

Ralentir, bifurquer pour une transition écologique? 10 ans après la COP21, quelles transformations dans les territoires?

27-28 nov. 2025

Brest

France

Table des matières

L'enseignement agricole (EA), " point de passage obligé " des transitions agricoles et alimentaires (TAA). Enquête sur le rôle des futurs agriculteurs dans la bifurcation de nos sociétés., Christophe Beaurain [et al.]	4
Créer une entreprise agricole lorsque l'on est ingénieur : un exemple de transition écologique à l'échelle individuelle, François Bignalet-Cazalet	6
Transitions au long cours : quel équilibre entre l'urgence d'agir et le temps long des transformations sociales ?, Valérie Billaudeau	7
La trajectoire carbone de la promotion immobilière, Bernard Blanc	9
Tourisme alternatif et transition : un changement tangible ou une utopie ?, Patrick Bouchet [et al.]	11
Vers des Économies Régionales Bas Carbone (VERB) : une expérimentation en Bretagne, Stéphanie Bouvier	13
Territoires communaux et adaptation écologique: optimisme de la pensée environnementale, pessimisme de l'action majorale?, Olivier Patrice Carton	15
Des hiérarchies sociales aux hiérarchies urbaines : localiser les injonctions à la transformation écologique dans l'espace social et géographique;, Paul Cukieman	17
La Transition Énergétique dans les Observatoires Hommes-Milieus, Sylvie Daviet [et al.]	19
La décarbonation de l'énergie 'à l'anglaise' : une approche 'Mission' pour atteindre Net-Zero, Lucie De Carvalho	20
Génération climat ? Comment la crise écologique transforme (ou pas) les représentations des modes de vie désirables pour des étudiants universitaires, Anne De Rugy [et al.]	22
La transition ou l'Anthropocène désinhibé., Jean-Baptiste Fressoz	24

Une transition mobilitaire, les VELIs comme solution?, Alice Grasset	25
Peut-on ralentir sans avoir jamais accéléré ? Classes populaires et enjeux climatiques, Edith Gaillard [et al.]	27
Sports de montagne et norme écocitoyenne : quand les logiques de distinction convergent, Léna Gruas	29
Colloque ralentir, bifurquer, transitionner - Les chemins de la décarbonation.pdf, Pierre Guillaume	31
La Fresque des Possibles : quels effets sur les représentations de l'écologie et l'écologisation des participant.es ?, Elena Kerrain [et al.]	32
Paysages en transition : quelle place pour les friches et les dynamiques du vivant dans les transformations écologiques des territoires ?, Pierre Libaud	34
Ecologiser la fabrique urbaine à l'échelle locale : entre contraintes, coopération et légitimation, Sara Medjdoub [et al.]	36
Ralentir, bifurquer, " transitionner " : le sport est-il hors-jeu ?, Thierry Michot .	38
De l'écart entre la création de données et leurs réceptions quotidiennes : pour qui est la transition ?, Maxime Paillet	39
Renoncer à la voiture pour se rendre sur les sites de pratique de sports de montagne : quelles trajectoires biographiques ?, Clémence Perrin-Malterre	41
Voyage au bout de la nuit... mais en voiture. Écologie déclarée et résistances modales en contexte événementiel, le cas du Festival d'Avignon, Pascal Quidu [et al.]	43
Le verdissement des voies maritimes depuis 2015 : l'Union européenne, une puissance réglementaire mondiale pour le fret maritime ?, Melaine Robert	44
Les JO d'hiver 2030 dans les Alpes du Sud : analyse d'une controverse environnementale, Augustin Rogeaux	46
" L'escargot de Quimper ne ralentira pas le tramway de Brest ! " Prise en compte d'une espèce protégée dans le cadre de l'extension d'un réseau de transport en commun., Valérie Roussel [et al.]	48
Quelle transformation écologique des territoires au travers des instruments de planification territoriale ? Le cas du " Plan climat air énergie territoire ", Lénaïg Salliou	50

