

Comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement

Une application aux espaces ruraux

Arnaud Lecourt

UMR CNRS *Espaces Géographiques et Sociétés*

arnaud.lecourt@wanadoo.fr

Guillaume Faburel

MCF, Institut d'Urbanisme de Paris, Université de Paris XII

Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales

faburel@univ-paris12.fr

Résumé :

Le développement des mobilités des personnes a introduit des bouleversements considérables dans les espaces ruraux avec l'apparition de nouvelles fonctions. Des conflits et tensions naissent de la proximité géographique entre des usages multiples de l'espace et des représentations divergentes de son fonctionnement et de son avenir. Cette contribution est focalisée sur une forme particulière de conflits d'usage : les conflits d'aménagement. Leur connaissance et leur compréhension constituent un élément clé pour un développement intégré des territoires ruraux, notamment dans leur composante environnementale. L'objectif de ce papier est, dans un premier temps, de préciser les enjeux sociétaux entourant cette problématique de l'acceptabilité sociale des infrastructures (I), puis dans un second temps, de montrer comment les conflits constituent des temporalités privilégiées pour analyser les relations entre espace et sociétés (II), pour finalement proposer un cadre de recherche et de réflexion pour comprendre quel peut être le rôle du territoire sur l'acceptabilité des projets d'infrastructures par les populations riveraines (III).

Mots-clés : conflit, aménagement, territoire, acceptabilité sociale, représentations sociales, espace rural.

Le développement des mobilités des personnes a introduit des bouleversements considérables dans les espaces ruraux avec l'apparition de nouvelles fonctions (Perrier-Cornet, 2002). La proximité géographique entre ces usages concurrents est alors source de tensions et conflits (Torre et Caron, 2002 ; Mollard et Torre, 2004). Nous nous intéresserons ici à une forme particulière de conflits d'usages, les conflits d'aménagement. Ceux-ci sont nécessairement liés à un processus de décision qui accompagne l'élaboration et la réalisation d'un projet d'aménagement. Ils recouvrent la réalisation d'équipements et d'infrastructures (de transports, industrielles, de production d'énergie), mais également les projets d'urbanisme, touristiques ou encore de remembrements agricoles. Cette définition exclut donc les conflits liés aux nuisances, risques et pollutions une fois l'aménagement réalisé.

Si les travaux réalisés à ce jour ont avant tout recherché dans les procédures de conduite des projets d'aménagements les solutions à leur acceptabilité par les populations riveraines, cet article propose une approche différente en s'interrogeant sur la place que peut prendre le territoire sur les conditions de l'acceptabilité sociale des infrastructures. L'objectif de ce papier est ainsi, dans un premier temps, de préciser les enjeux sociétaux entourant cette problématique de l'acceptabilité sociale des infrastructures (I), puis dans un second temps, de montrer comment les conflits constituent des temporalités privilégiées pour analyser les relations entre espace et sociétés (II), pour finalement proposer un cadre de recherche et de réflexion pour comprendre quel peut être le rôle du territoire sur l'acceptabilité des projets d'infrastructures par les populations riveraines (III). Cet article a donc pour objet de présenter une position de recherche construite sur la base d'une thèse (Lecourt, 2003), appuyée sur des expériences méthodologiques croisées (Lecourt, op. cit., Faburel, 2001, 2003a, 2003c), ainsi que sur celle d'une recherche en cours financée par l'ADEME (Lecourt, Faburel, 2004-2006) et la Région Bretagne (Lecourt, Ollivro, 2004-2006).

I – Des limites des approches techniques à l’entrée en scène des territoires

Les associations impliquées dans des conflits d’aménagement sont de plus en plus efficaces et rendent ainsi les conflits de plus en plus virulents alors que les besoins en infrastructures dans certains domaines sont indiscutables (1). Nombre de recherches se sont penchées sur cette situation en s’appuyant sur des considérations techniques ou procédurales, mais les innovations issues de ces recherches n’ont indiscutablement pas fait diminuer l’intensité des conflits (2). Des travaux plus récents, plaçant le territoire au centre de leur réflexion, fournissent de nouvelles pistes de recherche (3).

1 – Des conflits de plus en plus intenses face à des besoins renouvelés au sein des espaces ruraux

En forte croissance depuis le milieu des années 1960, les conflits d’aménagement laissent place depuis une dizaine d’années, à une stabilisation en nombre des situations conflictuelles (Charlier, 1999 ; Dziejicki, 2001 ; Lecourt, 2003) avec néanmoins un gain croissant en efficacité des associations impliquées. Ces dernières retardent, voire obtiennent souvent par la rencontre avec des stratégies d’élus, l’abandon de certains projets d’aménagement. Le recours à l’expertise scientifique et/ou à la procédure juridique leur ont permis sinon de faire barrage, tout du moins d’étayer des discours divergents notamment dans le secteur des infrastructures de transports (Blatrix, 1997 ; Faburel, 2003b ; Lolive, 1997 ; Tricot, 1996 ; Tricot et Lolive, 2000). L’acceptabilité sociale des grands équipements est ce faisant devenue une question majeure pour les acteurs de l’aménagement et de l’environnement, alors que les élus trouvent pris en porte-à-faux à l’occasion de ces projets entre l’intérêt général et les volontés de leurs administrés (plusieurs élus ont ainsi perdu leur mandat suite à l’annonce de projet d’équipement au sein de leur collectivité).

Ces conflits ont pour effet de retarder voire d’annuler la réalisation de certains aménagements pourtant nécessaires à nos modes de vie. Ainsi, dans le domaine (hautement conflictuel) de la gestion des déchets, les installations de traitement sont en voie de saturation progressive et les décharges réglementées seront aux limites de leurs capacités vers 2010 (Blessig, 2003 ; Commissariat Général du Plan, 2004). Le développement des mobilités implique, à toutes les échelles, l’aménagement de nouvelles infrastructures de transport.

2 – Les limites des réponses apportées

Face à cette situation de refus des populations riveraines face à des projets d’aménagement, deux types de réponses, aux effets limités ont été apportées. La première réponse d’ordre technique vise à limiter les impacts notamment environnementaux des aménagements en débat, réduction à la source (réduction du bruit des moteurs d’avions, amélioration des revêtements autoroutiers) et chez le récepteur (isolation phonique).

La seconde réponse est d’ordre procédurale. Face au déficit démocratique très largement dénoncé par les populations mobilisées, différentes innovations procédurales ont été mises en application. Les premières innovations sont maintenant assez anciennes, il s’agit de la loi de 1976 relative à aux installations classées pour la protection de l’environnement puis la loi « Bouchardeau » du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l’environnement. Le manque de participation constitue de toute évidence le grand travers des enquêtes publiques ce qui pousse Cécile Blatrix à se demander si « ce n’est pas la présence du public, plutôt que son absence, qui constituerait un dysfonctionnement de la procédure » (Blatrix, 1997b). L’absence de spatialisation des projets à l’occasion des débats publics instaurés par la circulaire Bianco de 1992 a conduit à des effets comparables. Le citoyen, pourtant figure de référence du débat Bianco est apparu comme relativement absent des processus (Rui, 1997). Le renforcement du débat public par la loi Barnier de février 1995

instaurant la médiation de la Commission Particulière du Débat Public n'a pas non permis de réduire les tensions entre les différents protagonistes. Les débats constituent, au contraire, des temps forts de la mobilisation (Lecourt, 2003), avec un face-à-face direct entre partisans et opposants au projet.

