

Une analyse géographique des conflits associatifs liés aux infrastructures de transport : analyse théorique et pratique à partir du cas breton

Arnaud LECOURT

Reso – Rennes
UMR 6590-CNRS *Espaces Géographiques et Sociétés*
6, avenue Gaston Berger
35043 – RENNES Cedex

Résumé : Cette présentation s'insère dans une recherche plus vaste sur la géographie des conflits environnementaux au sein de la Bretagne historique réalisée dans le cadre d'un travail de thèse intitulé *Une géographie des conflits associatifs liés à l'environnement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton* et dirigé par Guy Baudelle et Jean Ollivro. Elle montre l'intérêt d'une analyse géographique en termes d'espace et de territoire afin de mieux comprendre le fonctionnement des conflits liés aux infrastructures de transport impliquant des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie et ainsi proposer des solutions pour réguler ces conflits.

Mots-clés : Conflit. Associations. Infrastructure de transport. Bretagne.

Abstract : This contribution shows the interest of geographical analysis to have firstly a better comprehension of the environmental conflicts operation which are linked with transportation networks, and secondly to put forward solutions to regulate these conflicts.

Key words : Conflicts. Associations. Transportation Network. Brittany.

Si les conflits géographiques sont fréquents (Brunet, 1993), peu de géographes en font un champ d'investigation spécifique, même si nombreux sont ceux qui analysent des phénomènes polémogènes (Charlier, 1999). Le sujet qui nous préoccupe aujourd'hui est celui des conflits liés aux infrastructures de transport mettant en scène des associations agissant au nom de la défense de l'environnement et du cadre de vie.

Cette recherche part d'un constat simple : la faible prise en compte des facteurs socio-spatiaux dans les procédures d'aménagement essentiellement basées sur des analyses techniques. D'où la problématique de ce travail : Comment une lecture géographique, en termes d'espace et de territoire, peut-elle contribuer à réguler les conflits liés aux infrastructures de transport ?

D'un point de vue méthodologique, cette recherche s'appuie sur une base de données recensant les associations dont l'objet est la défense de l'environnement ou du cadre de vie face à l'implantation ou une nuisance générée par une infrastructure de transport (137 associations repérées entre 1901 et 2000 au sein de la Bretagne historique), ainsi que des études de cas relatives notamment à l'implantation d'infrastructures de transport comme le TGV Bretagne-Pays de la Loire ou le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en Loire-Atlantique. Si l'échelle régionale est privilégiée, elle n'est en aucun cas envisagée comme le niveau de base spatial fondamental de la démarche géographique, elle constitue un modèle pour la géographie générale (Lozato-Giotard, 1988) et contribue ainsi au dépassement de l'opposition entre approche idiographique et approche nomothétique (Mérenne-Schoumaker, 2002).

Les objectifs de ce travail de recherche se déclinent en trois axes principaux : établir un corpus théorique permettant une analyse en termes d'espace et de territoire, identifier les facteurs socio-spatiaux influençant la localisation des conflits et identifier les stratégies spatiales et territoriales mises en œuvre par les différents acteurs.

I – ÉTABLIR UN CORPUS THÉORIQUE PERMETTANT UNE ANALYSE EN TERMES D'ESPACE ET DE TERRITOIRE

À la différence des autres conflits sociaux, les conflits environnementaux possèdent une dimension spatiale et territoriale (Charlier, *op. cité*). Le premier objectif de cette recherche consiste à analyser cette double dimension de la conflictualité.

Tout d'abord, les conflits se déroulent dans un espace et en référence à lui car l'espace est à la fois le support du conflit et son enjeu. Les conflits sont le résultat de l'inscription d'une nuisance potentielle ou réelle dans l'espace. Ainsi, dans le cas de l'implantation du TGV Bretagne-Pays de la Loire, la mobilisation est née de la publication dans un grand quotidien régional de la carte des tracés envisagés alors que le débat préalable qui n'envisage qu'un vague itinéraire n'en avait suscité aucune.

Dans la même logique, l'espace apparaît également comme un élément déterminant des prises de position, chaque groupe d'acteurs envisageant l'infrastructure suivant son prisme scalaire (Ollivro, 1994). Les mobilisations restent avant tout locales (réactions *nimby*)⁽¹⁾, elles sont les plus fortes à proximité de l'objet du conflit et diminuent avec la distance à celui-ci (Lecourt, 1999a).