Penser la soutenabilité territoriale avec les Makers de la Drôme : l'exemple d'un projet autour du plastique, Baudry Sarah [et al.]	52
Simple, basique : un crayon et un carnet pour partager une voiture au quotidien., Jérôme Sawtschuk [et al.]	53
Les transformations écologiques post-COP21 en limousin : de la dynamique actuelle des acteurs avant-gardistes à la trajectoire possible des institutions de la connaissance, Gauvain Schalchli	54
Retours d'expérience sur Coloc'Auto, service d'accompagnement de l'autopartage entre particuliers, Pierre Servain [et al.]	56
Dix ans après l'accord de Paris : où en est-on ?, Moise Tsayem Demaze	58
L'éco-activisme des athlètes, un processus entre conditions individuelles et organisationnelles. Le cas des ultra-traileurs, Pim Verschuuren [et al.]	59
Quelle conduite écologique dans un contexte de " tragédie des biens communs " en milieu rural camerounais?, Jacques Yomb	61
La mise en oeuvre du PCEAM sur la métropole Aix-Marseille-Provence, Severine Steenhuyse	62
Liste des auteurs	63

L'enseignement agricole (EA), " point de passage obligé " des transitions agricoles et alimentaires (TAA). Enquête sur le rôle des futurs agriculteurs dans la bifurcation de nos sociétés.

Christophe Beaurain * ¹, Vanessa Carnoy *

1

¹ Géolab (UMR 6042) – Université de Limoges, Université Clermont Auvergne, CNRS, CNRS – France

Parce qu'elles interrogent nos rapports au vivant, aux technologies et à l'alimentation, les questions agricoles et alimentaires occupent une position stratégique dans les dynamiques contemporaines de transition/bifurcation/ralentissement.

Cette communication pourrait s'inscrire dans l'axe 2 de l'appel, en considérant le rôle de l'EA issu de politiques publiques comme un acteur central direct des TAA agissant dans un écosystème d'interactions, mais également dans l'axe 3 en considérant une approche strictement sectorielle propre à l'agriculture et à l'alimentation. En effet, de manière synthétique, et au plan théorique en mobilisant la théorie de l'acteur-réseau (TAR), nous posons l'hypothèse que l'EA agit comme un point de passage obligé entre institutions, modèles de production et futurs agriculteurs.

Si la bifurcation/transition en matière agricole et alimentaire relève à l'évidence de la dynamique classique d'acteurs parties prenantes dans ce secteur (État, producteurs, consommateurs...), il paraît tout aussi évident que la formation des jeunes agriculteurs constitue également une étape cruciale. L'article L811-1 du Code rural inscrit parmi les missions de l'EA l'innovation, l'expérimentation et l'ancrage territoriale. En formant jeunes et adultes aux enjeux agricoles, économiques, sociaux et environnementaux, l'EA est appelé à accompagner, voire à impulser, les TAA.

Pourtant en dépit de ce rôle central, l'EA demeure largement invisibilisé dans les travaux académiques consacrés aux TAA. Ces derniers mobilisent des cadres théoriques riches : structuration des systèmes alimentaires territorialisés (Rastoin et al., 2010), approche socio-économique des transitions, *Multi-Level Perspective* (Geels, 2002), TAR (Akrich, Callon, Latour, 2006, 1989, Latour 2012) dans une perspective pragmatiste, ou encore économie substantiviste (Polanyi, 1944). Ces travaux rendent compte des transformations du modèle agricole - radicales (Lamine, 2017 ; Durand et Keucheyan, 2024), stratégiques (Stassart & Jamar, 2009), ou " cosmétiques " (Alonso-Fradejas, 2021) - mais négligent l'EA comme acteur institutionnel et par conséquent " actant " dans la transition. Seules les sciences de l'éducation documentent partiellement cette

*Intervenant

dimension. Il y a donc un impensé à combler.

