

Projet de Fin d'Études (PFE) 2021-2022

La perception du bien commun dans les conflits des grands projets d'aménagements aéroportuaires



L'aéroport du Grand Ouest (Notre Dame des Landes) vu sur les maquettes de Vinci, Vinci Airports

La perception du bien commun dans les conflits des grands projets d'aménagements aéroportuaires : étude de 3 cas d'aménagements contestés

**Directeur de recherche
Christophe Demazière**

**Auteure
Amandine Bunoz**

2020-2021

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnels, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Études en génie de l'aménagement et de l'environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

J'adresse dans un premier temps mes remerciements à l'équipe pédagogique du département Aménagement et Environnement de Polytech Tours et les intervenants professionnels pour avoir assuré la partie théorique de ce projet.

Je tiens à remercier tout particulièrement Monsieur Christophe Demazière, mon tuteur de projet de fin d'études pour son aide, son accompagnement et ses conseils qui m'ont permis d'avancer sur ce travail.

En dernier lieu, je souhaite remercier mes camarades de promotion qui de loin ou de près ont su apporter leurs aides et conseils tout au long de ce projet de fin d'études.

TABLE DES FIGURES

Figure 1 – Localisation et types d’espaces de la zone d’accueil du projet de Notre Dame des Landes, (ACIPA, 2016b)	10
Figure 2 - Carte des périmètres d’interventions sur le futur aéroport du Grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes, www.lemoniteur.fr	11
Figure 3 – Chronologie du projet de Notre Dame des Landes, auteure : Amandine BUNOZ.....	13
Figure 4 - tableau prévisionnel du trafic de passagers à l’horizon 2020 pour l’aéroport actuel Nantes Atlantique en fonction de différents acteurs, (Carrard, 2009)	15
Figure 5 - encadré : un bocage préservé de toute urbanisation.....	16
Figure 6 - encadré : les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII)	16
Figure 7- implantation et zone d’expropriation (en orange clair) de l’aéroport de Mirabel dans la province du Québec, https://www.airporthistory.org/mirabel-1-fr.html	21
Figure 8 – Carte du territoire exproprié correspondant à 30 fois la superficie de l’aéroport Trudeau environ 10 fois plus que les grands aéroports de l’époque, https://www.jstor.org/stable/26350486?seq=1#metadata_info_tab_contents	23
Figure 9 - Emplacement de l’aéroport de Mirabel dans la région montréalaise, le périmètre en rouge correspond à la zone expropriée, http://kemperosonlademocratie.unblog.fr/2014/02/05/gpiis-le-cas-de-laeroport-de-mirabel-montreal-raconte-par-un-film-documentaire-projete-mercredi-12-fevrier-20-h-30-a-lespace-associatif-a-linitiative-du-collectif-nddl-quimpercornouaille-le-fan-2/	23
Figure 10 – carte de l’aéroport d’Heathrow (LHR) dans son tissu urbain, et la densité de population, https://journals.openedition.org/geocarrefour/10111?lang=en	25
Figure 11 - : Tableau récapitulatif des projets aéroportuaires étudiés : le projet de Notre Dame des Landes, le projet de Mirabel et le projet de Heathrow, auteure : A.Bunoz	28
Figure 12 – Les quatre dimensions conflictuelles possibles du conflit d’aménagement, https://www.persee.fr/doc/coloc_0291-4700_2003_num_23_1_1662	31

Table des figures	6
Sommaire	7
Introduction générale	8
État de l'art.....	9
I. La naissance du projet de Notre Dame des Landes	9
1) Les projets aéroportuaires en France et le projet de Notre Dame des Landes.....	9
2) Définition de l'objet de recherche	11
II. État de l'art.....	12
1) Le bien commun : une notion de débats dans les grands projets d'aménagement	12
2) Notre Dame des Landes et position vis-à-vis du bien commun et de l'utilité publique .	12
A) Les grandes phases du projet de NDDL.....	13
B) Retour sur le débat du projet.....	13
III. Problématique et hypothèses	17
Méthodologie de l'enquête	18
Enquête : études de cas	20
I. Introduction de la phase d'enquête.....	20
II. L'utilisation de l'argument du bien commun dans des projets d'aménagement aéroportuaires à l'étranger	20
1) Étude de cas 1 : l'aéroport de Mirabel	20
2) Étude de cas 2 : l'extension de l'aéroport d'Heathrow	24
Analyse commune	27
I. Présentation des résultats	27
II. Comparaison et analyse des études de cas	28
III. Éléments de réponse à la problématique	32
IV. Vérification des hypothèses	32
Préconisations	34
Conclusion générale	35
Bibliographie	37
Résumé	40

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'abandon officiel du projet de l'aéroport de Notre Dames des Landes a été annoncé le 17 janvier 2018 par le premier ministre Edouard Philippe qui selon lui était devenu « l'aéroport de la division » (Compagnon, 2018). En effet, plus de 50 ans séparent l'idée de l'émergence du projet et son abandon, le projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes étant devenu la source de nombreuses oppositions qui ont alimentées un long et complexe débat. Dès l'annonce du projet, deux parties se sont formées : les pros-projet et les opposants du projet, tous deux ont animé un débat houleux pendant de longues années. L'opposition à ce projet a été largement mise en avant et a porté ses fruits car les travaux de l'aéroport n'ont jamais débuté. Partisans et opposants au projet défendent leurs idées de ce qui pour eux est bon pour la société ; le bien commun tel qu'ils le décrivent est donc l'idéal à atteindre ou du moins à protéger.

À partir de ce conflit d'aménagement, symbole de la contestation de projets aéroportuaires en France, nous pouvons nous demander : comment l'argument du « bien commun » est utilisé et comment alimente-t-il les débats dans les grands projets d'aménagement aéroportuaires ?

Pour balayer ce sujet, dans une première partie un état de l'art sera présenté en explicitant les notions clés, la naissance du débat autour du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes ainsi que l'objet de recherche qui va organiser l'étude. Ce travail préliminaire nous amènera à l'élaboration des hypothèses sur lesquelles s'orientera la suite du travail. Nous aborderons la méthode choisie pour répondre aux hypothèses exposées. Dans une seconde partie, nous présenterons la phase d'enquête qui consistera en l'étude de deux cas de projets aéroportuaire contestés à l'étranger. Ces études de cas permettront d'alimenter des réponses à la problématique. Une analyse de ces résultats sera produite, notamment dans une comparaison quantitative qui nous permettra de trouver des similitudes ou des divergences entre le projet de Notre Dame des Landes et les deux autres études de cas. Enfin ce travail abordera les préconisations que nous pouvons soulever pour aller plus loin dans ce travail.

I. La naissance du projet de Notre Dame des Landes

1) Les projets aéroportuaires en France et le projet de Notre Dame des Landes

Dans un premier temps, nous allons revenir sur les définitions générales pour centrer le discours autour des projets aéroportuaires, ensuite nous déclinerons cette définition au cas de Notre Dame des Landes.

Les projets aéroportuaires ont connu ces dernières années une explosion que ce soit pour agrandir une structure déjà existante ou pour une nouvelle construction. Partout dans le monde des nouveaux aéroports sortent de terre pour capter un trafic aérien en pleine expansion. Les équipements aéroportuaires sont devenus un atout stratégique de développement économique et touristique. L'aéroport devient une plateforme d'échange qui d'inscrit dans une logique territoriale (Drouet & Collin, 2000). A la demande du conseil supérieur de l'aviation civile, un rapport sur la situation du maillage aéroportuaire français a été établi. Ce dernier affirme un lien fort entre l'aéroport et le développement économique des territoires car beaucoup d'aéroports ont polarisé des activités économiques aéronautiques, industrielles, logistiques ou militaires (CSAC, 2017). Le paysage aéroportuaire français a été profondément bouleversé entre implantation de nouveau aéroports, agrandissement d'aéroport sans oublier les luttes que de tels projets soulèvent, et sans doute il continuera de l'être. Les projets aéroportuaires sont à l'origine, depuis la déréglementation du transport aérien du début des années 90 et l'explosion du trafic aérien à l'échelle mondiale, de conflits qui se sont établis entre les élus, les gestionnaires d'aéroport, les compagnies aériennes et les pouvoirs publics d'une part et les populations riveraines, les collectivités locales et les associations de citoyens d'autre part. Les élus quant à eux se retrouvent dans une position délicate entre la volonté de dynamiser leur territoire grâce à une infrastructure de transport de taille et le souhait de soutenir leurs citoyens qui s'opposent au projet (Carrard, 2012). Deux raisonnements s'échappent des conflits : celui du développement et de la croissance économique et celui de la protection environnementale. L'acceptabilité sociale d'un nouvel aéroport est difficile, en France tous les projets qui ont touché soit l'extension ou la création d'un aéroport ont déclenché de forte mobilisation de la part des opposants (Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2017).

Le site de Notre Dame des Landes est l'espace qui a été retenu pour accueillir le projet aéroportuaire en substitution à l'aéroport de Nantes-Atlantique situé au sud de Nantes. L'arrêté de la création de la « Zone d'Aménagement Différée » (ZAD) date de janvier 2014 et s'applique sur 1200 ha répartis sur 4 communes dont l'essentiel sur le territoire de Notre Dame des Landes (Rialland-Juin, 2016). Notre Dame des Landes est une commune du département de la Loire Atlantique, en région Pays de Loire qui a conservé un caractère rural avec une économie dominée par l'agriculture et l'élevage. Selon la grille communale de densité élaborée par l'Insee, la commune de Notre Dame des Landes est considérée comme un territoire de faible densité (Insee, 2020). Au sud de la commune, on retrouve un bocage humide et des landes relictuelles (Inpn, 2021). Dans les années 70, l'idée de construction d'un aéroport sur la commune a laissé entrevoir la possibilité d'un bouleversement sur le territoire (*figure 1*).

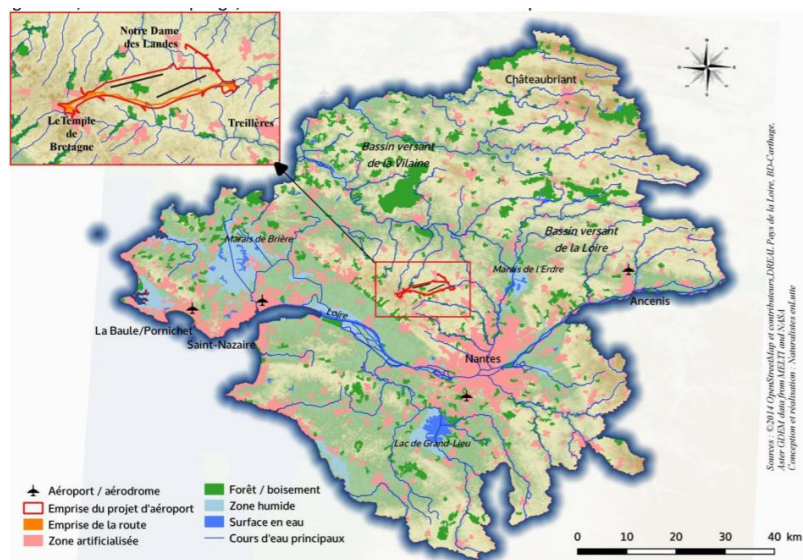


Figure 1 – Localisation et types d'espaces de la zone d'accueil du projet de Notre Dame des Landes, (ACIPA, 2016b)

Le projet de Notre Dame des Landes a émergé dans les années 1960. Il s'agissait de construire un nouvel aéroport pour le Grand Ouest afin de répondre à la future saturation de celui de Nantes Atlantique. Le site de Notre Dame des Landes a été retenu pour accueillir le futur aéroport de la région. Nous reviendrons plus tard dans la suite de ce travail sur la chronologie et les grandes phases qui ont animé le projet aéroportuaire. L'actuel aéroport de Nantes Atlantique a connu une forte augmentation de son trafic, ses infrastructures ont été estimées comme n'ayant plus la capacité d'accueillir dans les années à venir le trafic de passagers. Les élus ont donc fait le choix d'un projet aéroportuaire dans lequel les activités actuelles de l'aéroport de Nantes Atlantiques seraient transférées vers le futur aéroport (Commission nationale du débat publique, s. d.). En plus de répondre à la saturation de l'aéroport Nantes Atlantiques, les élus voient donc en ce projet un moyen d'améliorer l'offre de mobilité de la région et son ouverture vers les principales villes françaises, européennes et internationales et de contribuer au développement économique du territoire.

L'aéroport actuel est doté que d'une seule piste, ce qui limite sa dimension d'accueil de passagers et son développement. Même au prix de quelques réaménagements, la saturation de ces équipements est prévue pour 2020/2025 (Carrard, 2009). Ce sont ces motivations qui ont amené les élus à réfléchir à une relocalisation de l'aéroport. Nous verrons par la suite que les calculs établis pour déterminer la fréquentation en nombre de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique, à l'horizon 2025 ont été à l'origine de débats puisque des associations ou regroupement de citoyens ont estimé que la fréquentation avait été calculée à la hausse pour défendre l'idée de la nécessité de construire le nouvel aéroport de Notre Dame des Landes avec une plus grande capacité d'accueil.

L'ensemble du projet fait l'objet de 2 opérations :

- Les travaux de réalisation de la plateforme aéroportuaire d'une surface totale de 950 hectares comprenant 2 pistes et leurs voies de desserte ainsi qu'une zone d'installation (stationnement des avions, aérogare)
- Les travaux de réalisation de la desserte qui comprennent la construction de nouvelles voies et des travaux de recalibrage sur les voies existantes (figure 2).

