

LA POLITISATION DES CONTESTATIONS ENVIRONNEMENTALES : CONSÉQUENCES SUR LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ET PORTUAIRES

Séminaire SPLOTT – 26 février 2024

Nathan Guin – Ingénieur de recherche Université Le Havre Normandie – chercheur associé UMR IDEES

CONTEXTE DE TRAVAIL

- Projet CIPHERL (Univ. Rouen, UMR IDEES) : étude sur les métropoles écologistes (depuis 2020) et l'analyse des politiques publiques de transition
 - Analyse des conditions d'accès au pouvoir des forces écologistes
 - Evaluation de la capacité des mairies écologistes à infléchir et à démocratiser les politiques de transition urbaine à l'échelle des Métropoles
- GIS Institut pour une Logistique Intelligente en Vallée de Seine et le GT Port Maritime : axe de travail sur l'acceptabilité territoriale des activités portuaires et logistiques
 - Construction de bases de données sur les contestations environnementales
 - Des activités portuaires (zoom sur les croisières)
 - Des activités logistiques (en cours)

POSITIONNEMENT THÉORIQUE

- Crise du néolibéralisme (Peck, 2017, Davies, Gane, 2021) et de ses conséquences territoriales et politiques, notamment sur les politiques publiques et les formes conflictuelles.
- Montée en puissance d'idéologies concurrentes :
 - national-populisme (Brexit, Trump, Hongrie, Italie...)
 - néo-progressisme : idéologie fondée sur la réduction des inégalités, la promotion de la participation démocratique, l'accès aux biens communs et la résilience écologique (Joy et Vogel, 2021). Ex des mairies du changement en Espagne (Bua, Davies, 2022).
 - Adaptation des néolibéraux
- Bouleversement des rapports de force et multiplication des conflits

HYPOTHÈSES

- La montée de l'écologie politique dans certains territoires (notamment urbains) s'accompagne de ruptures dans les politiques publiques vis-à-vis du modèle néolibéral, notamment dans les politiques liées à la mobilité, l'attractivité ou à la construction d'infrastructures
- Elle s'accompagne d'une repolitisation des politiques publiques : apparition de controverses et de conflits pouvant stimuler le débat démocratique (Mouffe, 2002). S'oppose à la post-politics (Swyngedouw, 2009)

MÉTHODOLOGIE

- Constitution et analyse de corpus de presse (Europresse)
- Métropoles écologistes (et social-écologistes) :
 - recueil et analyse des articles de la presse locale et nationale dans 12 villes (Lyon, Marseille, Grenoble, Strasbourg, Bordeaux, Tours, Annecy, Besançon, Poitiers, Rouen, Nantes, Rennes)
 - Réalisation de « fiches ville »
 - Comparaison
- Activités de croisière :
 - Recensement des contestations via la presse locale et nationale en France, Espagne, et Etats-Unis

PLAN

1. Le néolibéralisme urbain
 - Définition du « modèle »
 - Ses caractéristiques : politiques environnementales, de transport-mobilité, touristiques
 - La place des conflits
 - Ses remises en cause récentes
2. Étude de cas des métropoles écologistes
 - Programme et conditions d'accès au pouvoir
 - Caractéristiques des politiques mises en place, notamment en matière de transport-mobilité
 - Des sujets clivants conduisant à la repolitisation
3. Étude de cas des activités de croisière
 - Des contestations croissantes et simultanées
 - Différentes formes de politisation
 - Conséquences sur les politiques publiques
4. Discussion

I. LE « MODÈLE » DU NÉOLIBÉRALISME URBAIN (I)

CADRAGE

- Modèle « hégémonique », ou du moins prédominant, adapté localement (Brenner, 2010)
- Orienté vers la croissance économique et démographique, compétition, attractivité (Harvey, 2014)
- Place importante pour le secteur privé dans la gouvernance urbaine et privatisation des politiques d'aménagement (ex immobilier logistique, Raimbault, 2016)
- Émergence de problèmes sociaux et environnementaux et mesures compensatoires

