

Vers un port décarboné ?

Politisation, territorialisation et transversalité des politiques de transition du port de Dunkerque



Thibault Boughedada

Présentation

- **Thèse de doctorat en science politique** à l'Université de Lille, « Terre, foncier et environnement. Matérialité, transversalité et action publique de développement au Bénin », soutenue en septembre 2022.
- **Un 1^{er} contrat post-doc au sein du projet « Institut fédératif de recherche sur le renouveau des territoires » (IF2RT)**, à la Maison Européenne des Sciences de l'Homme et de la Société (MESHS), Université de Lille, **sur les politiques de transition et enjeux fonciers au sein de l'ancien bassin minier du Nord et du du Pas-de-Calais.**
- Intérêt pour les questions de transition au sein des territoires industriels depuis la fin de ma thèse : préparation d'un projet pour le concours du CNRS en section 40. Poursuivre mes questionnements théoriques de thèse mais sur un nouvel objet.
- En parallèle, 400 heures d'enseignements (de la Licence au Master 1) pour différents publics : science politique, sociologie, droit et AES (contrat doctoral, ATER, vacations).



Gouverner les ordres portuaires : capitalisme, planification, transition

- Un objet : le territoire portuaire dunkerquois
- Les ports sont des objets de recherche plutôt investis par la recherche en **science économique** (Notteboom, Athanasios, Rodrigue ; 2022 ; Pettit, Beresford, 2019), en **géographie critique** (Foulquier, Adolf et Ducruet, 2014) ou encore en **histoire** (Birde ; Grevet, Martin, Warzoulet, 2022 ; Marnot, 2015). Il n'existe à ce jour que **très peu de travaux en science politique sur le sujet** et lorsqu'ils existent ils n'ont pas abordé ces objets comme lieux de transformation industrielle et d'échanges.
- Les ports sont des unités mixte de gouvernance : l'exercice du pouvoir et de la domination y est longuement négocié entre toute une série d'acteurs publics locaux et d'acteurs privés (Jacques, 2012 ; Lévêque, 2012).
- Les autorités portuaires sont des entités puissantes chargées de l'exploitation des ports, de l'entretien des infrastructures et, plus spécifiquement, de la planification de l'utilisation des sols et du développement immobilier dans les zones portuaires
- Dans le cas de Dunkerque, la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 est venue modifier la gouvernance en créant le statut de « Grand Port Autonome ».