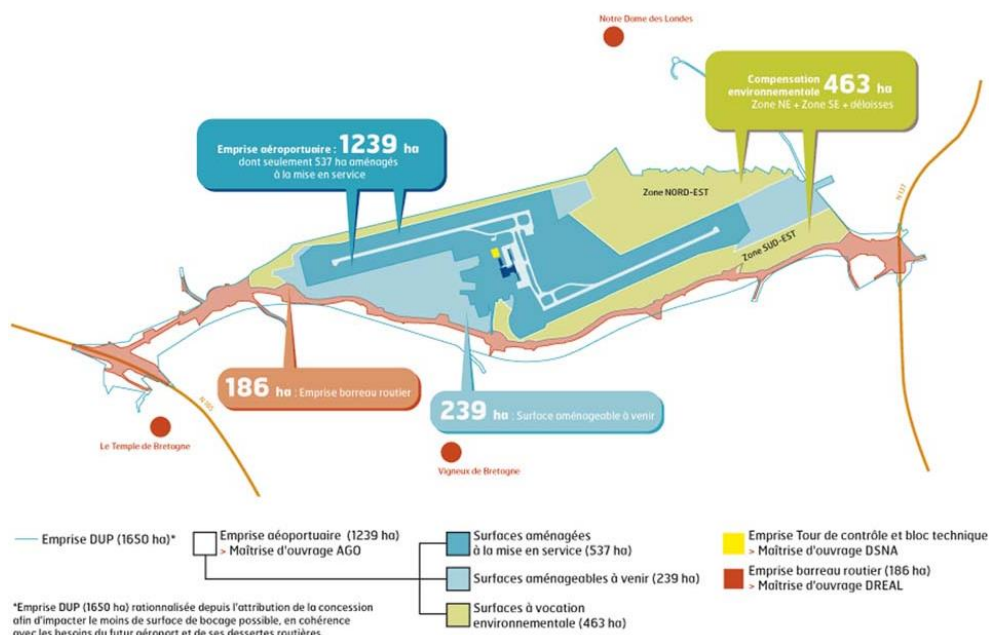


Figure 2 - Carte des périmètres d'interventions sur le futur aéroport du Grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes, www.lemoniteur.fr

2) Définition de l'objet de recherche

Nous avons vu que le projet de Notre Dame des Landes a soulevé un long et complexe débat. On retrouve une littérature très riche au sujet de la lutte anti-aéroport avec les argumentaires des défenseurs du projet et des opposants du projet. Bien que les arguments et débats autour du projet sont largement développés, peu d'articles font référence à la notion de bien commun et d'utilité publique qui ont construit la base du débat. Le bien commun semble être la notion qui relie les conflits au sujet de Notre Dame des Landes. L'objet de recherche de ce travail se tournera ainsi sur la notion de bien commun dans les projets d'aménagement avec le projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes comme support de la discussion.

Avant d'entrer dans l'état de l'art en tant que tel, il est nécessaire de définir les différents concepts et idées sur lesquels porteront la discussion. Les notions de bien commun, d'utilité publique et d'intérêt général sont trois notions complexes et difficiles à définir mais que l'on va tenter de cerner et de relier avec le débat du projet d'aménagement de l'aéroport de Notre Dame des Landes.

La définition classique et originelle du bien commun peut se rapprocher de celle de l'encyclique *Mater et magistra* (1961) décrite comme « l'ensemble des conditions sociales permettant à la personne d'atteindre mieux et plus facilement son plein épanouissement » (Libreria Editrice Vaticana, s. d.). Cette définition est au départ d'ordre religieux et s'apparente au bien de « nous tous » comme le bien recherché par chaque personne mais aussi pour les personnes qui font partie de la même communauté sociale. En philosophie, la transcendance du bien commun était traitée par Aristote comme « la prospérité de la communauté parfaite » (O'Neill, 2021) car le bien commun va dans le sens des membres de la communauté. Le bien commun ne résistera pas à la modernité, Max Weber s'est aussi longtemps intéressé à ces notions de communauté et de commun. Selon lui, la conception du commun concerne « les différentes formes d'appropriation des biens et notamment sur la possibilité et la nécessité de distinguer une certaine catégorie de biens dont la nature oblige à dépasser l'alternative sommaire entre propriété privée et propriété publique » (Colliot-Thélène, 2019). Autrement dit, il recentre la question de la propriété et la « privatisation » de la terre en l'opposant au bien commun. Après avoir été développé en théologie et en philosophie, le bien commun a été invoqué

dans d'autres disciplines : le droit, les sciences sociales, la politique. La définition contemporaine qui lui est donnée est qu'il représente « tout ce qui est profitable à long terme pour l'ensemble des membres de la société » (FLAHAULT et al., 2013). Le mot « bien commun » se retrouve aujourd'hui remis en scène et en question à mesure que les problèmes écologiques s'imposent davantage à notre société.

Ce processus de bien commun fait ressortir l'enjeu de l'intérêt général d'autant plus dans le cadre de l'aménagement du territoire qui s'est lui-même constitué historiquement comme répondant à l'intérêt général (Pailloux, 2015). Il n'existe pas de réelle définition juridique de l'intérêt général en France, ce n'est pas simplement la somme des intérêts particuliers mais une notion bien supérieure. La détermination de cet intérêt général est fréquemment le résultat d'un choix effectué par les services publics que ce soit dans la constitution ou la loi. L'intérêt général est une notion qui varie selon les époques, on peut citer l'exemple de la culture qui longtemps a été considérée comme non importante, puis sa place dans la société a évolué et on a admis que le développement culturel devienne un service public. Cet exemple s'est appliqué à d'autres principes comme l'environnement qui s'est installé que récemment dans notre société tel un bien à défendre.

II. État de l'art

1) Le bien commun : une notion de débats dans les grands projets d'aménagement

Nous allons poursuivre cette définition de bien commun en l'axant au sujet qui nous intéresse : les projets d'aménagement et plus spécifiquement le projet de Notre Dame des Landes.

Depuis l'occupation de la zone d'aménagement différée, la lutte anti-aéroport s'est construite avec un discours en désaccord avec les modalités actuelles de la société. C'est cette notion du bien commun qui va nous intéresser. Pour conférer un statut de bien commun à un projet il faut qu'il y ait un accord sur les modalités et valeurs qui régissent le « commun » (Clerck, 2018). L'idée de l'intérêt général a été profondément remise en cause à partir des années 80 lorsque les conflits autour des projets aéroportuaires se sont généralisés. Longtemps l'intérêt général a fait consensus car il était perçu comme « tout ce qui permettait de moderniser, d'équiper et de développer le pays », il s'est succédé à ce consensus une vision tout autre qui porte sur la signification donnée à l'intérêt général (le développement économique ou la protection de l'environnement) (Subra, 2016). L'État n'est plus le seul à faire prévaloir l'intérêt général car il a déconcentré les pouvoirs et il s'agit de faire émerger un consensus suffisant autour de l'intérêt général (E.Thomas, 2021). Le bien commun peut être valorisé, protégé ou au contraire menacé selon les modalités d'aménagement du territoire. Juridiquement le projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes a été soumis au décret du 9 février 2008 qui a déclaré « d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport du Grand Ouest - Notre-Dame-des-Landes et sa desserte routière et de voies nouvelles ou de recalibrage de voies existantes, et des ouvrages d'assainissement » (JO, n°35 du 10 février 2008 et rectificatif publié au JO, n°40 du 16 février 2008.).

La définition que nous avons tirée du bien commun nous a confirmés que son utilisation peut défendre des idées opposées. C'est ce que nous allons aborder dans la prochaine partie de cet écrit en revenant sur les dialectiques des deux camps que le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes a causés.

2) Notre Dame des Landes et position vis-à-vis du bien commun et de l'utilité publique

Avant de rentrer dans ces argumentaires, nous allons illustrer la chronologie du projet de son annonce en 1970 à son abandon en 2018. Ce cheminement permettra de resituer les grandes phases du projet, d'en

déterminer les grands tournants et les périodes qui ont été charnières dans la construction du débat avant d'aborder les discussions qui séparent les deux camps (partisans et opposants).

A) Les grandes phases du projet de NDDL

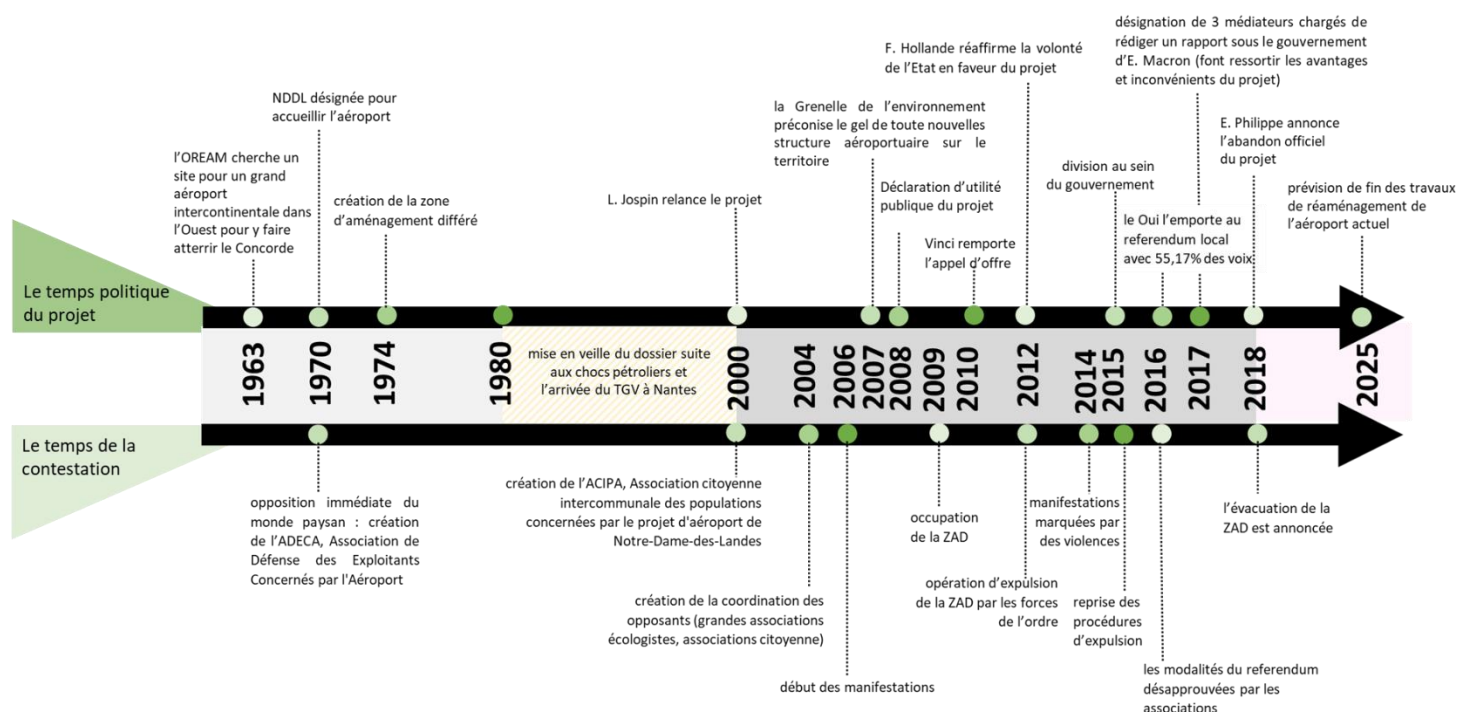


Figure 3 – Chronologie du projet de Notre Dame des Landes, auteure : Amandine BUNOZ

sources : (leparisien.fr, 2018), (Ouest France, 2020), (AFP, 2018)

B) Retour sur le débat du projet

Lorsque l'on parlera de partisans ou d'opposants au projet, cela ne concerne pas seulement les élus mais aussi les citoyens qui eux-mêmes partagent des arguments, s'immiscent et se positionnent dans le débat. En parcourant les articles de presse et articles scientifiques qui présentent les arguments défendus par chacun des deux camps (partisans et opposants du projet), on constate que le « bien commun » est utilisé par les deux parties pour défendre leur opinion sur le projet.

❖ Les arguments des partisans du projet

Une des principales motivations à soutenir le projet de Notre Dame des Landes concerne la croissance économique et la dynamique d'emplois que générerait un nouvel aéroport d'une capacité plus conséquente. En effet, certains acteurs mettent en avant les dynamiques économiques induites par les aéroports surtout en matière d'emplois et de contribution économique territoriale (CET)¹. L'aéroport est de plus en plus une activité économique localisée et durable sur un territoire, désigné comme pôle de service ou plateforme de logistique, des emplois sont donc automatiquement générés (Drouet & Collin, 2000). D'après l'association

¹ La CET, contribution économique territoriale, remplace la taxe professionnelle depuis 2010. C'est un impôt local qui est affecté et réparti entre collectivités locales à savoir les communes et EPCI, les départements et les régions.

Des ailes pour l'Ouest, le projet d'aéroport générera au moins 3500 emplois liés à la construction du chantier et à l'activité de l'aéroport (*L'association Des Ailes pour l'Ouest*, s. d.).

De plus, le projet aéroportuaire est pensé en termes de desserte avec la création de nouvelles voies de circulations, les défenseurs du projet estiment que ce réaménagement de la voirie participerait à intégrer un espace rural dans une dynamique territoriale (Drouet & Collin, 2000). Les élus ont impulsé le projet dans le contexte de rééquilibrage du territoire (Pailloux, 2015).

Le déplacement de l'aéroport de Nantes semble nécessaire d'un point de vue logistique sur le long terme. Ils estiment que le trafic de passagers ne pouvait pas être comblé par l'aéroport actuel qui est au bord de la saturation sans possibilité d'agrandir le site, enserré entre une zone urbaine et la zone naturelle du lac de Grand lieu. Selon un rapport de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), l'adaptation de l'aéroport actuel à ce trafic serait plus coûteuse qu'un transfert des activités vers le site de Notre Dame des Landes (*Notre-Dame-des-Landes abandonné ?*, 2018).