I. LE « MODÈLE » DU NÉOLIBÉRALISME URBAIN (2)

APPLICATIONS SECTORIELLES

- Dans les politiques de transport-mobilité :
 - Modernisation et extension des infrastructures de transport (Sager, 2011)
 - En lien avec production immobilière, attractivité, valeur du foncier
 - Demande croissante d'entrepôts logistiques en périphérie, sources d'emplois et de recettes fiscales
- Dans les politiques touristiques :
 - Vecteur de développement économique (emplois, fiscalité, Novy, 2016)
 - Constructions d'infrastructures d'accueil (terminaux, hôtels...) contribuant à la gentrification
- Dans les politiques de transition / durabilité :
 - Végétalisation, densification des centres-villes, politiques de transport en commun
 - Conciliation des enjeux environnementaux avec la croissance économique et démographique
 - Détournements : vise à améliorer le cadre de vie et renforcer l'attractivité

I. LE « MODÈLE » DU NÉOLIBÉRALISME URBAIN (3)

PLACE DES CONFLITS

- Dépolitisation / post-politics :
 - Gouvernamentalité néolibérale (Foucault)
 - Absence de débats de fond contradictoires, approche technocratique
 - Concepts mobilisateurs : transition, durabilité (Bossuyt, Savini, 2016)
- Les conflits :
 - Ne portaient pas sur le modèle de développement : pas de visions alternatives du développement comme dans les conflits dans années 1970 (Mêlé, 2008)
 - Opposition « corporatisme libéral (élus et privé) VS riverains, associations spécialisées dans la défense de l'environnement (Subra, 2015, Lavaud-Letilleul, 2012)