Gouverner les ordres portuaires : capitalisme, planification, transition

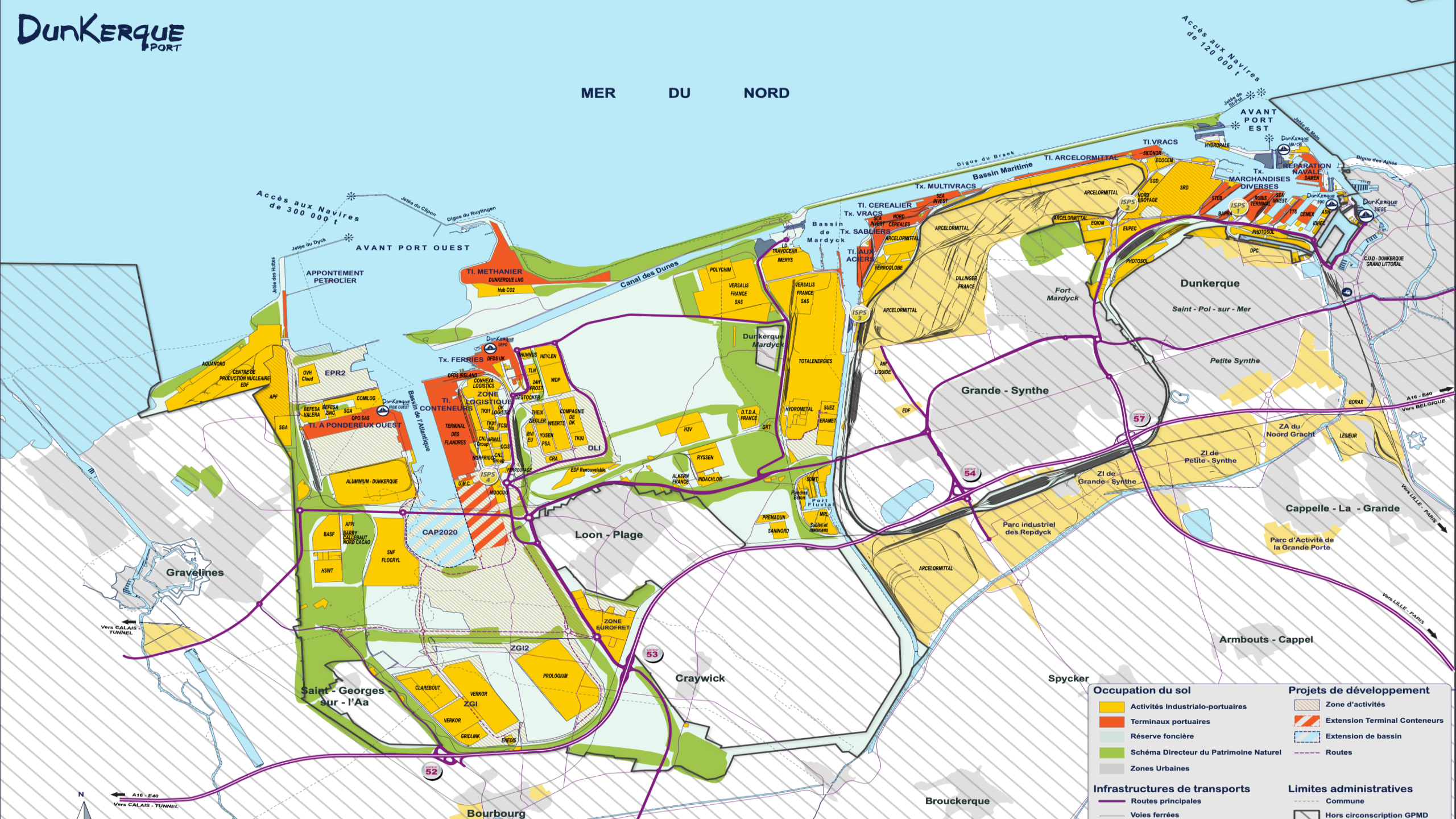
- Trois énigmes de départ : qui sont les acteurs dominants ? Comment entrent-ils en relation ? Et comment les politiques publiques y sont co-construites ?
- Dans une démarche inspirée de l'économie politique attentive aux rapports capitalisme-politique (Hay, Smith, 2018), cette analyse doit permettre **d'interroger sur la longue durée, les connexions, les circulations de discours et les pratiques politiques des acteurs publics et privés portuaires.**
- Ces enjeux amènent à renouveler davantage les études portant sur les processus de **politisation** (Aït-Aoudia, Bennani-Chraïbi, Contamin, 2010), **territorialisation** (Douillet, Faure, Halpern, Leresche, 2012) et de **transversalisation** (Douillet, Lebrou, Sigalo Santos, 2023) de l'action publique.
- **L'objectif de ce projet de recherche est double :**
 - **Analyser comment les régulations induites par les politiques de décarbonation des industries sont produites et débattues entre acteurs publics et privés**
 - **Saisir dans quelle mesure les acteurs industriels s'adaptent pour maintenir, diversifier ou reconvertir l'orientation même du capitalisme dans les domaines d'activités économiques industriels concernés.**

Gouverner les ordres portuaires : capitalisme, planification, transition

- « **Ordre portuaire** » : l'ordonnancement dont font l'objet les ports, les modalités de gouvernements qui s'y exercent et les politiques publiques qui s'y déploient.
- « **Planification** » : mode renouvelé de gouvernement des industries à l'heure des impératifs de transitions pour intégrer toute une somme d'enjeux socio-économique, dont la décarbonation.
- Les ports, de par les lourds investissements économiques et financiers qu'ils suscitent, ont vocation à disposer d'une **vision à long terme des enjeux de développements**, lesquels trouvent leurs traductions dans des **plans d'aménagement**, qui, élaborés conjointement avec les autorités publiques, précisent les vocations d'usages des espaces fonciers disponibles et intègrent des éléments prospectifs sur l'évolution des activités industrielles et économiques.
- Dans une démarche d'interdisciplinarité des sciences sociales de l'environnement, ce projet de recherche souhaite construire son étude autour de **trois cadres théoriques** : un premier mettant à contribution la **sociologie politique de l'action publique**, et un deuxième **l'économie politique**, et un troisième la **sociologie politique de l'environnement**.