Les nuisances sonores qui constituent un élément important dans les projets aéroportuaires ont été abordées par les partisans du projet. Ils estiment que le maintien de l'aéroport à Nantes n'est pas durable par rapport aux nuisances sonores. De par sa grande proximité avec la métropole nantaise et étant donnée l'orientation de la piste actuelle Sud-Ouest/ Nord-est (Rialland-Juin, 2013), la construction d'un nouvel aéroport plus éloigné du grand centre urbain de la région solutionnerait les problèmes liés au bruit. Dans le cadre de la commission du dialogue relative au projet de nouvel aéroport à Notre Dame des Landes, il a été demandé à la DGAC de réaliser des études de bruit sur l'aérodrome de Nantes Atlantique à l'horizon 2030. En 2004, le PEB, plan d'exposition au bruit concerne environ 42 000 personnes, une estimation a été réalisée dans le cas où le trafic de voyageurs atteindrait 4,5 millions de passagers. Cette simulation a montré que 63 000 personnes seraient concernées par le PEB.

En outre, le transfert aurait l'avantage de libérer 650 ha dans l'agglomération, qui pourraient être urbanisés et une opportunité pour développer de nouveaux projets pour la ville Nantaise.

Ici, le bien commun est défendu en tant que bien économique qui permettrait de dynamiser la région car le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes est vu comme un projet fédérateur à l'échelle du Grand Ouest qui disposera d'un fort potentiel de développement ainsi que d'une agglomération dynamique (Carrard, 2012). Les nuisances environnementales sont présentées comme « le prix » de la croissance économique.

❖ Les arguments des opposants du projet

Ce « prix » de la croissance économique est loin d'être accepté par tous et le projet aéroportuaire de Notre Dame des Landes est perçu comme une atteinte indubitable à la protection de l'environnement. Le projet est considéré comme niant doublement le défi climatique. D'une part, car l'aéroport s'inscrit dans une vision de développement du transport aérien, le mode de transport chef de file de l'émission de gaz à effet de serre par kilomètre. D'autre part, car son implantation est prévue sur une zone humide, un espace de biodiversité dont dépend 50% des oiseaux et 30% des espèces végétales (eaufrance, 2018). En effet, le projet se développe sur le territoire des communes de Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des Fontaines, Notre-Dame-des-Landes, Treillières, et Vigneux-de-Bretagne, qui appartiennent à la communauté de communes d'Erdre et Gesvres. Ce site s'inscrit dans des espaces naturels préservés de l'estuaire de la Loire, de la vallée de l'Erdre et du lac de Grand-Lieu, dans une zone humide, sur un plateau bocager au relief peu marqué, dont le paysage homogène a été façonné par une activité agricole traditionnelle. Ces zones humides sont précieuses, en plus d'abriter une riche biodiversité, elles vont réguler les inondations et stocker du carbone.

Conscients d'implanter un projet d'aménagement sur une zone humide, les porteurs du projet ont proposé une méthode de compensation concernant la biodiversité et les zones humides. Cette option est considérée comme trop théorique et non prouvée sur le terrain. Selon des études, compenser à l'identique relève de l'utopie car les objectifs d'efficacité et de délais sont rarement atteints et le risque d'échec des travaux de génie écologique n'est pas à négliger (De Billy et al., 2015). Le projet est donc accusé de « greenwashing », le groupe Vinci a déclaré que « l'aéroport de Notre Dame des Landes sera exemplaire au niveau environnemental » et que les dommages de la construction seront quasiment annulés en assurant la basse consommation de l'aérogares, de liaisons douces ou encore d'un musée du bocage (Weiler, 2013). Autant d'arguments qui ne conviennent pas aux riverains, écologistes et naturalistes, d'autant plus que la méthode de compensation proposée par Vinci a été invalidée le 9 avril 2013 par le comité d'experts scientifiques (de MARSILY et al., 2013).

De surcroît, l'aéroport de Notre Dame des Landes était prévu sur une zone agricole d'élevage de bovins pour la production de lait et de viande avec de nombreux bocages. L'agriculture est dynamique sur cette zone, les agriculteurs se sont logiquement opposés au projet le caractérisant de « double peine » : la perte de surfaces agricoles et la modification des pratiques culturales à cause des sites de compensation écologiques (De Billy et al., 2015). Les conséquences de pertes d'emploi et de réductions du potentiel économique du secteur agricole sont soulevées par les agriculteurs qui exploitent sur l'espace du projet.

De plus, d'autres arguments ont été prônés par les opposants du projet. Des hypothèses prévisionnelles sur la fréquentation en nombre de passagers à l'horizon 2020 ont été établies par différents acteurs. On constate que les prévisions varient entre 2,0 millions et 4,3 millions selon la personne qui a élaboré l'étude. Les défenseurs du projet estiment une fréquentation très élevée alors que les opposants au projet (associations de citoyens et collectifs) eux estiment que le maître d'ouvrage du projet a prévu à la hausse cette fréquentation est la rabaisse jusqu'à 2,9 millions de passagers (figure 3).

Origine des prévisions	Trafic passagers à l'horizon 2020
- Dossier des 80 000 citoyens ; toute la vérité : (ACIPA, BVV, ADECA) ⁶⁶	2,9 millions/an
- Solidarités Ecologie :	entre 2,7 et 4 millions/an
- Bien Vivre à Vigneux (BVV) :	entre 3,2 et 3,6 millions/an
- CCI direction de l'aéroport de NA	4 millions/an
- Expertise complémentaire ⁶⁷ :	entre 3,4 et 4,3 millions/an
- Le maître d'ouvrage (DGAC) :	entre 4 et 4,3 millions/an

Figure 4 - tableau prévisionnel du trafic de passagers à l'horizon 2020 pour l'aéroport actuel Nantes Atlantique en fonction de différents acteurs, (Carrard, 2009)

L'environnement est donc, ici, le bien commun à défendre. En se basant sur des analyses et études de terrains les opposants du projet ont construit un argumentaire qui remet en cause la parole des porteurs du projet. Cette lutte, aura permis de geler tout projet d'aménagement, la zone est donc restée intacte et protégée d'un éventuel remembrement sans avoir connu d'urbanisation en 50 ans (figure 4).

Le gel du projet pendant de longues années

La riche biodiversité dans la zone est en partie due au gel du projet depuis plusieurs années. Le fait que le projet ne soit pas sorti de terre, la zone est restée intacte. La ZAD est le lieu idéal des tritons marbrés, des grenouilles agiles et des campagnols amphibiens. Ce bocage n'a pas beaucoup changé depuis 50 ans, il n'a pas subi les transformations habituelles du paysage agricole français, pas de regroupement de parcelles de terres donc pas de coupage des haies, arbres, talus qui sont le refuge de nombreuses espèces. De plus, plus de 200

mares ont été répertoriées et les lits des ruisseaux de la zone n'ont pas été rectifié. La plupart du terrain de la ZAD est encore exploitée par des éleveurs, agriculteurs sous contrat avec Vinci (le maître d'ouvrage du projet d'aéroport) expulsables et qui ont refusé de quitter la zone et par des occupants de la ZAD qui ont développées des projets agricoles alternatifs. Ainsi, si le territoire de Notre Dame des Landes est resté quasiment intact pendant toutes ces années, c'est en partie car la lutte anti-aéroport a figé le projet et empêché tout autre aménagement urbain sur la zone. (Dauphin, 2016).

Figure 5 - encadré : un bocage préservé de toute urbanisation

Les opposants du projet ne se sont pas arrêtés à une simple défense de leurs arguments, certains ont pris la lutte à bras-le-corps en s'impliquant physiquement dans la lutte et la défense de leurs opinions. En effet, la zone qui avait fait l'objet d'une « Zone d'aménagement différée » en 1974 portée par le Conseil général de la Loire-Atlantique puis par la décision interministérielle du 26 octobre 2000 (Préfecture de la région pays de la Loire, préfecture de la Loire atlantique, 2009) a été occupée par des opposants venant de tout le territoire national puis rebaptisée en « Zone à défendre ». L'occupation est le moyen mis en œuvre pour défendre ce qui est considéré comme le bien commun du point de vue des opposants.

❖ **L'occupation de la ZAD : une réelle défense du bien commun ?**

Des opposants ont alors investi la zone d'aménagement différée et y ont développé un mode de vie alternatif, une économie à part dépendante dans le but de s'affranchir de tous liens avec l'Etat. Cet « habiter de résistance collective » (Barbe, 2016) alimente une critique de la modernité occidentale et des modes d'aménager dans un contexte de mondialisation. Habiter en conscience d'habiter, c'est s'engager politiquement et échapper au syndrome du « Nimby »². Les occupants cohabitent avec les riverains qui souvent sont des agriculteurs, une forme de mise en réseau s'est ainsi établie autour d'une sensibilité environnementale (Clerck, 2018). Tous deux s'accordent sur le fait de qualifier Notre Dame des Lande de Grand Projet Inutile et Imposé (figure 5).

Les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII)

Dans les années 2010 est apparue l'expression de « Grand Projet Inutile » pour désigner les projets dont l'utilité est remise en cause par les opposants. Le projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes devient rapidement un symbole des projets jugés par les militants écologistes d'inutiles voire imposés. En 2012, l'expression devient « Grand Projet Inutile et Imposé » en appuyant sur l'aspect « imposé » du projet auprès des populations. Le terme GPII rentre alors dans les médias et dans les discours (ACIPA, 2016a). Le média Reporterre a créé une carte interactive qui localise l'ensemble des projets jugés d'inutiles et imposés. Au total plus d'une centaine de luttes ont été recensées sous des catégories différentes (bétonnage, transport, énergie, agriculture, industrie, déchets, commerce). L'objectif de cette carte est de servir d'outil de mobilisation afin d'inciter à rejoindre les collectifs de lutte (Reporterre, 2020).

Figure 6 - encadré : les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII)

Cependant, après l'annonce de l'abandon officiel du projet d'aéroport, certains occupants souhaitent poursuivre leurs activités sur la ZAD en restant vivre sur les lieux avec la volonté de poursuivre un mode de vie alternatif. Cependant si l'on regarde sur le long terme, ces notions ne s'accordent pas avec l'idée du bien commun car cette démarche crée une communauté fermée qui ne souhaite plus dépendre de l'Etat qui peut participer à une division sociale et contredit l'idée d'agir au nom de l'intérêt général.

² Nimby : « Not in my backyard », attitude qui consiste à refuser que tout projet éclore à proximité de son lieu de vie ou d'approuver un projet dès lors qu'il se fait ailleurs.

III. Problématique et hypothèses

Afin de répondre à cette problématique de recherches (*« Comment l'argument du « bien commun » est utilisé et comment alimente-t-il les débats dans les grands projets d'aménagement aéroportuaires ? »*) plusieurs hypothèses sont formulées :

H1 : L'environnement est davantage intégré comme un bien commun à défendre et comme un moyen de lutter contre les grands projets d'aménagement.

L'hypothèse 1 souligne le fait que l'environnement est un élément qui doit construire une réflexion lorsque que l'on souhaite construire un grand projet d'aménagement comme celui de Notre Dame des Landes. En effet, l'environnement a été placé au centre de l'argumentaire par les défenseurs du projet de NDDL et l'on peut supposer que ce phénomène a été le même pour d'autre projets d'aménagement.

H2 : Le bien commun dans les projets d'aménagement est une notion subjective qui dépend de la localisation de l'acteur (distance au site) et de leurs intérêts (agriculteurs, exploitants ou employés d'aéroports...). Chaque personne va défendre le bien commun en fonction de sa personne, de son lieu de vie, de son mode de vie, et de ses priorités. Une personne qui vit près de la zone où le projet aéroportuaire doit être construit s'opposera sensiblement au projet.

MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

La littérature est riche au sujet de la lutte anti-aéroport avec les argumentaires des défenseurs du projet et des opposants. Cependant, les articles scientifiques à ce sujet sont pour beaucoup, datés d'avant 2018, l'année de la décision officielle sur l'abandon définitif du projet, ainsi peu de recul est pris dans les articles qui se concentrent autour des dialectiques qui animent un débat vieux de 50 ans. Dans la littérature, on retrouve également, de nombreux textes et témoignages sur le développement du mode de vie dans la ZAD avec sa gestion et son organisation. Bien que les arguments et débats autour du projet sont largement développés, peu d'articles font référence à la notion de bien commun et d'utilité publique et à leurs liens avec le débat qui a émergé autour du projet aéroportuaire de Loire-Atlantique.

L'ensemble des informations extraites de la documentation a servi de base pour orienter un sujet très large et très documenté vers un objet de recherche plus précis qu'est le bien commun. Différentes ressources ont été mobilisées pour proposer un état des lieux sur Notre Dame des Landes. D'un part le sujet est largement documenté par des articles de presse, on peut citer : Le Monde, Sud-Ouest, Ouest-France, Mediapart, le Parisien. En effet le projet de Notre Dame des Landes a connu une forte médiatisation portée surtout par des groupes de citoyens qui ont affirmé radicalement leur opposition au projet. À noter que des associations et collectifs se sont formés pour appuyer les arguments en faveur ou à l'encontre du projet. On peut citer l'association *Des Ailes pour l'Ouest* qui expose ses arguments en soutien au transfert de l'aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes ou l'ACIPA (*Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre Dame des Landes*) qui promeut son opposition au projet controversé. Tout au long de la controverse, ces associations et collectifs ont largement misé sur la communication que l'on retrouve sur leur site, tracts, affiches, de nombreux éléments qui témoignent de leurs positions et opinions à l'égard du projet. Ensuite, d'autres supports ont été exploités, il existe plusieurs articles scientifiques qui s'orientent sur les questions de l'occupation de la ZAD, ou alors sur des aspects plus politiques comme les conséquences impliquées par un tel projet au niveau des relations avec Rennes par exemple.