I. LE « MODÈLE » DU NÉOLIBÉRALISME URBAIN (3) *REMISES EN CAUSE*

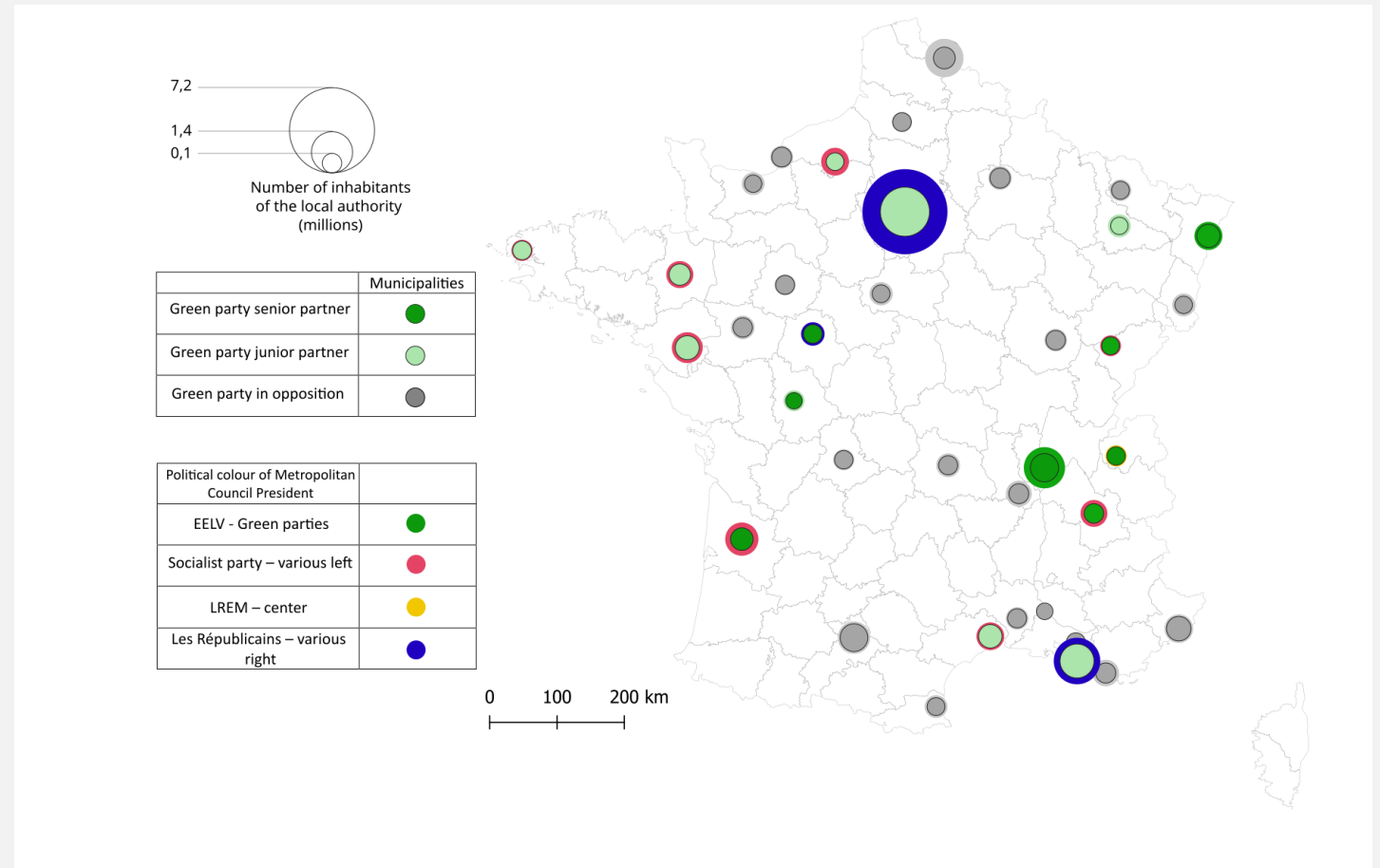
- Contestations depuis le début des années 2010 :
 - Les mairies du changement en Espagne (Blanco et al., 2020) : revendication du « droit à la ville »
 - Néo-municipalisme (Thompson, 2021) : reprise en main du public sur le privé (eau, électricité)
 - Révoltes

- Dans ce contexte :
 - Élections de maires écologistes ou social-écologistes dans 12 grandes villes en France (2020)
 - Contestations croissantes contre les activités de croisière (à partir de 2020)

2. ÉTUDE DE CAS DES MÉTROPOLIS ÉCOLOGISTES

PROGRAMME ET CONDITIONS D'ACCÈS AU POUVOIR

- Vague verte sans précédents
- Laboratoires de l'écologie politique
- Programme :
 - Remise en cause de l'agenda néolibéral
 - Protection de l'environnement
 - Démocratie participative
 - Respect des diversités
 - Localement, essor dans contextes particuliers (NDDL à Nantes, Lubrizol à Rouen, crise du logement à Marseille)



2. ÉTUDE DE CAS DES MÉTROPOLES ÉCOLOGISTES

CARACTÉRISTIQUES DES POLITIQUES MISES EN PLACE

Typologie des politiques menées

Politiques environnementales		
Mesures de végétalisation et d'adaptation au changement climatique	Mesures en faveur de l'atténuation du réchauffement climatique	
Mesures en rupture avec le néolibéralisme urbain		
Opposition à des projets d'équipements urbains orientés vers la croissance	Projets d'aménagement orientés vers la sobriété économique	Mesures en faveur des services publics et de la solidarité sociale
Mesures symboliques dans un agenda néo-progressif		
Démocratisation de la gouvernance	Mesures en faveur de la laïcité et de la tolérance	Politique d'hospitalité à l'égard des migrants et des réfugiés