3 - L'entrée en scène des territoires dans l'arène publique

A la fin des années 1990, des travaux ont contribué à une meilleure compréhension des relations entre espace, territoire et impacts environnementaux des projets d'aménagement et des équipements en fonctionnement. Ces travaux ont cherché à resituer la perception des impacts dans le vécu des territoires.

C'est le domaine des infrastructures de transport d'enjeu national voire international qui a motivé ces nouvelles approches. Il s'agit notamment du conflit autour du TGV Méditerranée en raison de la violence de l'opposition rencontrée (Donzel, 1996 ; Lolive, 1997 ; Ollivro, 1996, 1997), et de ceux plus lancinants autour des aéroports d'Ile-de-France (Faburel, 2001 ; Periañez 2002 ; Leroux et Amphoux 2002 ; Faburel, 2003a). Ces travaux s'appuient pour certains sur les acquis récents de la géographie sociale (Frémont et al., 1984 ; Di Méo, 1998) et pour d'autres s'inspirent grandement de la psychologie sociale (Hall, 1971 ; Fisher, 1981 et 1992 ; Moles, 1992).

Ces travaux ont en commun d'avoir resitué le *territoire* au centre de l'analyse. Le méta-concept de *territoire* y occupe une place centrale, chacun lui accordant cette définition minimale de « portion d'espace appropriée par un groupe social pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux » (Le Berre, 1992)¹. Le territoire apparaît dès lors comme un vecteur et une ressource pour l'action collective et surtout comme dorénavant devant être pris en considération.

Plus globalement, ces travaux posent la question du décalage entre des approches purement techniciennes des aménagements et de leurs nuisances et la réalité géographique de leur perception par les populations riveraines. Cela implique de renouer le dialogue entre sciences et sociétés, entre *spécialistes* et *profanes*, de ne plus considérer les aménagements uniquement dans une rhétorique technicienne mais comme une production socio-technique (Latour, 1999 ; Callon et al., 2001).

Cette « prolifération du social » (Callon et al., 2001) à l'occasion des controverses socio-techniques témoigne d'un intérêt renouvelé pour les grands enjeux de sociétés (mondialisation, OGM...), et plus spécifiquement, pour les conflits d'aménagement d'une entrée des territoires dans l'arène publique (Faburel, 2003b). Cela implique donc un renouvellement des analyses en portant davantage attention aux sociétés et plus spécifiquement, pour les conflits d'aménagement, aux territoires des controverses. Elle pose la question de la gouvernance autour des grands enjeux de sociétés (mondialisation, OGM...), mais aussi de la gouvernance à l'échelle des territoires.

¹ Plus précisément, le territoire est considéré comme l'articulation de trois facettes, existentielle (entité et identité territoriale), physique (propriétés naturelles et matérielles), et organisationnelle (rôle et propriétés des agents sociaux) et est également soumis à un certain nombre de contraintes (positives ou négatives) naturelles, historiques, économiques, physiques et sociales qui lui confèrent son originalité et qui le différencient des autres territoires (Marchand, 1986).

II – Le conflit comme révélateur des relations entre espace et sociétés

Des travaux réalisés en géographie sont précisément en mesure de préciser la dimension territoriale des conflits d'aménagement² et permettent d'asseoir le cadre théorique de la recherche présentée (*infra*). On illustrera notre propos avec trois études de cas : le TGV Bretagne-Pays de la Loire, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes au nord de Nantes et un projet de centrale nucléaire prévue à la fin des années 1970 en Basse-Bretagne. Une lecture diachronique du processus de mobilisation qui accompagne la construction des conflits montre tout d'abord comment le conflit peut nourrir ou créer de nouveaux rapports (physiques, symboliques, identitaires et politiques) au territoire (1). Mais ce processus est fonction des propriétés géographiques de l'espace d'accueil (2) et des caractéristiques de l'aménagement (nature, forme) en débat (3).

1 - Le conflit, révélateur de nouvelles territorialités

La mobilisation des populations face à un projet d'aménagement se déroule en trois étapes. On montrera, grâce à une lecture diachronique de la mobilisation, comment les individus s'approprient ou se réapproprient leur espace de vie à l'occasion du conflit et conjointement comment ils reconquièrent leur statut de citoyen pour intervenir sur la scène publique (1). Afin de légitimer leur action et dépasser le simple stade de l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers, ils opèrent une « montée en généralité » en valorisant certains attributs territoriaux de leur espace de vie (2). Ce passage du local au global que nécessite la montée en généralité passe également par une extension du dispositif associatif. Dès lors, les associations opposées au même projet se fédèrent et tentent de reformuler l'intérêt général en lui proposant une solution alternative (3).

1) Pour des sociologues systémiciens tels Michel Monroy et Anne Fournier, l'apparition d'un conflit ne s'explique généralement pas par une cause unique, mais procède d'un *événement déclenchant* qui intervient dans un contexte caractérisé à la fois par la remise en cause du système et l'émergence d'un nouveau système (Monroy, Fournier, 1997). Cette approche implique qu'un même événement n'est pas susceptible de déclencher systématiquement un conflit ni le même type de conflit : son effet peut varier suivant le lieu et l'instant. En transférant la notion d'événement déclenchant à notre objet, il apparaît que celle d'*événement spatial* proposée par certains géographes (EPEES, 2000) soit encore davantage appropriée. En effet, c'est l'irruption d'un projet d'aménagement dans l'espace qui déclenche le conflit en menaçant l'organisation d'un territoire donné, identifié et approprié au sens strict et/ou symbolique par un groupe social (Lecourt, 2003). La proximité spatiale va jouer un rôle essentiel dans le déclenchement du conflit dans la mesure où les populations riveraines définissent leur participation en fonction de la distance entre leur habitation et l'aménagement projeté (Ollivro, 1994 ; Gaussier, 1995 ; Lecourt, 1999 ; Le Floch, 2000).

Dès lors, dans une perspective sociologique rationaliste qui met l'accent sur les gains individuels attendus de la mobilisation des acteurs (Olson, 1978), les riverains passent à l'action (Hirschman, 1995). Seuls quelques-uns vont se résigner, prêts à tenter de s'adapter aux impacts du nouvel aménagement (*aliénation*), tandis que d'autres adoptent une attitude de *passager clandestin* : sans prendre part à l'action tout en souhaitant retirer des bénéfices de la mobilisation (Dear et Long, 1978).

Cet événement spatial a pour effet de créer du lien social et par conséquent d'engendrer une

² Cette section s'appuie sur deux publications (Lecourt, 2004 ; Lecourt, Baudelle, 2004) ; voir également Lolive, 1997.

proximité sociale entre les riverains motivés par une action collective elle-même favorisée par la proximité spatiale³. Aussi, les résidents concernés se regroupent-ils très rapidement pour défendre ce qui n'était initialement qu'une somme d'intérêts particuliers. Ce groupe s'organise et fréquemment s'institutionnalise sous la forme d'une association officiellement reconnue dans le cadre de la fameuse loi de 1901 régissant les associations en France. Cette organisation constitue « une instance stratégique où des attentes diffuses se transforment en revendications (...) et où des ressources d'action (militants, argent, experts, accès aux médias) sont centralisées (...) pour les investir de façon rationnelle en vue de faire aboutir ces mêmes revendications » (Neveu, 2002). Il s'agit donc d'une action collective, d'un « agir ensemble » intentionnel, dans une logique de revendication qui répond à une volonté d'affirmer son attachement matériel et symbolique à un mode de vie, un paysage, une activité agricole.