Pour répondre à la problématique énoncée précédemment, une phase d'enquête sera réalisée afin de recueillir des informations sur l'articulation du bien commun autour de différents projets et sur l'appropriation qui en découle pour construire le débat. Les recherches bibliographiques ont prouvé que peu de rapports mettaient en relation différentes étude de cas. En d'autres termes la littérature traite seulement d'un projet aéroportuaire mais n'applique aucune comparaison avec d'autres projets controversés.

L'idée pour cette phase d'enquête sera de se projeter sur l'étude de cas où les projets d'aéroports ont été contestés autour de la question du bien commun comme arguments, enfin à la suite de ces différentes études il sera possible de généraliser l'utilisation du bien commun dans les grands projets d'aménagement aéroportuaire.

Du point de vue méthodologique, cela consistera en une étude comparative qui se déroulera selon la démarche suivante :

- Étape 1 : dresser un inventaire des études de cas sélectionnées qui s'inscrivent dans un contexte de contestation entre citoyens, élus et d'autres acteurs. Les cas d'étude seront ciblés sur des projets d'aéroport car ce sont des infrastructures très particulières concernant leurs nuisances (bruit, urbanisation engendrée aux alentours...).

- Étape 2 : recherches documentaires sur chacun des cas sélectionnés. Les données collectées seront de type qualitatif et seront collectées via un travail de recherches bibliographiques archives, articles de journaux, article scientifique). Ces données seront de types « secondaires » car il s'agit de données collectées par une personne ou une institution extérieure.
- Étape 3 : Analyse globale qui découle des cas étudiés.
- Étape 4 : Généralisation sur la perception du bien commun et mise en relation avec le cas de Notre Dame des Landes. On va utiliser une approche comparative pour établir une généralité à partir des résultats.

Pour résumer en quelques lignes la démarche de ce projet de fin d'études, il s'agit de partir d'une problématique observée : la contestation autour du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes. Cette problématique a mené au questionnement autour de l'utilisation de l'argument de défense du bien commun. Pour pouvoir tirer des conclusions sur l'utilisation du bien commun, une étude comparative, décrite ci-dessus, avec d'autres cas similaires sera réalisée.

ENQUÊTE : ÉTUDES DE CAS

I. Introduction de la phase d'enquête

Pour chacune des études de cas, les références bibliographiques sont de 2 ordres :

- Revues scientifiques qui traitent des cas considérés
- Revues de presses : pour visualiser les débats et les ressentis autour de l'annonce d'un projet et l'agitation que celui-ci a entraîné.

Ainsi dans la suite de ce document, nous cherchons à comprendre comment la volonté de défendre le bien commun a provoqué des débats autour d'autres projets d'aménagement aéroportuaires.

Les deux études de cas sélectionnées pour cette phase d'enquête sont :

- **Le projet d'aéroport de Mirabel** au Canada
- **Le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow** au Royaume-Uni

L'objectif était de sélectionner des études de cas qui répondent à plusieurs critères afin de pouvoir croiser les analyses entre elles et d'en déduire diverses conclusions.

Tout d'abord nous nous sommes orientés sur des projets annoncés dans les années 60 et 70 et qui ont été discutés pendant de nombreuses années pour Heathrow par exemple mais aussi où la discussion a été beaucoup plus courte pour le cas de Mirabel, afin d'intégrer la notion de temporalité et suivre l'évolution de l'utilisation du bien commun comme un argument central dans les débats. Ensuite, il a été intéressant d'étudier à la fois un projet qui a abouti à sa construction et un second qui a été rejeté, ainsi nous pourrions comprendre les argumentaires les plus déterminants dans la prise de décision finale. De plus les études de cas sont diversifiées sur la nature du projet : on retrouve un projet de construction d'aéroport (Mirabel) et un projet d'extension d'aéroport (Heathrow), une alternative souvent exposée de nos jours pour répondre aux surcharges de trafics. Enfin, nous verrons que certains projets ont des relations entre eux et servent d'exemples pour augmenter des conflits à l'étranger, les opposants à un projet peuvent s'appuyer sur l'échec d'un aéroport dans un autre pays pour défendre leurs idées. Dans les deux études de cas, la panoplie d'arguments utilisés ainsi que le profil des acteurs du conflit et le lien qu'elles détiennent avec le projet seront analysés.

II. L'utilisation de l'argument du bien commun dans des projets d'aménagements aéroportuaires à l'étranger

1) Étude de cas 1 : l'aéroport de Mirabel

L'idée de construction d'un nouvel aéroport au Québec intervient dans un contexte de boom économique que va connaître Montréal dans les années 60. L'aéroport existant, l'aéroport de Dorval, n'avait plus la capacité de répondre au trafic en expansion. Le gouvernement fédéral décida en 1968 que la construction d'un nouvel aéroport international constituait la seule solution pour pallier les futurs besoins de transport aérien de la région de Montréal (Groot & Adou, 2019). L'aéroport devait être l'un des plus grands aéroports du monde et servir de hub majeur reliant l'Europe à l'Amérique du Nord.

❖ Le projet d'aéroport

Les aménageurs ont cherché à construire un aéroport qui pourrait aspirer une capacité de voyageurs ou de marchandises quasi infinie en y intégrant les méthodes de construction les plus récentes. Le plan directeur de Mirabel prévoyait un aéroport d'une superficie de 6 879 hectares avec un total de 6 pistes (figure 7). Ce plan prévoyait la construction d'un total de 6 aérogares pouvant accueillir au moins 60 millions de passagers.

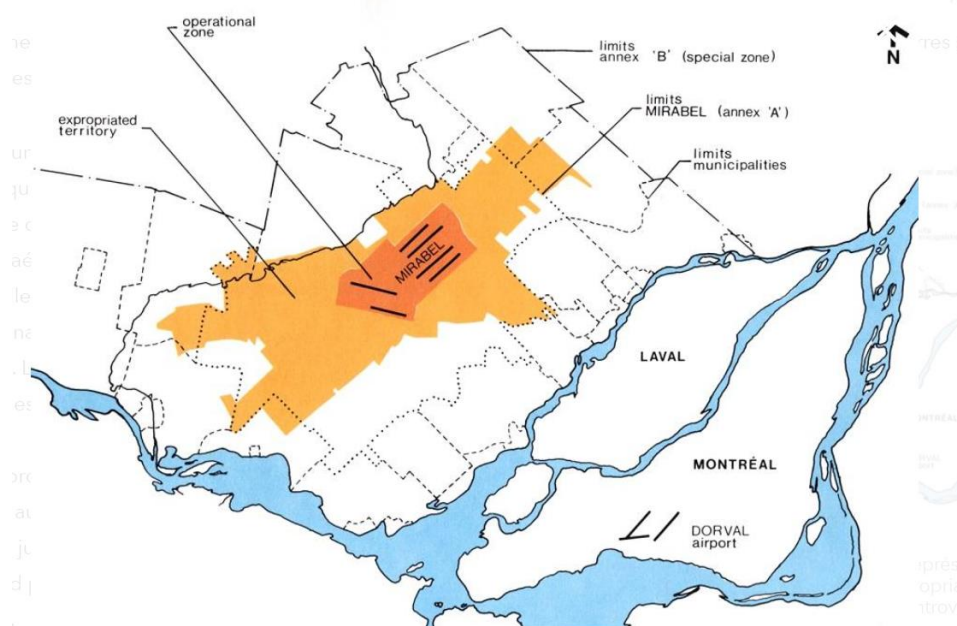


Figure 7- implantation et zone d'expropriation (en orange clair) de l'aéroport de Mirabel dans la province du Québec, <https://www.airporthistory.org/mirabel-1-fr.html>

❖ Un emplacement qui fait dissensus

Toutefois, la question de l'emplacement de ce nouvel aménagement a constitué une discorde immédiate. En effet, la question de l'emplacement de ce nouvel aéroport a été longuement débattue, et sur un total de 20 sites potentiels pour le nouvel aéroport, le ministère des transports en a retenu 5. La commune de Vaudreuil-Dorion, à 45 km au sud-ouest du centre-ville de Montréal fut d'abord l'emplacement privilégié car le site était déjà très bien desservi en infrastructures routières. Cependant, le gouvernement provincial du Québec a jugé que cet emplacement était trop proche de la frontière de la province de l'Ontario et craignait que le faible taux d'imposition de l'Ontario inciterait les travailleurs de l'aéroport à y établir leur résidence au détriment du Québec. En mars 1969 les gouvernement fédéral et le gouvernement provincial parvinrent à trouver un compromis pour le site près du village de Sainte-Scholastique à 40km au nord-ouest du centre-ville de Montréal. Ce lieu n'avait pas obtenu de mauvais résultats dans le rapport d'étude, toutefois, cet emplacement rencontrait un problème majeur : le manque de connexions en transports vers le centre-ville (Groot & Adou, 2019).

Afin d'assurer une protection contre les nuisances sonores et pour le développement futur de l'aéroport, une immense zone tampon a été créée autour de l'aéroport entraînant de nombreuses expropriations. Ceci a constitué l'élément le plus controversé du projet. Au final, ce sont 38 000 hectares qui ont été expropriés pour faire place à l'aéroport et à la zone tampon, affectant ainsi 2700 foyers.

Au moment de la prise de conscience que l'aéroport actuel ne répondait plus aux besoins des passagers, des études sur les besoins aériens futurs de la ville ont été réalisées par le ministère des Transports du Canada. L'une de ces études atteste que les mouvements de passagers atteindraient 20,6 millions en 1985 et 30,5

millions en 1990. Une autre étude révèle que l'aéroport de Dorval atteindrait un point de saturation en 1975 et que même si un agrandissement était envisagé sa capacité maximale serait atteinte en 1985.

Les personnes soutenant le projet ont pu baser leurs arguments sur le dos de ces nombreuses études quantitative réalisées. Si l'on souhaitait que la région de Montréal conserve son influence, la construction d'un nouvel aéroport leur est apparu inévitable.

❖ Des expropriations au nom du bien commun

Au départ l'expropriation était présentée non pas comme une perte mais comme un gain : pour justifier l'expropriation le gouvernement canadien opta une rhétorique développementaliste d'après-guerre au nom de la « modernité » et de la « raison ». Il a été révélé que la population expropriée de Mirabel a d'abord absorbé le discours du développement mis en avant par le gouvernement malgré quelques incertitudes sur le changement de vie impliqué. Les expropriés de Mirabel ont mis du temps à se mobiliser et à remettre en question le discours du gouvernement et le projet en lui-même. Dans son article, Poulin définit l'expropriation comme un moyen qui « revient à retirer la propriété d'un individu ou d'une collectivité à des fins d'« utilité publique » ou de « bien commun » » (Poulin, 2016).

Avant l'expropriation, la ville qui a été nommée Mirabel était constituée de 16 municipalités. La principale activité économique était l'agriculture. Le rapport à la propriété et à la terre a une valeur patrimoniale pour beaucoup notamment les agriculteurs et des familles vivant sur un même territoire depuis des générations. Pour justifier les expropriations massives, le gouvernement orienta son discours sur le développement économique et la création d'emplois au nom du bien commun et de l'utilité canadienne. Pierre Elliot Trudeau soulignait que « Mirabel s'imposait pour Montréal, pour le Québec, pour le pays tout entier dont l'utilité publique et le bien-être dépend largement de nos réseaux de transports et de communication » (Radio Canada, 1975). Le fédéral a affirmé que 100 000 emplois seraient créés et que cette infrastructure serait l'avenir pour le territoire.

Mirabel représentait le développement et la modernité voire de « post modernité ». Le discours du gouvernement misant ainsi sur le « bien commun ». L'industrialisation et l'urbanisation sont perçus comme le seul chemin vers la modernité. Les expropriés devaient céder leurs propriétés privées au nom du « bien commun ». Cependant le bien commun est une notion teintée de subjectivité comme l'on a pu le voir dans la phase d'état de l'art de ce rapport.

Ce dossier aura donc vu naître un autre débat : l'État fédéral contre l'État provincial. Une fois exproprié le territoire était de juridiction fédérale. Le Québec était déjà en désaccord avec l'État fédéral sur l'emplacement de l'aéroport, le Québec appuiera cette lutte à différents moments.

Au début, il y avait une certaine excitation populaire face au projet qui laissait entrevoir un futur meilleur. Tout le monde était heureux du développement et de la création d'un aéroport sur le territoire au Nord de Montréal (Poulin, 2016).

❖ Des expropriations qui ont fait naître l'opposition

L'expropriation ne s'est pas faite sans conflits : intimidation, rachat des terrains à des prix très bas, chantage. Le gouvernement libéral fédéral de Pierre Elliot Trudeau exproprie à bas coûts sur une très grande superficie (10 fois la superficie finalement occupée par l'aéroport et ses dépendances) (*figure 8*).

Cette expropriation a touché un grand nombre d'agriculteurs ainsi qu'un nombre élevé de citoyens parmi les territoires de la zone. Une expropriation qui sera très mal perçue chez la plupart des habitants (kemperosonlademocratie, 2014).



Mais à ce moment encore aucun mouvement organisé d'oppositions même de la part des expropriés a été mis en place comme si l'on ne prenait pas conscience de ce qu'il se passait. La population semblait absorber le discours du gouvernement qui allait créer des milliers d'emplois et des retombées économiques pour les prochaines générations. La population pensait que lorsqu'un gouvernement agissait avec tous les experts c'était forcément pour le bien commun.

Figure 8 – Carte du territoire exproprié correspondant à 30 fois la superficie de l'aéroport Trudeau environ 10 fois plus que les grands aéroports de l'époque, https://www.jstor.org/stable/26350486?seq=1#metadata_info_tab_contents.