2. ÉTUDE DE CAS DES MÉTROPOLES ÉCOLOGISTES

CARACTÉRISTIQUES DES POLITIQUES MISES EN PLACE, EN MATIÈRE DE TRANSPORT-MOBILITÉ

Types de politiques	Exemples
Mesures de végétalisation et d'adaptation au changement climatique	<ul style="list-style-type: none">• Piétonnisation (toutes les villes)• Plan vélo (toutes les villes)
Mesures en faveur de l'atténuation du réchauffement climatique	<ul style="list-style-type: none">• Limitation de la vitesse de circulation automobile à 30 km/h (Tours, Lyon, Grenoble, Bordeaux, Besançon)• Hausse des tarifs de stationnement (Tours, Strasbourg, Grenoble)• Conversion de parking en espaces de loisirs (Tours, Marseille)• Annonce de l'interdiction des moteurs diesel en 2028 (Strasbourg, Grenoble)• Développement des réseaux de tramways et de transports publics (Tours, Strasbourg, Marseille, Grenoble)• Subventions en faveur de la logistique décarbonée et de la logistique fluviale (Lyon)• Réduction de la flotte de véhicules municipaux (Lyon, Grenoble)

→ inflexion, pas de ruptures

2. ÉTUDE DE CAS DES MÉTROPOLES ÉCOLOGISTES

CARACTÉRISTIQUES DES POLITIQUES MISES EN PLACE, EN MATIÈRE DE TRANSPORT-MOBILITÉ

Types de politiques	Exemples
Opposition à des projets d'équipements urbains orientés vers la croissance	<ul style="list-style-type: none">• Opposition au maintien de l'aéroport (Tours)• Opposition aux subventions aux entreprises ou associations aéroportuaires (Poitiers)• Refus d'ouvrir des routes à des poids-lourds (Strasbourg pour rejoindre le port, Besançon)• Opposition à des projets autoroutiers ou de rocales (Rouen, Grenoble, Besançon, Strasbourg)• Opposition à l'implantation d'entrepôt Amazon (Strasbourg, Lyon, Rouen, Nantes, Bordeaux)• Opposition aux dark stores (Strasbourg, Marseille, Lyon)• Opposition aux activités de croisière (Marseille)• Opposition à des lignes ferroviaires à grande vitesse (Lyon, Grenoble, Bordeaux)• Opposition à des dessertes aéroportuaires (Bordeaux)
Mesures en faveur des services publics et de la solidarité sociale	<ul style="list-style-type: none">• Gratuité des réseaux de transport en communs pour certaines populations (jeunes, précaires) (Strasbourg, Besançon, Rouen)• Desserte en transports en communs de zones enclavées (Marseille)

2. ÉTUDE DE CAS DES MÉTROPOLIS ÉCOLOGISTES

DES SUJETS CLIVANTS CONDUISANT À LA REPOLITISATION

- Des décisions très contestées localement, voire nationalement, par exemple :
 - **Poitiers** : la maire participe aux manifestations contre l'aéroport, polémique nationale.
 - opposition locale, critiques nationales
 - **Rouen** : mairie et interco contre un entrepôt Amazon (1000 emplois) et opposition au contournement Est
 - Opposition des acteurs privés, des élus locaux, de la région, du département...
 - **Bordeaux** : opposition du maire P. Hurmic à la LGV Bordeaux-Toulouse
 - opposition de la métropole, de la région, des élus toulousains



Transports

LGV Sud-Ouest : une nouvelle bataille du rail s'amorce entre élus socialistes et écologistes

Le maire écolo de Bordeaux, Pierre Hurmic, et la présidente PS de l'Occitanie, Carole Delga sont en désaccord sur la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse pour relier Paris et Toulouse. Un conflit où chacun défend ses intérêts et son porte-monnaie.