2) L'action collective se manifeste à travers un processus de *territorialisation*. La géographie sociale définit la territorialisation comme un double mouvement d'appropriation matériel et idéal d'une portion d'espace par un groupe social (Di Méo, 1998 ; Melé et al., 2003). A ce stade de la mobilisation, c'est donc dans son espace de proximité que le groupe recherche les attributs participant à la construction de son identité territoriale. En retour, cette construction territoriale gagne en visibilité externe, ce qui favorise la défense du territoire correspondant.

Cette démarche passe tout d'abord par la délimitation et la dénomination du territoire à défendre (Pinchemel, 1997). Ainsi, comme le rappelle Maryvonne Le Berre, « donner un nom, c'est créer la première relation de dépendance entre un lieu et son inventeur, c'est le repérer, le signaler, transmettre son existence aux autres qui pourront le retrouver ; c'est aussi faire référence à une portion de la surface terrestre précise et donc permettre sa localisation ; c'est enfin montrer aux autres sa marque d'appropriation sur un morceau plus ou moins étendu de terre et éventuellement, son appartenance à ce lieu approprié » (Le Berre, 1995). Ce processus de territorialisation se matérialise dans l'espace par des panneaux situés aux limites du territoire exposé, exprimant les motifs de la mobilisation (figure 1).

Figure 1. Territorialisation et délimitation du territoire à défendre. Ici à l'entrée de Notre-Dame-des-Landes, contre le projet d'aéroport



³ La relation évoquée entre proximité sociale et proximité spatiale porte ici sur un type spécifique d'objets spatiaux à forte contrainte de proximité. Cette relation n'est pas automatique.

Afin de poursuivre le processus de territorialisation, et surtout ne pas être assimilées à de simples réactions *nimby*⁴, les associations opèrent une *montée en généralité* définie par Claudette Lafaye et Laurent Thévenot comme « cette capacité à mettre en rapport des choses particulières et des entités générales (qui) caractérise les instruments de justification légitime que se sont forgés les communautés politiques » (Lafaye et Thévenot, 1993). Les associations croisent, à cet instant du conflit, deux types d'argumentations, écologique d'une part, patrimoniale d'autre part. Elles ont toutes deux la capacité de relier les effets d'une action localisée à des préoccupations plus globales tant aux échelles spatiales que temporelles.

Cette construction de l'argumentation participe au processus de patrimonialisation dont Guy Di Méo a très bien montré la parenté conceptuelle avec le processus de territorialisation. En effet, « le territoire et le patrimoine ont un contenu conceptuel voisin : le matériel et l'idéal (...) ils participent ensemble, étroitement liés, (...) au fonds culturel de toute société cohérente, inscrite dans un espace » (Di Méo, 1994). Ainsi, pour arriver à leurs fins, les groupes menacés tentent de faire émerger un idéal commun à partir d'objets plus ou moins matériels en sacrifiant certains lieux, ou certains traits du paysage qui paraissent les plus susceptibles de contribuer à la résolution de leur problème du moment. Cette « spatialité symbolique » (Debarbieux, 1995) participe ainsi à la territorialisation.

Si l'objectif initial de cette socialisation de l'environnement est de soutenir l'action collective, elle a également pour effet d'ériger des symboles territoriaux auxquels les populations concernées s'identifient et par lesquels le territoire peut être identifié. Ainsi, comme le souligne Michel Lussault, cette domestication de la nature et du patrimoine s'appuie souvent « sur la révélation à un groupe social local de l'existence d'un nouvel espace d'identité et de légitimité, ce que justement les membres du susmentionné groupe nommeront leur territoire » (Lussault, 1995).

3) Ce passage du local au global que nécessite la montée en généralité passe également par une extension du dispositif associatif. Dès lors, les associations locales opposées au même projet se fédèrent de façon plus ou moins formelle afin de tirer parti de la coalition tout en préservant leur autonomie et leurs spécificités. Ainsi, la coordination entre les associations opposées au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes regroupe des associations aux sensibilités différentes : une association de riverains, une association d'exploitants agricoles, une association environnementale locale, et une association apparentée à un mouvement politique local.

Les associations changent ainsi progressivement leur échelle d'approche du projet. Initialement portées par des intérêts locaux, elles souhaitent ensuite participer à la définition d'un nouvel intérêt général, différent de celui du porteur du projet. Pour cela, elles vont encore élargir leur réseau de compétences en prenant contact avec d'autres associations de riverains concernés par des projets identiques comme celles opposées aux nouveaux aéroports parisiens et toulousains. La mobilisation s'organise donc progressivement en s'inscrivant dans un réseau de collaborations construit à partir d'intérêts communs. La proximité sociale, autrement dit le partage de valeurs et d'intérêts créant du lien social, n'apparaît plus à ce stade comme un produit de la proximité spatiale compte tenu des distances physiques séparant ces acteurs.

Mais, à cette étape de la mobilisation, alors que l'action collective était jusqu'ici restée soudée, des divergences apparaissent quant à la stratégie à adopter. En effet, trois politiques apparaissent alors possibles. La première, radicale, consiste à s'opposer sur le principe à la réalisation du projet avec comme bannière « ni ici, ni ailleurs » (*BANANAs* – Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anybody). Si globalement, ce comportement s'avère plutôt contre-productif car ne laisse aucune place possible au dialogue, il s'appuie pourtant sur un principe civique simple

⁴ Pour *Not In My Backyard*, littéralement « pas dans mon jardin ».

« pourquoi rejeter chez les autres, quelque chose qu'on ne veut pas chez soi ! » qui s'accompagne d'une critique plus profonde de l'idéologie du développement économique actuel et d'une opposition générale à la dégradation des conditions de la vie.

La seconde stratégie consiste également à rejeter le projet mais en proposant cette fois une alternative : l'amélioration des équipements existants. Du côté de Notre-Dame-des-Landes, une des associations impliquées a ainsi proposé de mobiliser les capacités aéroportuaires existantes dans le « Grand Ouest » en s'appuyant sur le maillage aéroportuaire en service. De même, pour le TGV Bretagne, un groupe de réflexion constitué d'acteurs socio-économiques finistériens a ainsi proposé la constitution d'une boucle ferroviaire reliant la quasi-totalité des villes de Bretagne en combinant l'utilisation des infrastructures existantes et une nouvelle technologie : le pendulaire, permettant d'augmenter le vitesse des trains sur des lignes classiques moyennant quelques aménagements.

La dernière stratégie, encore plus constructive, consiste à accepter le projet mais à remettre en cause les modalités de sa réalisation (principalement sa localisation) en proposant un projet alternatif. A Notre-Dame-des-Landes, après plusieurs mois de débat, plusieurs leaders de la mobilisation associative se sont ainsi prononcés favorablement au projet, entraînant ainsi une rupture avec de nombreux militants, mais sur un autre site localisé plus au nord permettant, selon eux, d'accroître l'aire de chalandise de l'aéroport.

Pour le TGV à l'entrée de Rennes, afin de se positionner de façon positive, et parce que les membres les plus actifs sont eux-mêmes des usagers du TGV, une association a ainsi proposé un autre fuseau, dit « fuseau central » pour le passage de la nouvelle ligne TGV (figure 2). Celui-ci, plus court que les autres fuseaux à l'étude, mais aussi moins nuisible pour le paysage a finalement été expertisé et accepté par Réseau Ferré de France en charge du projet. L'association a ainsi obtenu gain de cause en s'inscrivant dans une logique de proposition plutôt que d'opposition (Boullier, 2001). Cependant, ce type de stratégie a tout de même pour effet de rejeter l'infrastructure vers un autre site. Au final, ce sont des populations non concernées par le projet initial qui doivent désormais faire face au projet et qui se mobilisent à leur tour.

En revanche, on peut montrer que le processus conflictuel que nous venons de décrire est influencé par les propriétés du territoire-support et les caractéristiques de l'aménagement.