Axe 1 – Politiser la décarbonation

- Depuis 2019, l'agglomération dunkerquoise a ainsi été labellisée « territoire d'innovation » par l'État et bénéficie en ce sens d'une **dotations pour accélérer les projets visant à réduire ses émissions de CO2**.
- Le Conseil de Surveillance du Grand Port Autonome de Dunkerque a par exemple validé un programme d'investissement de **78 millions d'euros pour l'année 2023** notamment pour permettre la poursuite du développement des infrastructures du port-Ouest.
- Une **offre foncière** au sein du port a été mise en place pour constituer des implantations rapides d'entreprises à même de redessiner les activités du port autour d'une industrie décarbonée.
- Le projet « DKarbonation », porté par le **groupement d'intérêt public Euraenergie**, bénéficiera d'une aide globale de l'État de **13,6 millions d'euros** pour permettre la réalisation d'études d'ingénierie et de faisabilité de décarbonation de la zone



Occupation du sol	Projets de développement
Activités Industrielles-portuaires	Zone d'activités
Terminals portuaires	Extension Terminal Conteneurs
Réserve foncière	Extension de bassin
Schéma Directeur du Patrimoine Naturel	Routes
Zones Urbaines	
Infrastructures de transports	Limites administratives
Routes principales	Commune
Voies ferrées	Hors circonscription GPMD

Axe 1 – Politiser la décarbonation

- Un des enjeux clés de ce projet de recherche consiste à analyser de quelles manières les questions de transition des activités industrielles sont systématiquement rattachées à des logiques concurrentielles et capitalistiques (Chailleux, Hourcade, 2021).
- Interroger la politisation locale des enjeux de décarbonation des industries du dunkerquois pour comprendre comment les acteurs décisionnaires du territoire dunkerquois ont opéré divers changements dans leurs rapports aux industries portuaires.
- **Dans une perspective de sociologie politique constructiviste attentive aux luttes de cadrages qui contribuent à construire les problèmes publics (Gusfield, 2009), il s'agit dans ce premier axe d'analyser la politisation des politiques de décarbonation comme le produit de luttes politiques, administratives et économiques.**

Axe 1 – Politiser la décarbonation

- **L'objectif est de rendre compte des logiques de ces politisations et d'en apprécier les effets sur les différentes politiques publiques qui s'exercent dans les zones portuaires.**
- Hypothèse que la décarbonation fait l'objet d'une politisation protéiforme, que cela soit du fait de mouvements sociaux, des médias, ou de l'implication d'acteurs politiques ou privés.
- Dans quelle mesure certains acteurs privés tentent de prendre le contrôle des espaces de débat autour de la mise en œuvre des politiques publiques portuaires où ils cherchent à se positionner comme des *policy makers* en lieu et place des autorités publiques.
- Une question de recherche : quels sont les processus de politisation locale à l'œuvre et par quels acteurs sont-ils portés ?
- **Etude diachronique des documents de planifications et d'archives diverses (rapports officiels, notes administratives, presse quotidienne régionale) pour évaluer les logiques de cadrage qui sous-tendent la mise à l'agenda de ces politiques de décarbonation des industries locales.**

Axe 2 - Territorialisation et transversalité des politiques publiques de décarbonation

- Les zones portuaires, en tant qu'**espaces clés de production du capitalisme**, sont l'objet d'un **vaste tissu de politiques publiques diverses et variées**.
- L'intégration des politiques publiques constitue une des principales dimensions du réarrangement des frontières des secteurs et renvoie aux rapports entretenus entre différentes politiques publiques (Trein, Maggetti, Meyer, 2019). L'intégration des politiques publiques se caractérise par l'adoption **d'instruments d'action publique transversaux**.
- Il n'existe ainsi aucune recherche s'efforçant de **rendre compte de l'interaction de ces politiques au sein d'un espace de gouvernement localisé comme peuvent l'être les territoires portuaires**. Aussi, toutes ces politiques ne relèvent pas toutes de la même autorité et peuvent avoir des temporalités de mise en œuvre propres à chacune.
- **Dimension multisectorielle de la décarbonation** : dans quelle mesure l'organisation administrative, les routines bureaucratiques et les interactions entre acteurs jouent un rôle dans la mise en œuvre d'une action publique transversale de décarbonation ?