D'autre part, si les conflits sont spatialisés, ils sont également territorialisés. En se plaçant sous l'angle du groupe menacé, les nuisances réelles ou potentielles suscitent une réaction de défense basée sur des revendications territoriales à consonance environnementale inscrites dans de nouvelles formes d'organisation territoriale basées sur la reconnaissance de "territorialités multiples" (Haesbaert, 2001) ou d'une "multi-appartenance territoriale" (Barel, 1986).

Dans certains cas, la nuisance peut apparaître comme un véritable révélateur territorial aboutissant, via un processus de "territorialisation-patrimonialisation" (Di Méo, 1994), à la révélation à un groupe social de l'existence d'un nouvel espace d'identité et de légitimité (Lussault, 1995). Une autre stratégie consiste à donner à un territoire déjà existant une dimension environnementale en réinventant un passé, des traditions, des paysages et des lieux, et même une certaine "culture territoriale" (Turco, 1995).

Si conflits et conflictualité environnementale favorisent l'émergence d'une territorialité basée sur la défense de l'environnement et du cadre de vie, à l'inverse, en cas d'échec la démobilisation guette et le territoire s'efface (Wolff, 2000). Ainsi, sur le TGV Méditerranée, la mobilisation s'est effondrée une fois le tracé défini avec précision. Alors que la mobilisation avait été très vive, 95 % des expropriations se sont finalement décidées à l'amiable (Ollivro, 1994). Ce type d'évolution témoigne ainsi du caractère parfois éphémère de ces nouvelles formes de territorialités, qui devant l'absence de base sociale suffisamment forte doivent faire face à une "crise territoriale" (Barel, 1986) et se voient donc priver de véritable dynamique dans la durée.

II - IDENTIFIER LES FACTEURS SOCIO-SPATIAUX INFLUENÇANT LA LOCALISATION DES CONFLITS

Si les conflits sont spatialisés et territorialisés, leurs présences s'ancrent dans un contexte socio-spatial particulier. En posant comme hypothèse générale que tous les espaces ne présentent pas les mêmes risques de voir apparaître des conflits, notre objectif est d'identifier les facteurs socio-spatiaux influençant la localisation des conflits environnementaux. Cet aspect de la recherche s'appuie notamment sur les recherches nord-américaines issues de l'École de Chicago (Dear, 1978, 1992) mais aussi sur des recherches plus récentes en géographie sociale (Roulier, 1998). Selon une démarche hypothético-déductive, nous proposons ainsi de vérifier quatre hypothèses :

- H1 : plus la population de l'espace considéré est importante et en croissance, plus le risque de voir apparaître des conflits est élevé. Si les travaux que nous avons déjà menés (Lecourt, 1999b) valident globalement cette hypothèse, nombreuses sont les communes résiduelles.
- H2 : plus les revenus des populations résidentes sont importants, plus le risque de voir apparaître des conflits est élevé. Les travaux de D. Appleyard (1979) repris par J. Ollivro (1997) permettent de s'interroger sur la relation entre les mobilisations environnementales et le statut social des populations

menacées. La vivacité de la colère semble souvent plus vive chez les individus fortement éduqués, à hauts revenus et d'un statut social élevé.

- H3 : plus la qualité environnementale de l'espace considéré est bonne, plus le risque de voir apparaître des conflits est élevé. Si le CREDOC (enquête permanente sur les conditions de vie et aspiration des Français) ou l'IFEN (Ifen, 2002) soulignent régulièrement les inégalités des populations vis-à-vis de leur environnement de proximité, il paraît intéressant de s'interroger sur le lien effectif entre qualité environnementale et préservation de l'environnement. Les réactions sont-elles plus fortes chez les populations vivant dans un environnement de qualité ou chez celles vivant dans un environnement de qualité plus médiocre ?

- H4 : plus la fonction touristique de l'espace considéré est importante, plus le risque de voir apparaître des conflits est élevé. Si le tourisme constitue de toute évidence un agent conflictuel de l'utilisation de l'espace littoral (Renard, 1984) constitue-t-il une source privilégiée de conflits ? Plus globalement, quels sont les impacts de la présence des différentes fonctions économiques sur la conflictualité environnementale ?

III – IDENTIFIER LES STRATÉGIES SPATIALES ET TERRITORIALES MISES EN ŒUVRE PAR LES DIFFÉRENTS ACTEURS

Le troisième objectif de cette recherche consiste à analyser les stratégies spatiales et territoriales mises en œuvre par les différents acteurs, associations, élus, auteurs du trouble environnemental. Les stratégies des associations sont éminemment territoriales, bien qu'elles soient souvent occultées par une "montée en généralité" (Lolive, 1997 ; Lafaye et Thevenot, 1993).