Figure 2. Le caractère constructif du projet alternatif dans le cadre de l'aménagement du TGV Bretagne à l'entrée de Rennes.



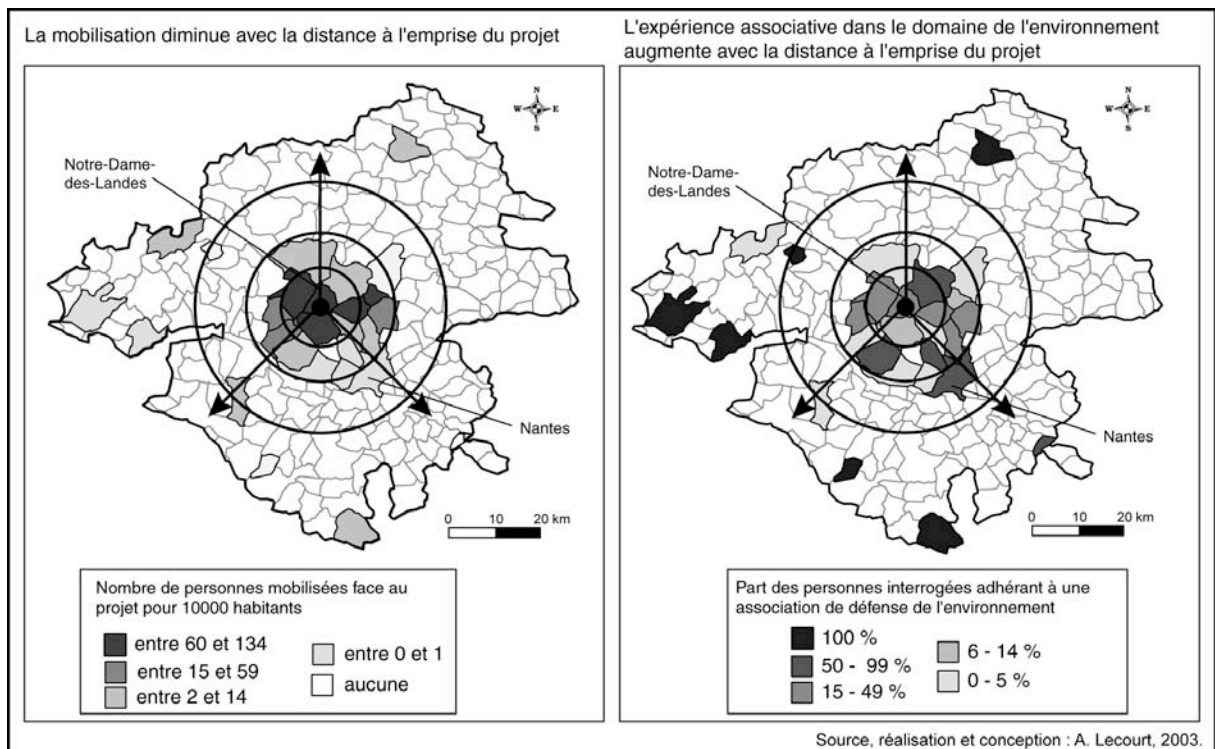
Source : A. Lecourt, 2000.

2 - Les facteurs de légitimité locale conditionnant l'acceptabilité ou le rejet d'un projet d'équipement

Le processus de mobilisation associé au conflit mais aussi son intensité dépend du niveau de territorialité initiale du territoire où est projeté l'aménagement. La *territorialité* se définit par l'intensité d'une appropriation territoriale : les territoires fortement reconnus par des habitants qui s'y identifient avec force et s'y déclarent attachés possèdent une territorialité élevée, tandis qu'un territoire mal identifié, à l'image floue et par lequel les habitants se sentent peu concernés a une territorialité faible (Raffestin, 1980). Différents indicateurs permettent ainsi de prévoir la capacité de réaction des populations. Ils sont au nombre de quatre : les réseaux de sociabilité, le profil socio-professionnel des habitants, la dimension patrimoniale du territoire et l'identité culturelle.

Les *réseaux de sociabilité* pré-existants constituent tout à la fois une ressource et un vecteur de mobilisation associative (Mormont, 1996 et 1997). Concernant les équipements en fonctionnement, En privilégiant l'entrée sociabilité grâce à la participation au mouvement associatif et aux parcours résidentiels des ménages, les travaux sur l'évaluation du coût social du bruit des avions autour de l'aéroport d'Orly ont montré qu'une sous-population très investie dans le militantisme associatif local était disposée à payer pour la suppression de la gêne sonore sans pour cela se déclarer gênée par ce bruit ! (Faburel, 2003a). Concernant les projets d'équipements, dès 1982, Philippe Cadène a montré la capacité de résistance des collectivités rurales face à la construction de l'autoroute des Deux Mers au nord de Toulouse (Cadène, 1982). Les différentes analyses de la contestation au TGV Méditerranée soulignent également le rôle joué par les syndicats et lobbies agricoles dans la mobilisation (Ollivro, 1994 ; Lolive, 1997). L'enquête sur Notre-Dame-des-Landes a confirmé ce rôle des réseaux de sociabilité préexistants puisque 68 % des individus adhérant à une association opposée au projet d'aéroport possèdent une expérience associative quel que soit le domaine. L'expérience associative dans le domaine spécifique de l'environnement joue un rôle différent : elle constitue une condition d'extension de la mobilisation dans l'espace. Ainsi, l'expérience dans le domaine associatif est faible chez les individus résidant à proximité géographique de l'emprise projetée et va en augmentant avec l'éloignement alors que le nombre d'individus mobilisés diminue (figure 3). Dans tous les cas, l'expérience associative constitue bien une ressource pour la mobilisation et favorise ainsi la proximité sociale.

Figure 3. Distance à l'espace-support et expérience associative



Le profil des populations résidant à proximité de l'espace-support intervient également dans la construction des interactions sociales. Dans un contexte nord-américain, Michaël Dear a montré comment les zones socialement homogènes étaient beaucoup moins tolérantes face à l'incursion des services sociaux que des espaces marqués par une mixité sociale (Dear, 1993). D. Appleyard a quant à lui souligné que les populations les plus aisées dénonçaient davantage les nuisances dues à l'aéroport du San Francisco que les classes pauvres (Appleyard, 1979), même si, depuis peu, elles aident financièrement les communautés pauvres à se soulever. L'objectif poursuivi est de forger un territoire de la contestation qui encercle totalement l'aéroport pour alors vraiment le contraindre à entrer en négociation pour son extension (cf. cas des aéroports de San Francisco et de Los Angeles in Faburel, 2003c). Enfin, l'enquête nationale du Daniel Yankelovich Group en 1989 a révélé le profil type du défenseur *Nimby* (Not In My Backyard) : c'est une personne disposant d'un haut niveau de revenu, de sexe masculin, bien éduqué, ayant une position professionnelle établie, marié. Il est propriétaire et vit dans une grande ville ou dans sa périphérie immédiate (Daniel Yankelovich Group, 1990). De récents travaux portant sur d'autres types d'attitudes associatives (ex : BANANAS, *supra*) confirment le poids de ce profil social dans la mobilisation environnementale.