❖ Un mouvement organisé d'opposition tardif

Avec l'arrivée des médias qui commencèrent à s'intéresser à la façon dont se sont réalisées les expropriations, les populations ont commencé à s'unir, et le Centre d'information et d'action communautaire (CIAC) fut créé en 1972 par un regroupement d'expropriés. Le groupe a été le premier mouvement de contestation organisé qui a fait naître les premières manifestations. Le gouvernement Trudeau avait de plus en plus de mal à justifier l'expropriation au nom du « bien commun » (Poulin, 2016).

Après l'échec de l'aéroport de Mirabel, le CIAC a travaillé dans le but d'obtenir une rétrocession du territoire, le premier ministre Steven Harper annoncera la rétrocession de 11 000 acres inutilisés en 2006.

❖ Les pro-projets, les opposants et les indifférents

Dans ce conflit, trois acteurs ont été identifiés :

- Les pro-projets composés majoritairement des gens d'affaires, de politiciens, notaires, avocats...donc surtout les classes supérieures. Certains expropriés, notamment au début du projet, ont été pro-projets. Leur point commun : tous voyaient la possibilité de s'enrichir avec ce projet. Ils voient l'argument du développement économique comme facteur de mobilisation.
- Les indifférents : ceux qui n'ont manifesté aucune forme de résistance ou d'appui au projet. Pourquoi ? Il y avait une confiance envers le gouvernement. Ils pensaient que la non-participation politique serait plus avantageuse en termes de temps et d'argent.
- Les contre projets : ils voyaient la création d'un front commun comme la seule solution pour se réappropriier les terres qui leur avaient été prises de façon illégitime. Après 1972, jusqu'à 60% des expropriés de Mirabel se sont mobilisés contre le projet, le reste ne se s'est pas engagé dans cette mobilisation.

❖ L'échec de l'aéroport

Le choc pétrolier portera un coup dur au transport aérien de Mirabel et en subira les conséquences. À savoir que le choix du gouvernement qui avait été de séparer les vols internationaux (à Mirabel) et les vols intérieurs (à Dorval) a rendu l'aéroport de Mirabel peu attrayant pour les voyageurs devant transiter entre les deux aéroports, son accès difficile au centre-ville de Montréal n'a pas arrangé la situation (figure 9). De plus, le poids industriel et économique de Toronto s'est accentué au



Figure 9 - Emplacement de l'aéroport de Mirabel dans la région montréalaise, le périmètre en rouge correspond à la zone expropriée, <http://kempersonslademocratie.unblog.fr/2014/02/05/gpiis-le-cas-de-laeroport-de-mirabel-montreal-raconte-par-un-film-documentaire-projete-mercredi-12-fevrier-20-h-30-a-lespace-associatif-a-linitiative-du-collectif-nddl-quimpercornouaille-le-fan-2/>

détriment de Montréal. Les perspectives d'augmentation de la fréquentation de l'aéroport de Mirabel ne se sont jamais concrétisées. Les compagnies ont donc transféré petit à petit leurs vols vers Toronto et l'aéroport de Dorval (aujourd'hui sous le nom de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau) et le dernier vol de passager de Mirabel aura lieu le 31 octobre 2004.

❖ L'aéroport de Mirabel, le symbole des grands projets inutiles ?

L'échec de l'aéroport de Mirabel a servi d'exemple cuisant pour les opposants au projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes et qualifie l'aéroport de Mirabel de « cousin québécois ». On peut soulever ici l'importance de la temporalité, on voit que les contestataires de projets plus récents se basent sur les expériences passées et la transposent à leur territoire (Ouest France, 2013). Pour aller plus loin, le site d'actualité français Repoterre qui traite principalement des problématiques environnementales et qui s'est montré plutôt actif dans la lutte contre l'aéroport de Notre Dames des Landes, désigne l'aéroport de Mirabel comme le « temple des grands projets inutiles » qui déplore aujourd'hui un site complètement à l'abandon. Reporterre constate dans un article l'état actuel de l'aéroport de Mirabel, illustré de nombreuses photos l'article décrit les bâtiments et infrastructures laissés sans aucune fonction (Reporterre, 2016).

2) Étude de cas 2 : l'extension de l'aéroport d'Heathrow

En 1946, l'aéroport d'Heathrow, à l'Ouest de Londres est construit avec deux pistes d'atterrissage. C'est en 1963 que l'idée de construire une troisième piste d'atterrissage est évoquée. Le gouvernement confirmera quelques années plus tard son intention de construire cette troisième piste (Soligo, 2016).

Heathrow est considéré comme la porte d'accès mondial du Royaume-Uni, et son expansion a été révélée comme un « effort pour ouvrir, connecter et enchevêtrer de manière sélective » des lieux dans les flux mondiaux grâce à l'expansion de ces « infrastructures d'empire » (Cowen, 2017). Le 25 octobre 2016, le gouvernement central a annoncé son soutien à l'expansion de l'aéroport d'Heathrow. La décision du gouvernement souligne son engagement à maintenir le Royaume - Uni ouvert aux affaires et en tant que plaque tournante du tourisme et du commerce (Ministère des Transports, 2016).

Ici pour le projet d'extension d'aéroport, on se pose des questions non pas sur l'expropriation d'une population mais plutôt des questions liées aux pollutions sonores et de l'air ainsi que des embouteillages, ce sont ces problématiques qui mettent les autorités locales en désaccord avec le gouvernement central. La préoccupation centrale de l'expansion de la piste a été le nombre de résidents qui serait nouvellement touchés par la pollution sonore des avions provenant des nouvelles trajectoires de vols (McDonough, 2017). Le défi de la gouvernance urbaine ici est d'équilibrer d'une manière ou d'une autre les conflits entre les impératifs économiques et la logique d'une plus grande mondialisation connectivité, avec des impacts locaux tels que la pollution sonore des avions et la réduction de l'artificialisation des sols.

❖ Le bien commun selon les collaborateurs du projet

Les collaborateurs du projet comptent sur les nouvelles technologies pour atténuer les nuisances sonores (réduire les vols la nuit, accélérer la durée des atterrissages, système sur les avions pour réduire les bruits). La majorité des compagnies aériennes et des groupes privés comme Ferrovial, Qatar Holding, China Investment Corp qui détiennent le capital d'Heathrow sont favorables à son expansion.

Le ministère des Transports a déclaré qu'une nouvelle piste profiterait aux passagers et stimulerait l'économie au sens large jusqu'à 61 milliards de livres sterling, créant jusqu'à 77 000 emplois locaux au cours des 14 prochaines années (BBC News, 2016b). S'il y a des gains évidents pour les entreprises, les passagers

bénéficieront également d'un plus grand choix de compagnies aériennes, de destinations et d'horaires de vol. Une troisième piste soutiendra également de nouvelles connexions vers les régions du Royaume - Uni ainsi que la sauvegarde des routes intérieures existantes, ce qui procurerait des avantages pas uniquement pour la région de Londres mais pour tout le pays (Ministère des Transports, 2016).

Pour « équilibrer les considérations locales avec l'intérêt national », la UK Airports Commission avait mené des études qui ont recommandé que pour que le Royaume-Uni maintienne sa position centrale dans le transport aérien en Europe, une nouvelle piste était nécessaire d'ici 2030 pour améliorer les avantages économiques et stratégiques à long terme pour le pays (Airports Commission, 2013).

Pour répondre aux arguments de pollution sonore et pollution de l'air avancés par les opposants au projet, le gouvernement fait le choix de réguler les vols la nuit en proposant une interdiction de vol pendant certaines heures la nuit. Le gouvernement joue aussi la carte des avancées technologiques avec l'utilisation d'avions plus silencieux dans un futur proche. Le gouvernement a proposé des compensations financières pour les habitants touchés par l'extension aéroportuaire avec notamment des aides financières pour l'isolation sonore.

❖ Les opposants du projet et leur vision du bien commun

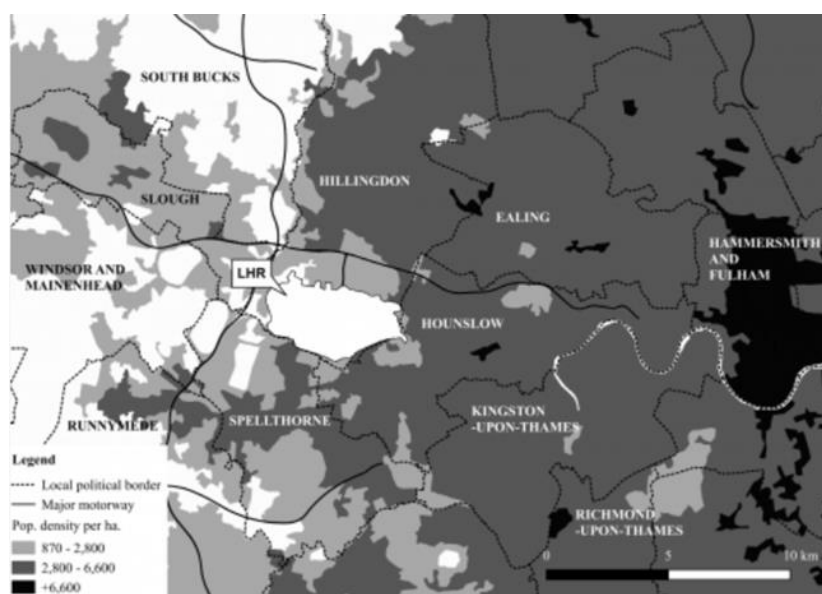


Figure 10 – carte de l'aéroport d'Heathrow (LHR) dans son tissu urbain, et la densité de population, <https://journals.openedition.org/geocarrefour/10111?lang=en>

Les opposants au projet soulèvent le problème de la forte densité de population autour de Heathrow et les conséquences sonores des vols aériens (*figure 10*). Les riverains quant à eux se sont érigés contre le projet, alors que des avions passent déjà au-dessus de leurs têtes à longueur de journée. Selon eux, cette troisième piste provoquerait une pollution sonore et de l'air inacceptable. Peu de chance néanmoins qu'une révolte d'intensité similaire à celle de Notre-Dame-des-Landes et ses zadistes ait lieu en outre-Manche. Les associations écologistes cependant ont été largement actives dans ce

conflit et elle se mobilisent encore aujourd'hui (Soligo, 2016).

La décision d'agrandissement de l'aéroport d'Heathrow a créé des contestations au sein même du parti conservateur (Soligo, 2016). À l'image de Boris Johnson l'ancien maire de Londres qui était vivement opposé au projet en craignant que la construction d'une 3ème piste engage sur la construction d'une 4ème piste dans les années à venir. Le maire travailliste de Londres Sadiq Khan s'est aussi opposé à cette décision. Selon lui, c'est une "mauvaise décision pour Londres et pour le Royaume-Uni" qui "aura un effet dévastateur pour la qualité de l'air à Londres. La pollution au dioxyde d'azote autour de l'aéroport est déjà supérieure au seuil légal", a-t-il souligné (BBC News, 2016a). Zac Goldsmith, écologiste et député conservateur de Richmond, a annoncé sa démission à la suite de la validation du gouvernement pour le projet d'extension (BBC News, 2016b). Dans le cas de l'aéroport d'Heathrow on constate qu'au sein même de la classe politique il n'y a pas de consensus sur ce qui est représenté sous la notion de bien commun. Le bien commun est aussi un enjeu politique.

En 2007, des actions ont commencé à être mises en place à l'appel de militants écologistes. Des militants ont dressé leurs tentes au Nord de l'aéroport d'Heathrow pour lutter contre ce projet qu'ils n'estiment pas compatible avec la lutte contre le changement climatique. Bien que mouvementée la mobilisation ne s'est pas avérée violente et aucune confrontation avec les forces de l'ordre n'a été relevée (AFP, 2007).

❖ **La justice en dernier recours au profit de la protection de l'environnement**

Après la validation du gouvernement conservateur de Theresa May qui approuve la construction d'une troisième piste à Heathrow, il a été annoncé que la piste serait opérationnelle à partir de 2026. Cependant, les associations écologistes n'ont pas cessé de faire appel et le 27 février 2020, la justice britannique rejeta le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow. La cour d'appel d'Angleterre a jugé illégal le projet de construction d'une troisième piste, faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni pris dans le cadre de l'accord de Paris en 2015. Ce projet pourrait inspirer d'autre recours juridique contre les grands projets d'aménagement au nom du climat. Will Rundle, chef de service juridique des Amis de la Terre en Angleterre a souligné : « le jugement d'Heathrow est absolument révolutionnaire pour la justice climatique » (Ducourtieux, 2020). La justice a, dans ce cas, porté les enjeux écologiques et climatiques comme l'intérêt premier de la population.

I. Présentation des résultats

Les deux cas étudiés : l'aéroport de Mirabel et l'aéroport d'Heathrow ont permis d'obtenir des résultats qualitatifs sur le déroulement de la contestation entre les pro-projets et les opposants. Dans cette partie les résultats seront couplés à ceux de l'aéroport de Notre Dame des Landes qui a été étudié dans la première phase de ce rapport. L'ensemble de ces résultats a été inséré dans un tableau récapitulatif qui reprend l'ensemble des informations relevées dans les documents étudiés, à savoir les articles scientifiques et les articles de presse lorsque le projet a été soumis par une forte médiatisation (*figure 11*).

