délimiter le territoire à défendre notamment par l'intermédiaire de panneaux revendicatifs (figure 3). Cette entreprise de territorialisation est plus ou moins aisée suivant le niveau de territorialité pré-

**Figure 3 : Territorialisation et délimitation du territoire à défendre**



alable 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 ainsi son identité se renforcer. Mais, en retour, la territorialité favorise également l'apparition et le développement des conflits d'aménagement notamment via une forte composante identitaire ou un passé en matière de contestation.

Cette interaction entre conflit d'aménagement et territorialité peut être illustrée par les luttes anti-nucléaires suscitées par les projets de centrale nucléaires au Pellerin et surtout à Plogoff durant les années 1975-1980, qui ont indiscutablement renforcé l'identité culturelle bretonne. Les opposants, notamment dans le domaine de la gestion des déchets nucléaires n'hésitent d'ailleurs pas à mobiliser un des symboles identitaires bretons, le gwen ha du, afin de défendre leur cause (figure 4).

Les processus de territorialisation sont également variables suivant la forme de l'aménagement. 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 populations mobilisées.

A l'inverse pour les aménagement linéaires, la composante axiale constitue un frein à l'unité du mouvement et rend impossible l'émergence d'un territoire associé au projet notamment pour les macro-conflits. La territorialisation se limite donc à une juxtaposition de micro-territoires. Les tensions entre opposants se font également davantage ressentir, comme nous avons pu le constater sur le TGV Bretagne-Pays de la Loire.

## Conclusion

Cette recherche a permis de montrer la pertinence d'une approche spatiale et géographique pour la compréhension des conflits d'aménagement. Bien sûr comme toute grille de lecture elle a ses résidus. Ceux-ci dépendent des configurations sociales, politiques, économiques, physiques propres à chaque territoire. Afin d'analyser ces résidus, et peut-être enrichir par la même le modèle, une analyse poussée du jeu des acteurs relatif à chaque conflit est nécessaire. Elle permettra de comprendre les relations que chacun d'eux entretiennent avec l'espace-enjeu du conflit. Plus globalement, notre ambition est de participer aux recherches en cours visant à améliorer l'insertion territoriale durable des aménagements.

**Figure 4. Le gwen ha du menacé par l'activité nucléaire**