En France, les études réalisées sur le sentiment de gêne lié au projet de construction de l'A 85 (Le Floch, 2001) et auprès des populations opposées à l'implantation d'un aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Lecourt, 2003) dessinent le profil des populations les plus affectées et dénonciatrices mais avec des résultats beaucoup moins tranchés que ceux que nous venons d'évoquer. Ces deux études soulignent notamment le faible rôle joué par les catégories socio-professionnelles : si les impacts sont davantage perçus chez certaines catégories comme les cadres et professions intellectuelles supérieures, il n'en demeure pas moins que toutes les catégories de populations sont mobilisées. Toutefois, c'est parmi ces populations sur-représentées, que la mobilisation des résidents puise des personnes-ressources. Ces responsables associatifs ont par ailleurs la capacité de fédérer les énergies autour d'eux, en impliquant

notamment certaines personnes reconnues localement, notamment les élus et notables locaux. Il n'est donc pas surprenant de retrouver des élus locaux (souvent d'opposition) ou des universitaires à la tête de la mobilisation.

Le *patrimoine* occupe une place spécifique dans la construction du lien social parce qu'il est créateur de territoire. Mais tous les espaces n'offrent pas le même potentiel patrimonial susceptible de diffuser du sens symbolique que les groupes sociaux défendant leur environnement et leur cadre de vie pourraient mobiliser. Bruno Charlier a ainsi proposé de distinguer trois situations (Charlier, 1999). 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 constitue un symbole territorial fort auquel les habitants s'identifient et par lequel le territoire peut être identifié. Le cas de la Montagne Sainte-Victoire peinte par Cézanne a fédéré les opposants au TGV Méditerranée (Ollivro, 1997). Plus modestement, 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. Dans une seconde configuration, *le patrimoine existe mais n'est pas protégé*. Dans ce cas, les habitants l'érigent en symbole territorial et cherchent à obtenir sa protection pour en faire un allié face au projet. C'est fréquemment le cas des Zones d'Intérêt Ecologiques Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF) et des Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) qui ne sont que de simples inventaires scientifiques et qui n'ont pas valeur de protection. Les associations recherchent alors leur classification au sein du réseau écologique communautaire Natura 2000. Enfin, dans un dernier cas, *le patrimoine n'existe pas*. Dans cette situation, certaines associations vont à la recherche de patrimoine et en trouvent parfois même involontairement. Ce fut le cas dans le cadre du mouvement d'opposition au TGV Bretagne-Pays de la Loire à l'entrée de Rennes. Une mare artificielle assez récente en bord de route s'est révélée d'un intérêt écologique certain par une diversité d'espèces de batraciens particulièrement rare dans la région. Ce constat réalisé par des scientifiques a permis de patrimonialiser opportunément cette mare.

Un autre élément favorisant l'apparition de conflits d'aménagement est l'*identité culturelle*. Bruno Charlier, à propos des conflits environnementaux, a montré que les conflits étaient plus nombreux dans les régions à forte identité culturelle (Charlier, 1999). Plus précisément, une forte identité favoriserait l'émergence d'une conflictualité environnementale, et en retour, celle-ci renforcerait le mouvement identitaire (Charlier, 1999 ; Kernalegenn, 2001). Cette rétroaction 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. 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 soit vraie, c'est-à-dire que le mouvement écologiste a renforcé l'attachement à la Bretagne, et confirmé voire fait progresser l'identité bretonne » (Kernalegenn, 2001). Cette interaction entre conflit d'aménagement et renforcement identitaire se retrouve 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 » (Kernalegenn, 2001), « en fait, il y a des gens qui sont devenus plus bretons après » (Conan et Laurent, 1981). Le conflit participe ainsi au renforcement de la territorialité par un *effet de lieu* (Frémont et al., 1984), mais aussi au durcissement du conflit, accentuant la rupture identitaire « eux/nous » à laquelle font allusion Claudette Lafaye et Laurent Thévenot (Lafaye et Thévenot, 1993) entre les gardes mobiles représentant de l'Etat français et les Plogoffites, qui valorisent les attributs de leur identité

bretonne.

De plus, si l'on s'en tient aux propos de Dubet et Lapeyronnie (Dubet et Lapeyronnie, 1992), le moindre intérêt des pouvoirs publics pour les espaces périphériques contribuerait au renforcement de l'identité culturelle et de la territorialité de leurs habitants ; en France, on constate ainsi que les régions où l'identité régionale est la plus forte (Pays Basque, Catalogne, Alsace et Bretagne) sont celles où s'observe la plus grande sensibilité aux atteintes à l'environnement (Charlier, 1999). De même, André Donzel a montré, concernant le conflit du TGV Méditerranée, que les lieux focaux du conflit sont ceux où subsiste un contentieux important à l'égard de la politique de l'aménagement du territoire (Donzel, 1996). La virulence des habitants de Plogoff à la pointe de la Bretagne face au projet de centrale nucléaire en est une autre illustration.

3 - Acceptabilité sociale et propriétés de l'aménagement

La proximité sociale suscitée par la mobilisation face à un projet d'aménagement est également fonction des propriétés de l'aménagement considéré, à savoir sa forme (linéaire ou surfacique), mais également sa nature. Ces propriétés interviennent dans la construction de la mobilisation, mais également dans les stratégies mises en œuvre par les associations.

La *forme de l'aménagement* agit sur la territorialisation de la mobilisation. Un aménagement surfacique rend le processus de mobilisation plus aisé qu'un aménagement linéaire. En effet, lorsqu'un seul site d'implantation est envisagé, la construction du mouvement est facilitée par le caractère ponctuel de l'aménagement, clairement identifié par les contestataires. En revanche, dans le cas des aménagements linéaires, la démultiplication des foyers de mobilisation des tracés successivement envisagés donne lieu à une extension significative du conflit mais en ordre dispersé, de sorte que le passage à l'étape de la montée en généralité est plus laborieuse.

La *nature même de l'aménagement* implique également des degrés de mobilisation variables. Le cas le plus caractéristique est celui des équipements liés aux activités nucléaires. En effet, ils possèdent un niveau de globalisation très fort et peuvent ainsi mobiliser les foules au-delà d'une stricte représentation riveraine. 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 sur toute la France. La situation est différente pour les infrastructures de transports telles les TGV et les aéroports qui, bien que rejetées fortement à l'échelle locale, sont plus plutôt envisagées favorablement à l'échelle régionale en raison de leurs effets structurants potentiels à ce niveau scalaire (CREDOC, 1993). La nature de l'aménagement influence donc l'acceptabilité sociale d'un projet et, de fait, les conditions d'émergence et l'intensité d'un conflit.

Le processus de construction territoriale associé au conflit d'aménagement apparaît donc largement influencé par les propriétés de l'espace-support du projet et les caractéristiques intrinsèques de l'infrastructure en débat. En nous appuyant sur ces observations, il est dès lors possible de construire un cadre d'analyse pour une nouvelle recherche.

III – Proposition d'un cadre de recherche

La problématique de recherche à laquelle nous proposons de répondre s'appuie sur quelques constats suite à l'analyse des travaux évoqués précédemment (1). La présentation du cadre conceptuel de cette recherche permet par la suite de préciser l'hypothèse principale de ce travail (2), d'évoquer la méthodologie qui sera mise en œuvre (3) ainsi que les sites retenus pour les études de cas (4).

1 - Quelques constats pour une nouvelle problématique de recherche

Les travaux de recherche présentés plus haut ont contribué à une meilleure lisibilité des relations entre acceptabilité sociale des infrastructures et des nuisances et le vécu des territoires. Ils constituent en cela la base théorique sur laquelle s'appuie la recherche présentée. Pourtant, plusieurs zones d'ombre sont demeurées, sur lesquelles nous proposons de nous pencher. D'une part, les études relatives aux relations entre perception des impacts sociaux et environnementaux d'un aménagement et les facteurs individuels, sociaux, culturels qui participent à la construction de ces perceptions sont peu nombreuses. D'autre part, à ce jour, les études se sont principalement concentrées sur des équipements en fonctionnement. Aucune étude ex-ante n'a été recensée. Par ailleurs, les interactions potentiellement multiples entre territoire et conflit sont peu connues.