Quant aux stratégies spatiales des porteurs de projets, elles sont dans l'ensemble peu connues. Un porteur de projet d'implantation présente-t-il volontairement une première solution fortement nuisible pour l'environnement des populations menacées, pour ensuite imposer la solution techniquement optimale et moins gênante en donnant l'impression de faire des concessions ?

Les élus présentent des stratégies territoriales ou spatiales, territoriales pour les élus de proximité dont la circonscription est touchée par l'infrastructure (syndrome *nimey*)⁽²⁾, spatiales pour les élus d'envergure nationale qui envisagent avant tout l'intérêt de l'infrastructure à l'échelle nationale, voire européenne.

Cette démarche de recherche doit nous conduire à identifier les mécanismes des conflits liés aux infrastructures de transport et ainsi parvenir à un modèle général sur le déroulement et l'organisation des conflits afin de les anticiper et de les prévenir. Cette fonction régulatrice soulignerait, *in fine*, l'utilité sociale de la géographie.

Notes

1 – "Not In My Backyard", "pas dans mon jardin".

1 – "Not in My Electoral Yard", "pas dans ma circonscription".

Bibliographie

APPLEYARD D., 1979. Evaluating the social and environmental impacts of transport investment. In HENSHER D.A., STOPHER P.R., *Behavioural Travel Modelling*. London, Croom Helm, pp. 797-814.

BAREL Y., 1986. Le social et ses territoires. In AURIAC F. et BRUNET R., *Espaces, jeux et enjeux*. Paris, Fayard, pp. 131-139.

BRUNET R., 1993. *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*. Paris, Reclus/La Documentation française, 518 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.

DEAR M., 1992. Understanding and overcoming the Nimby syndrome. *Journal of the American Planning Association*, vol. 58, pp. 288-300.

- 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.
- DI MÉO G., 1994. Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle. *Espaces et Sociétés*, n° 78, pp. 15-34.
- HAESBAERT R., 2001. Le mythe de la déterritorialisation. *Géographie et Cultures*, n° 40, pp. 53-75.
- IFEN, 2002. *L'environnement en France*. Paris, La Découverte, 512 p.
- LAFAYE C., THEVENO L., 1993. Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature. *Revue française de sociologie*, n° 4, pp. 495-524.
- LECOURT A., 1999a. La cartographie de la contestation au projet d'une grande infrastructure : une source complémentaire pour restreindre les conflits ? *Norois*, n° 182, pp. 359-364.
- LECOURT A., 1999b. *Stratégies de résolution des conflits liés à l'aménagement du territoire : une géographie des conflits en Bretagne*. Mémoire de DEA, Université de Haute-Bretagne, 85 p.
- LOLIVE J., 1997. La montée en généralité pour sortir du Nimby, la mobilisation associative contre le TGV méditerranéen. *Politix*, n° 39, pp. 109-130.
- LOZATO-GIOTARD J.-P., 1988. La géographie régionale : un modèle pour la géographie générale. *Géopoint 1988*, pp. 87-89.
- LUSSAULT M., 1995. L'objet environnemental dans l'action territoriale. *Montagnes Méditerranéennes*, n° 1, pp. 75-91.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 2002. *La géographie et les territoires. Quelles spécificités au sein des sciences sociales ?* Communication au séminaire de l'équipe Reso en tant que Professeur invité.
- OLLIVRO J., 1994. *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire : l'exemple du TGV Méditerranéen*. Thèse de doctorat, Université de Haute-Bretagne, 870 p.
- OLLIVRO J., 1997. Spécificité des impacts et particularisme culturel : l'exemple du TGV Méditerranéen. *Géographie et Cultures*, n° 22, pp. 65-92.
- RENARD J., 1984. Le tourisme : agent conflictuel de l'utilisation de l'espace littoral en France. *Norois*, n° 121, pp. 45-61.
- ROULIER F., 2000. Introduction aux territoires du bruit : le cas de trois discothèques angevines. *Norois*, n° 185, pp. 99-110.
- TURCO A., 1995. Environnement et discours identitaire dans l'Apennin abruzzais contemporain. *Montagnes Méditerranéennes*, n° 1, pp. 53-60.
- WOLFF J.-P., 2000. Politiques des mobilités à Angers : des conflits aux territoires. *Norois*, n° 185, pp. 77-87.