Projets étudiés	Le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes	Le projet d'aéroport de Mirabel	L'extension de l'aéroport d'Heathrow
Lieu	Loire Atlantique – Notre Dame des Landes – 25 km au Nord-Ouest de Nantes	Canada- Québec- 40km au Nord-Ouest du centre-ville de Montréal	Royaume-Uni – 23 km à l'Ouest de Londres
Date du projet	NDDL est désigné pour accueillir l'aéroport du Grand-Ouest en 1970	Le gouvernement fédéral décide la construction d'un nouvel aéroport en 1968	Le projet est évoqué pour la 1 ^{ère} fois dans les années 70
Description du projet	Création d'un aéroport pour le Grand Ouest en substitution à l'aéroport de Nantes : création de 2 pistes, construction de nouvelles dessertes	Création de 6 pistes Accueillir 60 millions de passagers	Création d'une 3 ^{ème} piste à l'aéroport d'Heathrow et d'une nouvelle aérogare
Points de conflit	L'implantation de l'aéroport dans une zone humide et une zone de culture	Une zone tampon de 38 000 hectares a été créée autour de l'aéroport (une superficie 10 fois supérieure que la zone occupée par l'aéroport et ses dépendances) → expropriation de 2700 foyers	Nombres de résidents nouvellement touchés par la pollution sonore et de l'air qu'entraînerait l'agrandissement de l'aéroport dans une zone où la densité de population est de plus en plus importante
Les collaborateurs du projet	- Des élus - Les compagnies aériennes et groupes privés - Des citoyens	- Le gouvernement fédéral - Les classes supérieures (gens d'affaires, politiciens...) - Certains expropriés qui ont d'abord absorbé le discours du gouvernement	- Une partie du gouvernement - La majorité des compagnies aériennes et des groupes privés
Les arguments en faveur du projet	- Croissance économique - Dynamique d'emplois (estimation à 3500 emplois générés) - Réintégration de l'espace rural dans une dynamique territoriale - Répondre à la saturation de l'aéroport actuel - Aéroport de Nantes trop exposé aux nuisances sonores - Libération de foncier dans l'agglomération nantaise avec la fermeture de l'aéroport actuel	- Faire de Montréal et du Canada un hub majeur connectant l'Europe à l'Amérique du Nord - Répondre à la surcharge de l'aéroport actuel - Développement économique - Création d'emplois - Aéroport au nom de la modernité	- Heathrow est la « porte d'accès » mondiale du RU - Maintenir la région de Londres comme plaque tournant du tourisme et du commerce - Jusqu'à 61 milliards de £, jusqu'à 77000 emplois dans les 14 prochaines années - Plus d'offres pour les passagers (plus de compagnies aériennes, plus de vols) - Meilleure connexion entre les régions du RU
Les opposants au projet	- Riverains - Écologistes - Naturalistes	- (Le gouvernement du Québec) - Les expropriés (60% des expropriés se sont mobilisés)	- Opposants au sein de la classe politique : - Boris Johnson

	- Citoyens qui luttent contre le mode de vie occidental		- Le maire travailliste de Londres Sadiq Khan - Zac Goldsmith, écologiste et député conservateur de Richmond, a annoncé sa démission à la suite de la validation du gouvernement pour le projet d'extension - Autres opposants : - Riverains de la zone - Associations écologistes
Les arguments en défaveur du projet	- Atteinte à l'environnement - Nul le défi climatique - Implantation de l'aéroport dans une zone humide - Perte d'emplois dans le secteur agricole	- Attachement à la propriété - Une zone riche en terres arables - La manière dont s'est déroulée l'expropriation	- Pollutions sonores et l'air inacceptables - La pollution de l'air autour de l'aéroport est déjà au-dessus du seuil légal
Formes du mouvement de contestation	- Manifestations - Créations de nombreux mouvements/associations d'oppositions - Occupations de la ZAD : développement d'un mode de vie alternatif, affrontement avec les forces de l'ordre	- Aucun mouvement de mobilisation organisé avant 1972 - 1972 – CIAC : 1^{er} mouvement de mobilisations des expropriés	- Manifestations portées par des mouvements écologistes - Création de nombreux mouvements/associations d'opposition - Occupations aux abords de l'aéroport pendant 1 semaine
Utilisation du « bien commun »	- Bien économique comme le « bien commun à défendre » avec un projet fédérateur pour la région - Environnement est le « bien commun » à défendre	- « Bien commun » utilisé par le gouvernement fédéral pour justifier le projet : le développement économique comme le « bien commun » à défendre - Les opposants ne se sont pas saisis de la notion de « bien commun »	- « Bien commun » pour le dev éco et la création d'emplois - La protection de l'environnement comme le « bien commun à défendre »
Décision finale	2018 – Abandon officiel du projet et annonce de l'évacuation de la ZAD	Inauguration de l'aéroport en 1975	Les porteurs de projet comptent sur les nouvelles technologies pour atténuer les nuisances sonores (réduire les vols la nuit, accélérer la durée des atterrissages, système sur les avions pour réduire les bruits) Compensation financière pour les habitants de la zone (prime isolation sonore) 2016 – le gouvernement affiche son soutien au projet
État actuel du projet	2025- travaux de réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes	Déclin progressif de l'aéroport, fermeture en 2004	Le dossier du projet a fait l'objet de plusieurs recours administratifs 2020 – au nom du climat, la justice britannique rejette l'extension de l'aéroport

Figure 11 - : Tableau récapitulatif des projets aéroportuaires étudiés : le projet de Notre Dame des Landes, le projet de Mirabel et le projet de Heathrow, auteure : A.Bunoz

II. Comparaison et analyse des études de cas

❖ L'introduction du « bien commun » dans la contestation

La notion de « bien commun » pour défendre ses idées a été utilisée de la même façon pour le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes et le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow. En effet, dans les deux cas, le « bien commun » est utilisé par les porteurs de projets et ses collaborateurs pour défendre le développement économique et la création d'emplois comme une utilité pour le territoire sur le long terme, mais le « bien commun » s'est aussi montré comme un argument central des débats du côté des opposants aux projets pour défendre l'environnement. Toutefois, l'argument du « bien commun » pour le cas du projet d'aéroport de Mirabel au Canada a été utilisé seulement par le gouvernement fédéral qui s'est servi du développement économique en tant qu'opportunité pour le Québec et pour le Canada pour justifier sa volonté de mettre un œuvre un tel aménagement aéroportuaire. Les opposants au projet, quant à eux n'ont pas (ou très peu) intégré « le bien commun » dans leur contestation.

On sait donc que le « bien commun » a été saisi de deux façons différentes, comment situer ces « biens commun » l'un par rapport à l'autre ? Si deux « biens communs » existent, quelle est la « meilleure » décision pour le territoire ? Pour l'aéroport d'Heathrow c'est la justice britannique qui a tranché malgré le fait que le gouvernement ait validé le projet d'extension. Dans cette affaire il a été conclu que la protection de l'environnement et les engagements climatique du pays primaient sur la croissance économique et la création d'emplois. L'abandon officiel du projet de Notre Dame des Landes montre que le « bien commun » qui a subsisté est celui de la protection de la zone humide, des terres et de l'environnement. On peut confirmer l'idée évoquée dans la première phase du projet sur le fait que le bien commun est une notion teintée de subjectivité qui dépend des intérêts portés par une personne.

La question de la temporalité est l'une des explications qui peut être apportée pour comprendre les similitudes et les divergences observées dans ces différents projets. Bien que l'émergence de l'idée de création ou d'extension d'aéroport soit apparue dans les 3 cas dans les années 1970, on voit que l'aéroport d'Heathrow et l'aéroport de Notre Dame des Landes ont tous deux été confrontés à de nombreuses années de contestations qui se sont prolongées jusque dans les années 2018 (pour l'aéroport de NDDL) et jusqu'à aujourd'hui (pour l'aéroport d'Heathrow) tandis que le projet d'aéroport de Mirabel a été proposé en 1968 et s'est construit très peu de temps après, en 1975. Cette idée de temporalité est intéressante car elle permet de nous éclairer sur l'évolution de la contestation des projets aéroportuaires au cours du temps. On peut très bien corréler ses informations avec la définition du « bien commun » que l'on avait dressé dans la phase d'état de l'art du projet. Nous avons abordé l'évolution de l'utilisation du bien commun dans le cas des grands projets d'aménagement. Avant les années 80 il y avait un consensus sur l'idée que le bien commun était ce qui permettait de moderniser et de développer un territoire et l'État était pratiquement le seul à faire prévaloir l'intérêt général. Ce bien commun était même parfois trop « facilement » utilisé par le gouvernement, à Mirabel, le « bien commun » a justifié toutes les expropriations et la manière contestable dont elles ont été réalisées (intimidations, chantage). Après les années 80, les problèmes écologiques ont commencé à être définis comme des biens communs à défendre, c'est ce qui a été démontré au travers de ses études de cas.

❖ Point de conflits

L'annonce des expropriations, une démarche radicale pour les riverains et qui induit un changement de vie immédiat, a été l'élément déclencheur de la contestation ou a engendré une accélération du conflit. Le rapport à la propriété et à la terre : les agriculteurs qui cultivent depuis des générations, les gens qui vivent sur le terrain depuis des générations ont été les premiers à se montrer résistants au projet. En d'autres termes nous pouvons en conclure que l'expropriation a favorisé le positionnement politique des citoyens.

❖ Les différentes formes de mobilisations

En termes de contestation on peut évoquer que le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow se rapproche davantage des contestations observées à Notre Dame des Landes bien qu'elles soient moins violentes. Les mobilisations contre les projets d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes emploient un discours et des arguments très proches des opposants à l'extension d'Heathrow, et expérimentent une vision similaire du territoire et de son développement.

Tout d'abord l'opposition immédiate est venue du monde paysan, la population la plus touchée par ces grands aménagements qui demandent une acquisition importante de terres souvent détenues et cultivées par les agriculteurs locaux.

Pour Notre Dame des Landes nous avons vu que la contestation est allée bien plus loin qu'une simple occupation, un mode de vie alternatif s'est développé au sein de la zone d'aménagement différée. Les occupants de la zone n'étaient pas seulement des riverains et des agriculteurs soumis aux expropriations mais des personnes n'ayant aucun lien avec le site avec des ambitions qui vont au-delà de la protection de l'environnement pour alimenter une critique de la modernité occidentale et des modes d'aménager dans le contexte de mondialisation. Du côté de Heathrow, l'occupation est un élément qui a été envisagé, de ce fait des militants ont occupé les abords du site mais cette occupation aura duré seulement une semaine.

À Mirabel, la mobilisation s'est organisée très tardivement en comparaison avec les deux autres projets étudiés où il a été question de se mobiliser directement à l'annonce du projet. Pour l'aéroport de Mirabel au Canada dans les années 60, la population et les riverains au site du projet ont d'abord absorbé le discours du gouvernement qui prônait ce nouvel aménagement comme le « bien » et serait un gain pour toute la population.

De ce fait, lorsqu'il y a eu une mobilisation importante (NDDL et Heathrow) qui s'est caractérisée sous différentes formes (manifestations et occupations), on constate que le projet a pu être plus facilement remis en cause voire abandonné.

Dans chacun des cas étudiés, on constate que la mobilisation se déroule en 3 étapes avec des temporalités différentes :

- (1) : Réappropriation de l'espace de vie à l'occasion du conflit qui se qualifie par la défense des intérêts personnels,
- (2) : « Montée en généralité » de la mobilisation qui passe par la valorisation de l'espace de vie,
- (3) : passage du global au local avec la progression du dispositif associatif et la fédération de ses associations qui redéfinissent l'intérêt général et le bien commun.

Le schéma suivant (*figure 12*) tiré d'un article scientifique sur la gestion des conflits d'aménagement résume parfaitement les différentes formes de conflits dans un projet d'aménagement.

Premièrement, on a à faire à une opposition basée sur les incertitudes de la population vis-à-vis du projet en termes d'impacts potentiels sur son cadre de vie : on part alors du phénomène NIMBY (« Not In My Back Yard »). Deuxièmement le conflit appelé « conflit substantiel » relève de l'opposition propre au projet, lorsque la population ne voit aucun intérêt dans ce projet, on parlera ici du phénomène NIABY (« Not In Anybody Back Yard »). Ensuite, le conflit de procédure exprime une remise en cause des processus de participation citoyenne. Enfin, le conflit structurel qui conteste le fait que la décision finale du projet soit prise par le gouvernement au nom du bien commun ou de l'utilité publique.

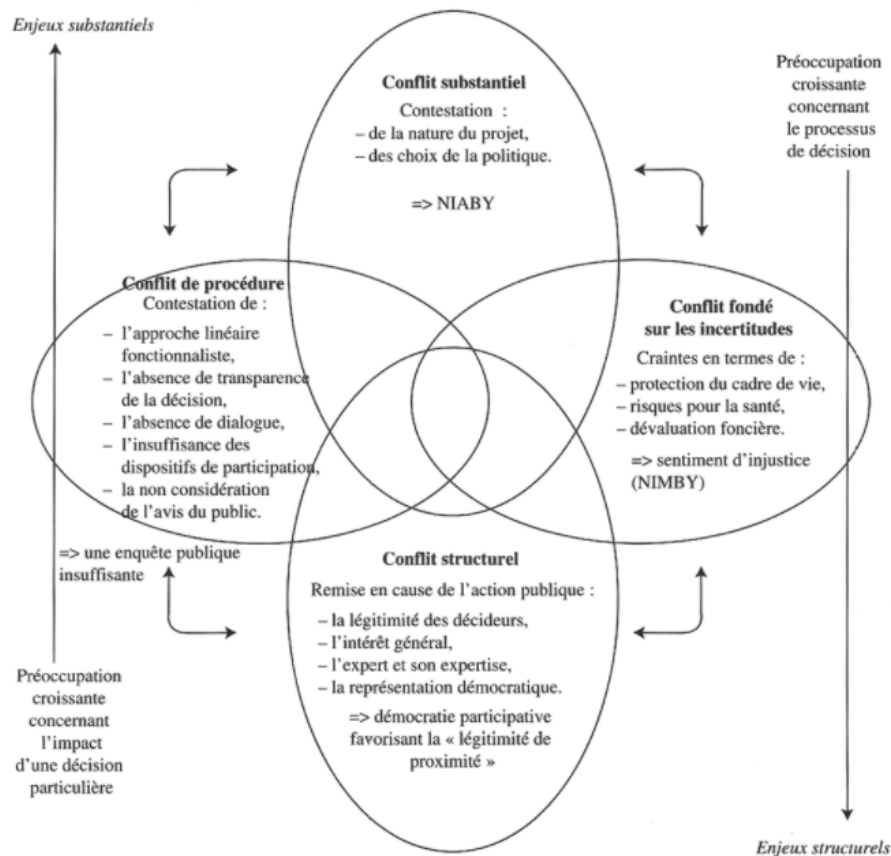


Figure 12 – Les quatre dimensions conflictuelles possibles du conflit d'aménagement, https://www.persee.fr/doc/coloc_0291-4700_2003_num_23_1_1662

Finalement, on constate que le conflit d'aménagements aéroportuaires est le résultat d'un chevauchement plus ou moins importants des dimensions conflictuelles, le registre argumentaire peut aussi évoluer au cours du temps de la contestation. Les cas étudiés s'inscrivent dans chacune des quatre dimensions conflictuelles.