Le rapprochement entre les corpus mentionnés et les constats effectués précédemment permettent d'aborder une question transversale demeurée jusqu'à ce jour dans l'ombre : **quels sont les éléments d'appartenance au territoire, et ses composants environnementaux, pouvant conditionner l'acceptabilité ou le rejet d'un projet d'équipement ? Et, en retour, comment cette conflictualité peut-elle nourrir ou créer de nouvelles territorialités ?**

Selon ce questionnement, comprendre l'acceptabilité sociale et territoriale d'un équipement, qui plus est en débat (*infra*), et alors les modalités de son insertion, nécessite de connaître le rôle des perceptions et représentations socio-spatiales qu'il forge pour alors saisir leur fonction dans l'émergence et le déroulement des conflits (ex : construction des argumentaires et logiques). Ceci apparaît comme un passage obligé en vue de renseigner les interactions potentiellement multiples et rétroactives entre territoires, environnement, conflits et développement durable, et de ce fait un pré-requis à la compréhension des conflits d'aménagement à forte dimension environnementale dans une perspective de développement durable des territoires. Aussi, perceptions et représentations constitueront notre objet premier de travail.

De ce préalable découlent trois registres de questions spécifiques autour desquels s'articule le projet de recherche.

1) Les catégories d'attributs qui composent conventionnellement tout territoire (existentielle, physique, et organisationnelle *supra*) 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 ? De quelle manière le vécu environnemental interagit-il ?

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 sentiment d'appartenance (histoire locale, présence de symboles patrimoniaux, lieux remarquables etc.) dans la genèse et 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'équipement 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, des caractéristiques environnementales, 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 ? Dès lors, quel est le territoire d'analyse d'un projet d'aménagement ?

2 - Cadre théorique de la recherche

Le cadre théorique présenté ici s'appuie sur trois notions clefs : territoire, acceptabilité sociale et représentations sociales.

Comme évoqué précédemment, le terme de *territoire* tel qu'il est utilisé en géographie sociale renvoie à cette définition minimale de « portion d'espace appropriée par un groupe social pour assurer sa reproduction et la satisfaction de ses besoins vitaux » (Le Berre, 1992). Il est le fruit de l'articulation de trois facettes, existentielle (entité et identité territoriale), physique (propriétés naturelles et matérielles), et organisationnelle (rôle et propriétés des agents sociaux) et est également soumis à un certain nombre de contraintes⁵ naturelles, historiques, économiques, sociales et physiques qui lui confèrent son originalité et qui le différencient des autres territoires (Marchand, 1986). Le territoire renvoie donc à la place de l'identité collective, du sentiment d'appartenance ou des pratiques territoriales sur l'acceptabilité sociale de l'équipement en débat.

On appelle ici *acceptabilité sociale* le consentement d'un groupe social à recevoir à proximité de son lieu de vie un aménagement (Lecourt, 2005). Différents travaux réalisés sur l'acceptabilité sociale des innovations techniques, sur l'acceptabilité des risques naturels et technologiques ou encore sur la diffusion spatiale de phénomène comme le VIH sont en mesure de nous apporter des éclairages pour notre problématique.

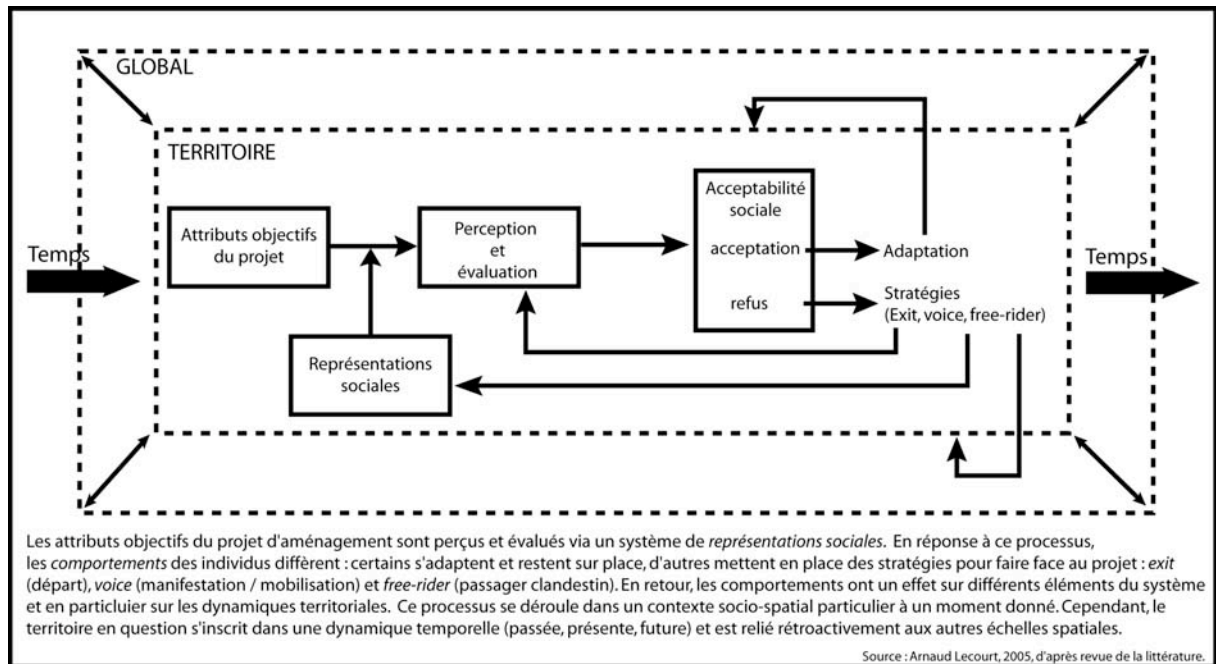
Les *représentations sociales* interviennent comme une variable intermédiaire médiatisant les liens entre le sujet, un groupe social et leur contexte spatial (Félonneau, 2003). L'acceptabilité sociale d'un aménagement est donc fonction des représentations sociales des individus dans un contexte territorial donné (Félonneau, *op. cit.*, utilise parfois le terme de *représentations socio-spatiales*). Une analyse des représentations sociales implique donc le recours à des concepts, méthodes et outils de la psychologie de l'environnement comme les cartes mentales (Moser et Weiss, 2003).

La mise en relation de ces trois notions clefs est présentée dans la figure 4.

L'hypothèse principale de travail complémentaire des questions précédentes met ainsi en relation les trois concepts fondamentaux exposés plus haut : L'*acceptabilité sociale* des infrastructures dépend des *représentations sociales* que les populations ont du projet. Ces représentations sociales sont elles-mêmes fonction des propriétés multidimensionnelles du *territoire* des populations concernées.

⁵ Pour J.P. Marchand, la contrainte peut être positive ou négative pour la mise en valeur du territoire. Certaines contraintes négatives peuvent devenir positives avec les progrès techniques et technologiques.

Figure 4. Modèle conceptuel de la recherche



3 - Positionnement méthodologique et cadre opératoire

La méthodologie développée pour la mise en œuvre de cette recherche s'articule autour de trois étapes complémentaires. Une première étape est basée sur des entretiens semi-directifs et une revue de la littérature afin de cerner les enjeux de la recherche et de poser le cadre théorique et opératoire. L'approche suivie est de type inductif privilégiant principalement un positionnement exploratoire. Lors de cette étape, les entretiens seront réalisés auprès de professionnels (Aéroports de Paris, Réseau Ferré de France, EDF, ADEME...) et d'universitaires dont les champs de recherche sont susceptibles d'éclairer notre problématique (chercheurs en psychologie environnementale, en sociologie de l'innovation...).