→ Sujets auparavant consensuels dans le corporatisme libéral, aujourd'hui sources de débats politiques

3. ÉTUDE DE CAS DES ACTIVITÉS DE CROISIÈRE

DES CONTESTATIONS CROISSANTES ET SIMULTANÉES

- 2010-2019 : émergence des contestations à Venise, avec échouage du Costa Concordia en 2012.
- 2019-20 : Des villes augmentent les taxes pour les croisiéristes (Dubrovnik, Barcelone)
- 2020-22 : Début des limitations, voire interdiction, des navires de croisières dans certaines villes (Venise, Key West, Baléares)
- Été 2022 :
 - Nice : un navire est expulsé du port
 - Marseille : des collectifs ont empêché l'entrée d'un grand paquebot dans le port
 - Ajaccio : Des militants de Core in Fronte empêchent l'accostage d'un navire de croisière
- 2023 :
 - Amsterdam : Motion de la municipalité visant la fermeture d'un important terminal de bateaux de croisière dans son centre-ville
 - Barcelone : Fermeture d'un terminal et report des croisières et des ferries au large de la ville



3. ÉTUDE DE CAS DES ACTIVITÉS DE CROISIÈRE

DIFFÉRENTES FORMES DE REPOLITISATION

- Par la rupture de certains élus avec le « corporatisme libéral »

Types	Exemples
Agenda écologiste / néo-progressiste dans de grandes villes	Marseille, Barcelone Proposition de loi de LFI
Ecologie au sein de programmes régionalistes ou nationalistes	Corse (Ajaccio)
« Nimby »	Nice

3. ÉTUDE DE CAS DES ACTIVITÉS DE CROISIÈRE

DIFFÉRENTES FORMES DE REPOLITISATION

- Par l'émergence de nouveaux acteurs de défense de l'environnement, qui articulent la défense de l'environnement avec les enjeux de société (politisation au sens de Comby, Dubuisson-Quellier, 2023)

Stop Croisières (créé en 2020)	<p>Nous, collectifs et citoyen·nes de la région marseillaise et d'ailleurs, rassemblé·es sous STOP CROISIÈRES avons décidé d'en finir avec cette industrie désastreuse, relique d'un autre monde</p> <p>Pour autant, la fin des croisières ne signifie pas la fin des voyages. C'est une invitation à repenser notre rapport au tourisme, aux vacances.</p> <p>Le bilan social est également lourd de conséquence puisque ces entreprises pratiquent l'optimisation / l'évasion fiscale, exploitent leur personnel, contournent les obligations en termes de sécurité.</p>
Extinction Rebellion (créé en 2018)	<p>Notre survie et celle des autres espèces ne doivent pas dépendre d'hypothétiques et lointaines solutions technologiques. Renoncer de nous-mêmes au modèle de croissance économique actuel et à la consommation de masse avant que nous y soyons forcé·es par les limites planétaires est la seule option viable. Nous devons donc amorcer immédiatement une descente énergétique et l'abandon des combustibles fossiles.</p>

3. ETUDE DE CAS DES ACTIVITÉS DE CROISIÈRE

CONSÉQUENCES SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

- Renouveau du débat public, rupture du corporatisme libéral. Ex à Marseille : Printemps Marseillais et associations VS Port Autonome, club de la croisière, CGT du GPMM, CCI, Union portuaire.

Laurent Lhardit, adjoint au tourisme durable : « *On ne veut pas interdire les croisières, car il y a une économie derrière, mais on a installé un rapport de force avec ces compagnies pour qu'elles mettent fin aux pollutions* ».

- Evolution des réglementations et des pratiques :
 - FuelEU Maritime
 - électrification des quais
 - Classement en zone SECA
 - Charte Croisières durables entre la France et la CLIA
- Blocages dans la gouvernance multiniveau
- Paradoxes : reports et effets d'opportunités

4. DISCUSSION / CONCLUSION

- Émergence de forces idéologiques « post-néolibérales », sous différentes formes (militants, élus), qui contestent le modèle néolibéral et notamment les politiques liées au transport, mobilité, et invitent à repenser les modèles urbains
- Évolution incrémentale des politiques publiques :
 - Politiques de renoncement
 - Politiques symboliques
- Contraintes de la gouvernance multiniveau dans la mise en place de politiques alternatives
- Repolitisation des enjeux