❖ Des conflits inter-politiques

Il est important de préciser que les projets d'aménagement ne divisent pas toujours d'un côté le gouvernement et de l'autre côté les citoyens. En effet, les projets aéroportuaires sont souvent des conflits politiques où l'on ne trouve pas toujours de consensus autour d'un projet au sein de la classe politique. Cette idée a été très présente pour le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow, le maire de Londres à l'époque et l'ancien maire de Londres étaient opposés au projet, un député conservateur avait même annoncé sa démission suite à la position du gouvernement en faveur du projet.

❖ L'influence des médias

Les médias jouent un rôle important dans les débats autour des grands projets d'aménagement. Les articles de presse et reportages alimentent les débats. L'opinion publique peut être influencée en fonction des sujets et du prisme sous lesquels les médias se concentrent. Pour l'aéroport de Mirabel, le mouvement de contestation a débuté lorsque les médias ont commencé à se concentrer sur les expropriations qui se sont faites de manière litigieuse.

Au-delà de ces éléments, l'information médiatique notamment la presse locale est une ressource intéressante pour l'étude des conflits d'aménagement qui permet de retracer l'émergence du problème public lorsque peu d'autres sources documentaires sont disponibles.

III. Éléments de réponse à la problématique

Les résultats obtenus à la suite de l'enquête sur deux études de cas et leur comparaison nous permettront désormais de livrer des éléments de réponse à la problématique de ce projet de fin d'étude. On peut dorénavant émettre les affirmations suivantes :

- Il y a un consensus sur le fait que bien commun est maintenant un argument de collaboration et d'opposition à un projet.
- Le bien commun est une notion teintée de subjectivité qui dépend des intérêts portés par une personne.
- La temporalité a joué un rôle sur l'intensité des mobilisations : les contestations sont beaucoup plus intenses et radicales après les années 80.
- Le gouvernement s'empare toujours du bien commun au profit de la croissance, de la modernité et du développement économique.
- Post année 80 : les problèmes écologiques ont commencé à être définis comme des biens communs à défendre.
- Les formes de mobilisations ont monté en intensité au cours du temps.
- Plus la mobilisation est importante et se caractérise sous différentes formes (manifestations et occupations), plus les projets sont plus facilement remis en cause voire abandonnés.
- L'expropriation a favorisé le positionnement politique des citoyens.
- L'opinion publique peut être influencée en fonction des sujets et du prisme sous lesquels les médias se concentrent

IV. Vérification des hypothèses

Cette analyse nous permet de revenir sur les hypothèses émises dans la première partie de ce rapport :

H1 : L'environnement est davantage intégré comme un bien commun à défendre et comme un moyen de lutter contre les grands projets d'aménagement.

« L'hypothèse 1 souligne le fait que l'environnement est un élément qui doit construire une réflexion lorsque que l'on souhaite construire un grand projet d'aménagement comme celui de Notre Dame des Landes. En effet, l'environnement a été placé au centre de l'argumentaire par les défenseurs du projet de NDDL et l'on peut supposer que ce phénomène a été le même pour d'autres projets d'aménagement. »

Nous pouvons valider cette hypothèse dans la mesure où la protection de l'environnement a pris une place majoritaire dans les débats de grands projets d'aménagement aéroportuaire. Défendre l'environnement pour lutter contre un projet est une pensée qui s'est affirmée au cours de ces dernières années. L'environnement est devenu un objet d'action publique. Ce processus est le résultat de relations et interactions entre divers acteurs impliqués (mouvements citoyens, experts, associations, politiques) dans les questions environnementales à différentes échelles d'actions (locale, nationale, européenne et mondiale). Les projets aéroportuaires sont d'autant plus concernés car ces infrastructures de grande envergure nécessitent un foncier considérable et l'aéroport doit être connecté aux réseaux de transports du territoire, ainsi les superficies retenues pour les projets d'aménagement aéroportuaires sont importantes. De plus, la construction ou l'agrandissement d'aéroport va en faveur du développement du transport aérien qui est aujourd'hui de plus en plus critiqué car se situe à l'opposé d'un mode de transport décarboné.

H2 : Le bien commun dans les projets d'aménagement est une notion subjective qui dépend de la localisation des acteurs (distance au site) et de leurs intérêts (agriculteurs, exploitants ou employés

d'aéroports...) « *Chaque personne va défendre le bien commun en fonction de sa personne, de son lieu de vie, de son mode de vie, et de ses priorités. Une personne qui vit près de la zone où le projet aéroportuaire doit être construit s'opposera sensiblement au projet* ».

Encore une fois, ici, nous pouvons valider l'hypothèse. Il a été observé que le bien commun était employé pour défendre différents points de vue qui s'opposent. On peut donc qualifier de subjectif la notion de bien commun du moment où il n'y a pas de consensus sur son utilisation.

L'opposition vient en premier lieu des citoyens en lien direct avec le site d'aménagement : agriculteurs et riverains donc des personnes qui souhaitent défendre leurs intérêts personnels (leur travail, leur propriété). Ensuite, l'opposition s'étend à d'autres citoyens et associations qui s'allient au mouvement.

On a aussi très souvent un profil type des personnes soutenant les grands projets d'aménagement aéroportuaire, on peut citer les gouvernements en place, les compagnies aériennes, les entreprises, certains collectifs de citoyens. Eux aussi défendent leurs intérêts : croissance économique, rayonnement du territoire, création d'emplois.

Étudier davantage d'études de cas consoliderait les affirmations avancées dans ce travail. En effet, seulement 3 études de projet d'aménagements aéroportuaire confrontées à des contestations ont pu être réalisées (le projet de Notre Dame des Landes, l'aéroport Mirabel et le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow), on peut considérer que les éléments de réponse à la problématique seraient plus étoffés avec l'analyse d'autres projets aéroportuaires. Cependant, ce travail se présente comme une première analyse dans laquelle on a cherché à intégrer la notion de bien commun dans les projets contestés aéroportuaires.

La généralisation pas uniquement sur les projets aéroportuaires, bien qu'ils soient spécifiques, mais sur l'ensemble des projets d'aménagement du territoire qui sont confrontés à ce type de contestation et qui intègrent la notion de bien commun comme un argument pilier pour défendre ou s'opposer à des projets de grandes envergures, peut être intéressante. On constate rapidement que les arguments utilisés pour lutter ou défendre des projets d'aménagements sont similaires à ceux que l'on a observé pour les projets d'aménagements aéroportuaires (défense de l'environnement, NIMBY, création d'emplois, relance économique pour le territoire).

C'est en identifiant la nature des dysfonctionnements de ces projets qu'il est possible de proposer des orientations tournées vers des actions dans une perspective de gestion de ce type de situation complexe. Ainsi il serait pertinent d'examiner les solutions envisageables à mettre en place pour résoudre les conflits dus aux projets d'aménagement. Dans ces situations la question : à quel(s) acteur(s) donner la priorité d'action ? est centrale.

La participation citoyenne pourrait avoir leur place ici. Toutefois, la participation citoyenne est souvent perçue comme une conception idéalisée si le débat n'est pas suivi d'un réajustement des décisions. L'enjeu reposera alors sur la mise en cohérence des réponses existantes et l'inscription des dispositifs participatifs dans un processus plus large, un processus de concertation (Dziedzicki, 2015).

Avec l'apparition des conflits d'aménagements, un nouveau concept semble s'imposer : l'acceptabilité sociale. On peut définir l'acceptabilité sociale comme « le processus par lequel un groupe social admet la présence d'usages, de pratiques, d'infrastructures, de réglementations, de législations, voire de restrictions et de toutes formes de modifications de son espace de vie, sur un territoire qu'il partage avec d'autres acteurs, mais dont il est fréquemment propriétaire ou principal utilisateur, ou sur lequel il dispose de l'antériorité » (Laslaz, 2019). Cette notion prend tout son sens dans le fait que le projet lui sera destiné, les porteurs de projets ont tout intérêt à faire en sorte que les possibles utilisateurs considèrent l'aménagement pour qu'il existe sur le long terme. Il est souhaitable de mettre en place des outils de dialogue avec les citoyens. Ces outils permettent d'ancrer les décisions et les projets dans le tissu social avant même que ceux-ci ne prennent forme (Gendron, 2014).

CONCLUSION GÉNÉRALE

On assiste depuis plusieurs dizaines d'années à une émergence des contestations autour des projets d'aménagements. Entre le besoin des territoires de rayonner grâce à des infrastructures modernes et la volonté d'agir immédiatement pour lutter contre les dérives du changement climatique, les débats sont largement alimentés de part et d'autre. S'ils peuvent être utiles pour un territoire, les projets d'aménagement dérangent car leur installation implique un grand nombre de contraintes pour les populations à proximité. Les projets d'aéroport sont sans doute les plus contestés et les plus mobilisateurs, tant le transport aérien est facteur de nuisance et de pollution.

Le travail s'est construit de la façon suivante : le conflit de Notre Dame des Landes a été le point de départ de la réflexion qui a permis d'amener à la problématique du bien commun dans les conflits d'aménagement aéroportuaires. Ensuite nous avons observé ailleurs comment se déroulent les conflits. Pour finir, la comparaison entre les 3 cas étudiés a permis de produire des connaissances plus généralisables sur une question causale.

En 1960, pour répondre à la saturation de l'aéroport de Nantes et offrir une infrastructure de transport d'envergure pour l'Ouest du territoire national, l'idée de construire un aéroport à Notre Dame des Landes est née, s'en est suivie une déferlante opposition. Le bien commun est sans discussions perçu comme un bien économique pour la région et l'ensemble des contraintes apportées par la création d'un aéroport est présenté comme le « prix » de la croissance économique. Loin du développement économique les opposants au projet se sont massivement et rapidement mobilisés pour défendre un site protégé : la zone humide. Pour eux, l'environnement est indéniablement le bien commun qu'il faut défendre. La défense de cet intérêt s'est propagée à plus large échelle, c'est alors qu'une occupation du site prévu pour l'aménagement s'est organisée rassemblant non seulement les riverains mais des citoyens prônant l'altermondialisme.

Ce premier travail a fait ressortir la notion de bien commun, souvent citée dans les bibliographies autour du conflit de Notre Dames de Landes. Deux études de cas menées en parallèle ont permis d'observer le déroulement des conflits d'aménagement aéroportuaires dans des territoires étrangers en saisissant les relations avec le bien commun.

Le second projet d'aménagement étudié est celui de l'aéroport de Mirabel au Québec. Le gouvernement fédéral décida de sa construction en 1968 et faire de la région Montréalaise un hub majeur connectant l'Europe et l'Amérique du Nord. Les expropriations engendrées par la construction de l'aéroport ont été le point de départ du conflit même si au départ la population expropriée a absorbé le discours du gouvernement fédéral qui promettait que la nouvelle infrastructure soit un levier pour le développement à long terme du territoire. L'idée de bien commun a seulement été utilisée par le gouvernement fédéral pour justifier le projet auprès des citoyens.

La dernière étude de cas portait sur l'extension de l'aéroport d'Heathrow au Royaume-Uni où le projet est annoncé dans les années 70. L'aéroport étant à proximité d'une zone urbaine densément peuplée l'opposition est née du nombre de résidents nouvellement touchés par la pollution sonore et la pollution de l'air du fait de la construction d'une nouvelle piste. Ici, le bien commun est un argument utilisé par les porteurs du projet et par les défenseurs de l'environnement à l'image du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes. Un mouvement d'opposition organisé s'est rapidement mis en place composé de riverains, de

citoyens et d'associations de protection de l'environnement. A Heathrow, on retrouve différentes formes d'opposition : les manifestations, la création de collectifs/associations et l'occupation.

La comparaison entre les projets de Notre Dame des Landes, de Mirabel et d'Heathrow ont montré des similitudes et des éléments de contraste dans la mise en place du conflit, de la mobilisation de l'opposition et dans la pratique et défense du bien commun.

Dans la plupart des cas, la notion de bien commun est saisie de la même manière : on retrouve les porteurs de projets souvent le gouvernement, des classes supérieures qui prônent la croissance économique comme le bien commun à défendre pour assurer un avenir au territoire et à ses habitants et les opposants représentés par les citoyens et associations qui prônent l'environnement et la propriété privée comme des éléments d'utilité publique. La temporalité est un élément important à identifier car les études réalisées ont montré que la prise en compte de la protection de l'environnement pour lutter contre les projets d'aménagement aéroportuaires s'est faite récemment et progressivement. L'environnement est vu aujourd'hui comme le bien commun à défendre pour les opposants de l'ensemble des projets aéroportuaires étudiés et pour certains il passe au-dessus de l'aspect économique, ce qui a entraîné l'annulation du projet.