Axe 2 - Territorialisation et transversalité des politiques publiques de décarbonation

Quelques politiques environnementales qu'impliquent les ordres portuaires	Quelques politiques non-environnementales qu'impliquent les ordres portuaires
Politiques des risques (naturels et industriels) Politiques de l'eau Politiques de l'air Politiques de la biodiversité Politiques énergétiques Politiques foncières Politiques de la mer	Politiques d'aménagement du territoire Politiques industrielles Politiques budgétaires Politiques fiscales Politiques de l'emploi Politiques sécuritaires Politiques du transport et de la logistique Politiques commerciales

Axe 3 – Qui gouverne ? compromis et territorialisation du pouvoir portuaire

- Deux interrogations de départ pour ce dernier axe : quelles formes recouvrent les interventions économiques menées par l'État auprès des acteurs privés ? Comment les secteurs industriels se restructurent et s'adaptent-ils pour répondre aux besoins de la transition ?
- Hypothèse générale selon laquelle les politiques de décarbonation impulsées « par le haut » constituent une opportunité pour les acteurs locaux du dunkerquois (publics et privés) pour bénéficier de **nouveaux financements, renforcer l'attractivité économique du territoire et assoir leur domination politique et bureaucratique.**
- Cet axe s'attachera ainsi à comprendre dans quelle mesure les acteurs industriels négocient des compromis et s'adaptent aux injonctions à décarboner pour maintenir, diversifier ou reconvertir l'orientation des domaines d'activités économiques industriels concernés.

Axe 3 – Qui gouverne ? compromis et territorialisation du pouvoir portuaire

- Il s'agira ici d'analyser les façons dont les acteurs publics comme privés usent de leurs positions économiques et/ou de pouvoir pour infléchir des décisions qui leur seraient défavorables.
- **En quoi les usages des capitaux économiques et politiques interviennent dans la formation et le maintien de position bureaucratique dominante ?** L'étude de la distribution des positions et du contrôle des ressources économiques portuaires, et notamment foncières, permettra de revisiter les luttes visant à l'accaparement de certaines ressources et les inégalités qu'elles génèrent au sein des groupes d'acteurs au sein des espaces portuaires.
- Le postulat d'une entité homogène et cohésive exerçant son pouvoir ne tiendrait pas dès lors que des groupes économiques et politiques seraient en conflit pour contrôler ou accéder à de nouvelles ressources économiques et politiques.
- Revisiter à grands frais la question de « **qui gouverne ?** » les **territoires portuaires**. Par-delà les luttes de cadrages et de politisation, **l'étude de du pouvoir portuaire doit éclairer les rapports de force en son sein, mais aussi plus largement entre acteurs étatiques et privés.**

Perspectives méthodologiques

- **Faire une sociographie des acteurs décisionnels à partir de l'étude des modèles de gouvernance** : Directoire, conseil de surveillance et conseil de développement.
- Le conseil de surveillance est lui-même composé de quatre conseils : conseil des représentants de l'État, conseil des représentants des collectivités territoriales, conseil des personnels qualifiés, et conseil des représentants du personnel du port.
- **L'analyse sociographique des réseaux doit permettre de saisir le degré de proximité des acteurs et leurs espaces d'interconnaissances.**
- Une quinzaine d'entretiens semi-directifs sont envisagés en complément d'une étude des archives institutionnelles (Gayon, 2016), des notes administratives (Nakanabo Diallo, 2020), comme les rapports officiels (Caby, Chailleux, 2019).
- Archives de la Communauté Urbaine de Dunkerque, documentation mise à disposition par le Grand Port Autonome de Dunkerque (les dossiers de presse et les rapports d'activité).

Merci pour votre attention