Une seconde étape s'appuie sur des études de cas sur la base d'une approche hypothético-déductive. Des entretiens semi-directifs auront tout d'abord pour objectif de mettre en évidence les stratégies et intérêts des différents acteurs à l'égard du projet d'aménagement considéré. Il s'agit donc, via une *analyse stratégique* (Ollagnon, 1989 ; Mermet, 1992 ; Le Goascoz, Abraham, 2000) d'analyser les rapports de force entourant ces conflits, en d'autres termes de dresser une *géopolitique des conflits*. Les entretiens s'organiseront donc autour de quatre axes : 1) diagnostic de l'ensemble des acteurs en présence (institutions, associations, groupes de pression) et de leur organisation (notamment relations avec les élus) ; 2) analyse des intérêts et stratégies des acteurs en ayant recours aux théories de la justification mais également en les situant dans l'espace et dans le temps ; 3) première approche du contexte socio-spatial (organisation sociale, profil des populations, patrimoine historique et écologique, vie associative, ...) ; 4) obtenir des informations sur l'aménagement (définition spatiale, historique, caractéristiques techniques, ...), sur les mesures prises ou prévues afin de réduire les nuisances, et sur le processus décisionnel.

Ensuite, et toujours à partir des études de cas, une *enquête par questionnaires* en face-à-face sera réalisée auprès de 600 individus résidants dans un périmètre, qui sera pré-défini en regard de la contextualité mise en lumière précédemment, autour de l'espace-support de

l'aménagement. L'objectif est ainsi de caractériser et de différencier les individus en opérationnalisant les notions clefs présentés précédemment en variables, puis alors peut-être en indicateurs. La difficulté de cette étape réside dans les facteurs retenus pour l'échantillonnage. Deux solutions sont à l'étude : 1) prendre en compte la répartition des membres des associations concernées, 2) établir un carroyage en fonction de la distance au projet. Plusieurs modalités de traitements statistiques seront ensuite mobilisées afin de traiter les données (analyses textuelles, univariées, bivariées, factorielles).

Enfin, cette seconde étape a également pour objectif d'analyser les effets du projet et du conflit sur les dynamiques territoriales. Nous porterons notre attention sur les effets potentiels du point de vue démographique, mais également sur le foncier et l'immobilier.

Une dernière étape consiste à intégrer ces trois grands types d'informations géo-référencées afin d'analyser les relations entre l'acceptabilité sociale, les vécus territoriaux, et les propriétés de l'aménagement. Aussi, le système d'information géographique mis en place doit-il croiser les résultats de l'enquête par questionnaire (représentations, pratiques territoriales, profils sociaux, implication dans le conflit), les attributs objectifs du territoires sur le plan environnemental (écosystèmes remarquables – protégés ou non -, pollutions, nuisances) et patrimonial (sites inscrits et classés, monuments et lieux remarquables), et les propriétés de l'aménagement en projet (emprise au sol, nuisances potentielles...).

Le caractère innovant de ce travail tient donc notamment dans le couplage entre une phase d'enquête, des analyses statistiques complémentaires (textuelle, factorielle, voire multivariée) et un système d'information géographique (Géo-référencement des résultats de cette phase d'enquête ainsi que les différents types d'analyses associés). Cette analyse spatiale est un élément clé de la démarche proposée, et une condition essentielle de l'intérêt des résultats escomptés, notamment sur le rôle du vécu environnemental dans la construction de territorialités et son influence sur la genèse et déroulement d'un conflit d'aménagement. Enfin, cette démarche permettra à la fois d'envisager une modélisation des résultats obtenus et de nourrir des réflexions engagées sur les outils d'aide à la décision, ici d'aménagement et d'environnement⁶.

L'objectif est de pouvoir envisager transférer le protocole méthodologique à l'analyse d'autres conflits d'aménagement choisis en fonction de leur intérêt pour la problématique (ex : extension de l'aéroport de Lyon St-Exupéry, de Marseille Provence...), mais aussi sur des aménagements de nature différente (centre d'enfouissement technique des déchets, éoliennes, lignes ferroviaires à grande vitesse...).

4 - Cas empiriques traités

La méthodologie d'évaluation retenue (*infra*) sera tout d'abord appliquée au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes puis à un projet de nature différente, un centre d'enfouissement technique des déchets.

Approuvés en octobre 2000 par le gouvernement, les schémas de services collectifs prévoient le déplacement de l'aéroport de Nantes-Atlantiques vers le site de Notre-Dame-des-Landes dont l'urbanisation a été limitée par la création d'une ZAD en 1974. En juillet 2001, la Commission Nationale du Débat Public a décidé l'organisation d'un débat public sur ce projet. Celui-ci a pris fin à l'été 2003. La réalisation du projet a depuis été confirmée par arrêté ministériel.

⁶ Cet aspect de la recherche rejoint d'une part le programme « appropriation des technologies de l'information géographique », développé au sein de l'UMR Espaces Géographiques et Sociétés, et d'autre part les travaux actuellement en cours au Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales sur la distribution spatiale du vécu environnemental, croisée, grâce à un SIG, avec les attributs territoriaux qui influent statistiquement sur la déclaration de ce vécu (ici, la gêne sonore à proximité des aéroports).

Ce projet, dont une première version avait été présentée au début des années 1970, fait l'objet d'une très forte mobilisation d'opposition de la part des populations locales. Le mouvement de contestation est mené par « l'Association des Citoyens concernés Par l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes » (ACIPA) qui actuellement (mai 2003) près de 2 670 adhérents et dont la pétition lancée durant l'été 2001 a recueilli 5 000 signatures (chiffres de juin 2003). L'ACIPA est accompagnée dans son action par trois autres associations, « l'Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport » (ADECA) qui a été créée en 1971 pour refuser le projet initial, « l'Association Bien Vivre à Vigneux » (BVV), association environnementale défendant des intérêts diversifiés et déjà présente avant le conflit lié à l'aéroport, et l'association « Solidarité Ecologie », proche des mouvements politiques « verts ».

La seconde étude de cas concerne un projet de centre technique d'enfouissement des déchets ménagers dans le canton de Bouloire à l'Est du Mans⁷. Prévu dans le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés, il est actuellement soumis à l'enquête publique. A ce jour, les opposants sont regroupés dans deux associations « Vivre sans décharges » et « Défense des intérêts vitaux du Perche Sarthois » et ont déposé une pétition de 4400 signatures auprès des commissaires-enquêteurs.

Conclusion

Des travaux récents ont ainsi montré comment les conflits d'aménagement étaient susceptibles de révéler de l'attachement symbolique, politique et matériel à un espace et la capacité des territoires à entrer dans l'arène publique comme toute controverse socio-technique. Dès lors, ces conflits constituent une fenêtre d'observation de l'ancrage territorial et de ses contours géographiques. Cela implique également de reconsidérer la place des territoires dans les pratiques de l'aménagement. Pour ce faire, il semble donc opportun, et c'est l'objet du projet de recherche présenté, de mieux comprendre ce qui dans les relations entre les individus et leur espace de vie favorise l'acceptabilité ou le rejet d'une infrastructure.