De plus, les mouvements d'opposition évoluent de manière assez équivalente dans les cas étudiés : Les deux facteurs différentiels sont la temporalité et l'intensité de l'opposition. En effet, l'opposition dans certains cas est immédiate tandis que pour d'autres elle est beaucoup plus tardive car la population peut être perplexe sur le bien commun à défendre. L'intensité de l'opposition est variable car comme l'a prouvé Notre Dame des Landes où la mobilisation a été jusqu'à une occupation du site et à des affrontements, à Mirabel la mobilisation s'est limitée à la création d'un collectif de riverains à l'aéroport.

Finalement, une fois l'origine des conflits identifiée, des solutions sont envisageables pour éviter les conflits d'aménagements : la participation et la concertation citoyenne. L'acceptabilité sociale est aussi un concept à intégrer dans l'élaboration d'un projet afin d'assurer son intégration dans le tissu social.

- ACIPA. (2016a). *Fiche n°17 : Les grands projets inutiles et imposés (GPIL) - ACIPA NDL*. <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/282-fiche-n-17-les-grands-projets-inutiles-et-imposes-gpii>
- ACIPA. (2016b). *Les arguments contre le projet de Notre Dame des Landes*. https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2017-09/160501_Rapport_nddl.pdf
- AFP. (2007, août 20). *Manifestation contre l'extension de l'aéroport d'Heathrow*. LEFIGARO. https://www.lefigaro.fr/international/2007/08/20/01003-20070820ARTFIG90211-manifestation_contre_l_extension_de_l_aeroport_d_heathrow.php
- AFP. (2018, avril 7). *Le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes en 10 dates-clés*. Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/le-projet-d-aeroport-a-notre-dame-des-landes-en-10-dates-cles-187210>
- Airports Commission. (2013). *Airports Commission : Interim Report*. 228.
- Barbe, F. (2016). La « zone à défendre » de Notre-Dame-des-Landes ou l'habiter comme politique. *Noréis. Environnement, aménagement, société*, 238-239, 109-130. <https://doi.org/10.4000/noroi.5898>
- BBC News. (2016a, octobre 5). London mayor in last-ditch plea for Gatwick expansion. *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/uk-england-37567055>
- BBC News. (2016b, octobre 25). Zac Goldsmith quits as MP over Heathrow decision. *BBC News*. <https://www.bbc.com/news/uk-politics-37764269>
- Carrard, M. (2009). *L'impact de l'aéroport Notre-Dame-Des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes : Étude prospective à l'aide de la théorie des jeux*. 288.
- Carrard, M. (2012). L'expert et les élus locaux. Le cas de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. *Prospective et stratégie, Numéros 2-3(1)*, 39-63.
- Clerck, P. D. (2018). Habiter avant la règle : Quelques nouvelles d'une mise en chantier de l'institution à Notre-Dame-des-Landes. *Revue interdisciplinaire d'études juridiques, Volume 81(2)*, 267-295.
- Colliot-Thélène, C. (2019). La notion de « communauté » chez Max Weber : Enjeux contemporains. *Cahiers de philosophie de l'université de Caen*, 56, 35-56. <https://doi.org/10.4000/cruc.425>
- Commission nationale du débat public. (s. d.). *Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes | CNDP - Commission nationale du débat public*. Consulté 6 mars 2021, à l'adresse <https://www.debatpublic.fr/projet-daeroport-notre-dame-landes>
- Compagnon, S. (2018, janvier 17). *Abandon de Notre-Dame-des-Landes : Ce qu'il faut retenir des annonces d'Edouard Philippe*. leparisien.fr. <https://www.leparisien.fr/politique/abandon-de-notre-dame-des-landes-ce-qu-il-faut-retenir-des-annonces-d-edouard-philippe-17-01-2018-7505955.php>
- Cowen. (2017). *Infrastructures of Empire and Resistance*. Versobooks.com. <https://www.versobooks.com/blogs/3067-infrastructures-of-empire-and-resistance>
- CSAC, C. supérieur de l'aviation civile. (2017). *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*. 83.
- Dauphin, S. (2016). *Notre-Dame-des-Landes : La zone humide la plus étudiée de France*. <https://www.franceinter.fr/emissions/planete-environnement/planete-environnement-27-juin-2016>
- De Billy, V., Tournebize, J., Barnaud, G., Benoît, M., Birgand, F., Garnier, J., Lesaffre, B., Lévêque, C., De Marsily, G., Muller, S., Musy, A., & Zimmer, D. (2015). Compenser la destruction de zones humides. Retours d'expérience sur les méthodes et réflexions inspirées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (France). *Natures Sciences Sociétés, Vol. 23(1)*, 27-41.

- de MARSILY, G., Barnaud, G., Benoit, M., de BILLY, V., Birgand, F., Garnier, J., Lesaffre, B., Leveque, C., Muller, S., Musy, A., Tournebize, J., & Zimmer, D. (2013). *Rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides*. 124.
- Drouet, C., & Collin, M. (2000). *Aéroports et dynamique des territoires*.
<http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0072/Temis-0072665/RMT00-024.pdf>
- Ducourtieux, C. (2020, février 27). Au nom du climat, la justice britannique rejette le projet d'extension de l'aéroport d'Heathrow. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/international/article/2020/02/27/la-justice-britannique-met-un-coup-d-arret-au-projet-d-agrandissement-de-l-aeroport-d-heathrow_6031038_3210.html
- Dziedzicki, J.-M. (2015). Quelles réponses aux conflits d'aménagement ? De la participation publique à la concertation. *Participations*, 13(3), 145-170.
- eaufrance. (2018). *Fonctions biologiques | Zones Humides*. <http://www.zones-humides.org/interets/fonctions/fonctions-ecologiques>
- FLAHAULT, F., BARBIER, R., BLONDIAUX, L., CHATEAURAYNAUD, F., FOURNIAU, J.-M., LEFEBVRE, R., NEVEU, C., & SALLES, D. (2013). *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation, Paris, GIS Démocratie et Participation*. <https://www.dicopart.fr/fr/dico/bien-commun>
- Gendron, C. (2014). Penser l'acceptabilité sociale : Au-delà de l'intérêt, les valeurs. *Communiquer. Revue de communication sociale et publique*, 11, 117-129. <https://doi.org/10.4000/communiquer.584>
- Groot, M., & Adou, Y. (2019). *L'aéroport de Mirabel—Partie 1. A VISUAL HISTORY OF THE WORLD'S GREAT AIRPORTS*. <https://www.airporthistory.org/mirabel-1-fr.html>
- Inpn. (2021). *Cartographie des espaces naturels ou protégés*. <https://inpn.mnhn.fr/viewer-carto/espaces/I032G2520620013>
- Insee. (2020). *La grille communale de densité | Insee*. <https://www.insee.fr/fr/information/2114627>
- Jean, & Rialland-Juin, C. (2013, février). *Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : Les rebonds d'un aménagement conflictuel — Géoconfluences* [Document]. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutDoc17.htm>
- kemperosonslademocratie. (2014). Le cas de l'aéroport de Mirabel-Montréal raconté par un film-documentaire projeté à l'espace associatif à l'initiative du Collectif NDDL Quimper/Cornouaille. *Kemper, Osons la démocratie*. <http://kemperosonslademocratie.unblog.fr/2014/02/05/gpiis-le-cas-de-laeroport-de-mirabel-montreal-raconte-par-un-film-documentaire-projete-mercredi-12-fevrier-20-h-30-a-lespace-associatif-a-linitiative-du-collectif-nddl-quimpercornouaille-le-fan-2/>
- Laslaz, L. (2019). *Acceptation sociale—Géoconfluences* [Terme]. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/acceptation-sociale>
- L'association Des Ailes pour l'Ouest*. (s. d.). Des Ailes pour l'Ouest. Consulté 11 avril 2021, à l'adresse <https://www.desailespourlouest.fr/>
- leparisien.fr. (2018, janvier 17). *CHRONOLOGIE. Notre-Dame-des-Landes : 50 ans de bras de fer*. leparisien.fr. <https://www.leparisien.fr/environnement/chronologie-notre-dame-des-landes-50-ans-de-bras-de-fer-17-01-2018-7505868.php>
- Libreria Editrice Vaticana. (s. d.). *Mater et Magistra (15 mai 1961) | Jean XXIII*. Consulté 16 avril 2021, à l'adresse http://www.vatican.va/content/john-xxiii/fr/encyclicals/documents/hf_j-xxiii_enc_15051961_mater.html
- McDonough, E. (2017). Flight paths as layers of the urban fabric : Transport flows, connectivity and the contested urbanisation of airspace above London and the South East. *Géocarrefour*, 91(91/2), Article 91/2. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10111>
- Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2017). *Notre-Dame-des-Landes ne peut être réalisée sans un contrat de développement durable préalable à sa mise en service*.

- http://www.villeaeroport.fr/pdf/contribution_v&a_projet_aeroport_nantes_nddl_mission_mediation_septembre_2017.pdf
- Ministère des Transports. (2016). *Government decides on new runway at Heathrow*. GOV.UK. <https://www.gov.uk/government/news/government-decides-on-new-runway-at-heathrow>
- Notre-Dame-des-Landes abandonné ? Nos arguments pour et contre*. (2018, janvier 17). Capital.fr. <https://www.capital.fr/economie-politique/pour-ou-contre-l-aeroport-de-notre-dame-des-landes-1229413>
- O'Neill, W. (2021, avril 1). *Remettre sur le métier le bien commun*. Revue Projet. <https://www.revue-projet.com/articles/2001-4-remettre-sur-le-metier-le-bien-commun>
- Ouest France. (2013). *Aéroport « inutile » : Le cas de Mirabel au Québec*. <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/aeroport-inutile-le-cas-de-mirabel-au-quebec-1659496>
- Ouest France. (2020). *Nantes. Réaménagement de l'aéroport : « Le calendrier est maintenu »*. <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/nantes-reamenagement-de-l-aeroport-le-calendrier-est-maintenu-d0cedd38-ab1c-11ea-9c43-7cc75b882600>
- Pailloux, A.-L. (2015). Zone d'aménagement différé contre « zone à défendre ». Analyse d'une lutte pour l'autonomie dans/de l'espace rural. *Justice sociale*, 7, 26.
- Poulin, É. G. (2016). Mirabel : Au Nom du Développement. *Anthropologica*, 58(2), 277-290.
- Préfecture de la région pays de la Loire, préfecture de la Loire atlantique. (2009, avril). *NDDL_dossier_Engagements_de_l_Etat_cle548768.pdf*. http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/NDDL_dossier_Engagements_de_l_Etat_cle548768.pdf
- Reporterre. (2016). *Dans l'aéroport fantôme de Mirabel, temple des grands projets inutiles*. Reporterre, le quotidien de l'écologie. <https://reporterre.net/Dans-l-aeroport-fantome-de-Mirabel-temple-des-grands-projets-inutiles>
- Reporterre. (2020). *La carte des luttes*. <https://lutteslocales.gogocarto.fr/annuaire#/carte/@47.75,4.48,6z?cat=all>
- Rialland-Juin, C. (2016). Le conflit de Notre-Dame-des-Landes : Les terres agricoles, entre réalités agraires et utopies foncières. *Noroi. Environnement, aménagement, société*, 238-239, 133-145. <https://doi.org/10.4000/noroi.5907>
- Soligo, C. (2016, octobre 26). *Pourquoi l'agrandissement de l'aéroport londonien d'Heathrow agite tant le Royaume-Uni*. Le blog du Bureau de Londres. <https://blog.francetvinfo.fr/bureau-londres/2016/10/26/pourquoi-lagrandissement-de-laeroport-londonien-dheathrow-agite-tant-le-royaume-uni.html>
- Subra, P. (2016). Territoires, acteurs, conflits. *Géopolitique locale*, 56(vol. 56 / n°3-4), Article 3-4. <http://journals.openedition.org/rge/5945>
- Weiler, N. (2013). *Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : Modèle environnemental ou greenwashing ?* Observatoire des multinationales. <https://multinationales.org/Projet-d-aeroport-de-Notre-Dame>

**Directeur de recherche :
Christophe Demazière**

**Amandine Bunoz
DAE/ Option ITI
PFE/DAE5
2020-2021**

La perception du bien commun dans les grands projets d'aménagement aéroportuaire : étude de 3 cas d'aménagement contestés

Résumé :

Ce rapport met en lumière une problématique contemporaine de l'aménagement : les conflits autour des projets aéroportuaires.

En partant du cas de Notre Dame des Landes le symbole de l'opposition des grands projets d'aménagement aéroportuaires, la notion de « bien commun » a été très présente dans les débats, à la fois pour défendre le projet sous le prisme du développement économique mais aussi pour s'opposer au projet en définissant la protection environnementale et le bien être des riverains comme le « bien commun » ...

En partant de ce constat, l'enquête consistait à recueillir des informations via des recherches bibliographiques sur les formes de conflits, de contestations et sur l'utilisation de l'argument du bien commun.

De ce fait, les deux projets étudiés sont : le projet d'aéroport de Mirabel au Canada et le projet d'extension d'aéroport d'Heathrow dans la région londonienne. Il a été conclu que la temporalité a joué un rôle sur les conflits aéroportuaires au cours du temps : après les années 80 l'intensité des mobilisations est beaucoup plus importante et le « bien commun » n'est plus utilisé uniquement pour justifier la modernité ou le développement d'un territoire mais pour définir les problèmes écologiques et climatiques. Il y a toujours un temps d'accélération de la mobilisation, soit à l'annonce d'expropriation ou la confiscation d'un foncier important qui a favorisé le positionnement politique des citoyens.

Pour éviter ces conflits d'aménagement, l'acceptabilité sociale est un élément central à prendre en compte : un projet d'aménagement de grande envergure ne s'envisage plus sans qu'une majeure partie de la société l'acquiesce. On peut donc trouver des solutions notamment dans la concertation et la participation citoyenne à partir du moment où les citoyens peuvent pleinement prendre part dans l'élaboration du projet.

Mots Clés : projet d'aménagement aéroportuaire, bien commun, utilité publique, contestation, conflit, acceptation sociale