Références bibliographiques

- BOLTANSKI L., THEVENOT L., 1991, *De la justification, les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 483 p.
- BOULLIER D., 2001, *Derrière chez moi... l'intérêt général. Le bois de Soevres à Rennes*, Paris, Textuel, 96 p.
- BLATRIX C., automne-hiver 1997a, « La loi Barnier et débat public : quelle place pour les associations ? », *Ecologie et Politique*, n°21, pp 77-92.
- BLATRIX C., 1997b, « 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.
- BLESSIG E., 2003, *Rapport d'Information sur la gestion des déchets ménagers sur le territoire*, Assemblée Nationale, 136 p.
- CADENE P., 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.
- CALLON M., LASCOUMES P., BARTHE Y., 2001, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Le Seuil, 358 p.
- CHARLIER B., 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire*, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 753 p.
- CONAN R., LAURENT M., 1981, *Femmes de Plogoff*, Quimperlé, Editions La Digitale, 143 p.
- Commissariat Général du Plan, avril 2004, *La politique du service public des déchets ménagers et assimilés*, synthèse du rapport de l'instance d'évaluation présidée par J.L. Dufeigneux, 4 p.
- COSER L.A., 1982, *Les fonctions du conflit social*, PUF, Paris, 183 p. (traduit de l'anglais *The functions of social conflicts*, 1956).
- CREDOC, 1993, *Consommation Modes de Vie*, n°76, 4 p.
- CROZIER M., FRIEDBERG E., 1977, *L'acteur et le système*, Paris, Éditions du Seuil, 500 p.

⁷ Le choix de ce site d'étude doit encore être confirmé par l'ADEME.

- DEAR M., 1993, « 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.
- DI MEO G., 1994, « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », *Espaces et Sociétés*, n°78, pp. 15-34.
- DI MEO G., 1998, *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan, 317 p.
- DONZEL A., mai 1996, « L'acceptabilité sociale des projets d'infrastructure : l'exemple du TGV Méditerranée », *Techniques, Territoires et Sociétés*, n°31, pp. 61-71.
- DUBET F., LAPEYRONNIE D., 1992, *Les quartiers d'exil*, Paris, Le Seuil.
- DZIEDZICKI J.-M., 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.
- EPEES (Ecole Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), 2000, « Événement spatial », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 193-199.
- FABUREL G., 2003 a, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction des territoires », *L'Espace Géographique*, n°3, pp. 205-223.
- FABUREL G., 2003 b, « Lorsque les territoires locaux entrent dans l'arène publique. Comparaison internationale des conflits liés au bruit des avions », *Espaces et Sociétés*, n°115, pp. 123-146.
- FABUREL G., 2003 c, *Les conflits aéroportuaires aux Etats-Unis. Lorsque l'approche technique de l'environnement conduit les aéroports dans des impasses. Bilan du séjour de recherche au M.I.T. 2001-2002*, Rapport final du CRETEIL, pour le Programme Environnement, Vie et Société du CNRS, mai, 79 p., hors annexes.
- FABUREL G., 2001, *Le bruit des avions : évaluation du coût social. Entre aéroport et territoires*, Paris, Ed. Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, septembre, 352 p.
- FELONNEAU M.L., 2003, « Les représentations sociales dans le champ de l'environnement », in Moser G. et Weiss K. (coord.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, pp. 145-176.
- FREMONT A., 1976, *La région, espace vécu*, PUF, Paris, 288 p.
- 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, 23p.
- HALL E.T., 1971, *La dimension cachée*, Paris, Le Seuil, 253 p., traduction de *The hidden dimension*, Garden City New York, Doubleday, 217 p.
- JOBERT A., 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome Nimby nous dit de l'intérêt général », *Politix*, n°42, pp. 67-92.
- KERNALEGENN T., 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.
- LAFAYE C. et THEVENOT L., octobre-septembre 1993, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, n°4, pp. 495-524.
- LAKE R. W., hiver 1993, "Rethinking Nimby", *Journal of the American Planning Association*, volume 210, pp. 87-93.
- LE BERRE M., 1995, « Territoires », *Encyclopédie de la Géographie*, Paris, Economica, pp. 601-622.
- 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.
- LECOURT A., 2003, *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, thèse de doctorat en géographie, aménagement de l'espace-urbanisme, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, 361 p.
- LECOURT Arnaud, septembre 2004, « Entrer en politique pour défendre son jardin : une analyse des conflits d'aménagement », *Cosmopolitiques. Cahiers théoriques pour l'écologie politique*, numéro thématique « aimons la ville », n°7, pp. 176-186.
- LECOURT A., BAUELLE G., 2004, « Planning conflicts and social proximity : a reassessment », *International Journal of Sustainable Development* (Inderscience Enterprises), vol. 7(3), pp. 287-301.
- LECOURT A., FABUREL G., 2004-2006, contrat de recherche intitulé « comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement et d'environnement pour aider à l'insertion territoriale durable des nouvelles infrastructures. Le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et d'une usine d'incinération », financement ADEME, durée 18 mois (démarrage : janvier 2005).
- LECOURT A., OLLIVRO J., 2004-2006, contrat de recherche intitulé « comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement et d'environnement pour aider à l'insertion territoriale durable des nouvelles infrastructures. Le cas de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes », financement Région Bretagne, durée 18 mois (démarrage : janvier 2005).
- LECOURT Arnaud, à paraître 1^{er} trimestre 2005, « Territoire et acceptabilité sociale des infrastructures de transport : le regard de la géographie sociale », in FABUREL G. et JEMELIN C., « Approches et méthodes de la géographie appliquée aux transports : acquis et perspectives », 16 p. et 3 figures, publié avec le soutien de la DRAST.
- LE GOASCOZ Marie-Hélène, ABRAHAM Bertrand, 2000, « Processus de gestion de l'environnement à l'échelle

locale », *Noroi*, n°185, pp. 41-52.

LE FLOCH Y., 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 ROUX M. et AMPHOUX P. (coll. Bardyn J-L.), 2002, *Vers une charte intersonique. Préfiguration d'un outil interactif de diagnostic et de gestion des représentations de la gêne dans un système d'acteurs*, Rapport du laboratoire CRESSON pour l'ADEME, Recherche menée dans le cadre du programme CDE du MATE, février, 104 p.

LOLIVE J., 1997, « La montée en généralité pour sortir du Nimby, la mobilisation associative contre le TGV Méditerranéen », *Politix*, n°39, pp 109-130.

LOLIVE J., 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 », 82 p.

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

MELÉ P., LARRUE C., ROSEMBERG M. (coord.), 2003, *Conflits et territoires*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, 224 p.

MERMET L., 1992, *Stratégies pour la gestion de l'environnement*, L'Harmattan, Paris, 207 p.

MOLES A., ROHMER E., 1972, *Psychologie de l'espace*, Paris, Casterman, 163 p.

MOLLARD A., TORRE A., 2004, « Proximity, territory and sustainable management at the local level : an introduction », *International Journal of Sustainable Development*, pp. 221-236.

MONROY M., FOURNIER A., 1997, *Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles*, PUF, Paris, 221 p.

MOSER G., WEISS K., 2003, *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Paris, Armand Colin, 399 p.

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.

OLLIVRO J., 1997, « Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranée », *Géographie et Cultures*, n°22, pp. 65-92.

OLSON M., 1978, *Logique de l'action collective*, Paris, PUF, Coll. « Sociologies », traduction française, 199 p.

PERRIER-CORNET Ph. (dir.), 2002, *À qui appartient l'espace rural ?*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 141 p.

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

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

TORRE A., CARON A., 2002, « Conflits d'usage et de voisinage dans les espaces ruraux », *Sciences de la Société*, n°57, 95-113

TRICOT A., 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.

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

WOLFF J.-P., 2000, « Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires », *Noroi*, n°185, pp 77-87.

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