C'est précisément dans ce but que nous mobilisons avant tout la TAR pour analyser le rôle de l'EA en tant qu'actant de la transition, c'est-à-dire espace d'interactions incontournable entre les diverses composantes de l'agriculture et de l'alimentation et de traduction des divers intérêts constitutifs du réseau d'acteurs. Dans cette logique, nous nous demandons dans quelle mesure, en tant qu'espace de médiation entre des injonctions institutionnelles nationales, voire internationales, et des pratiques locales, l'EA peut être analysé comme le point incontournable des dynamiques de formations, d'invention et de transmissions des savoirs et de reconfiguration des normes professionnelles influencées en permanence par les tensions entre les différents acteurs du réseau.

Notre réflexion s'appuie sur une enquête qui croise une approche quantitative (questionnaire en ligne) avec une approche qualitative (entretiens semis-directifs) d'apprenants et de personnels d'établissements d'EA des anciennes régions Auvergne et Limousin, territoires d'élevage, et de la Beauce et de la Brie, greniers à blé de la France. Cette communication présentera les premiers résultats et discutera des apports potentiels de la TAR pour la compréhension du rôle essentiel de la formation dans les processus de transition à l'œuvre dans l'agriculture et l'alimentation.

Créer une entreprise agricole lorsque l'on est ingénieur : un exemple de transition écologique à l'échelle individuelle

François Bignalet-Cazalet * ¹

¹ Centre National d'études Spatiales [Toulouse] – Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique – France

La transition écologique doit se faire à chaque échelle de la société : état, collectivités, entreprises et individus. Pour les individus, les axes les plus couramment listés sont la végétalisation de l'alimentation, la réduction des transports à énergie fossile et l'isolation des logements.

Moins mis en avant, la reconversion professionnelle peut cependant avoir un impact à la fois sur le bilan personnel et sur celui de l'entreprise.

Cette présentation expose un exemple, celui de la reconversion professionnelle de l'auteur, salarié dans le domaine spatial, pour créer une entreprise agricole en polyactivité. Sont abordés le parcours de reconversion et la création de l'entreprise agricole, la motivation de l'auteur, ainsi que les difficultés et les freins qu'il a rencontrés.

*Intervenant

Transitions au long cours : quel équilibre entre l'urgence d'agir et le temps long des transformations sociales ?

Valérie Billaudeau * ¹

¹ Espaces et Sociétés – Université de Caen Normandie, Le Mans Université, Université d'Angers, Université de Rennes 2, Centre National de la Recherche Scientifique, Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes, Institut Agro Rennes ANgers – France

Notre troisième documentaire " *Transitions au long cours* " aborde la question des transitions à travers le suivi du Collège des transitions écologiques et sociétales-CTS(1). CTS est une association qui accompagne des expérimentations qui visent à changer les modes de vie en Pays de la Loire. Elle s'est donnée pour objet de " *promouvoir une culture partagée sur les enjeux sociétaux et sur la manière d'engager des stratégies et des actions de transition à l'échelle régionale* "(2). CTS travaille à l'échelle des intercommunalités car " *ce sont des configurations basées sur la coopération entre les communes, comme leur nom l'indique : établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)* " (Tremblay, 2024). A partir d'une convention de recherche (Billaudeau, 2024) signée entre l'Université d'Angers et CTS en 2022, nous avons suivi pendant 18 mois, les projets d'expérimentation entrepris par 4 communautés de communes(3). Notre objectif était de comprendre si les actions ancrées localement peuvent transformer des pratiques individuelles et collectives vers une transition écologique et sociétale ? Après plusieurs mois de montage et de post-production, notre documentaire " *Transitions au long cours* " (48 mn-sortie juin 2025) propose d'aller à la rencontre de citoyens, d'élus, d'entrepreneurs et de militants qui se sont engagés dans des démarches de transitions écologiques et sociétales. Les différents témoignages interrogent les réflexions et les actions menées, avec leurs moteurs et leurs inquiétudes : Comment garder le cap entre l'urgence d'agir et le temps long des projets ? Comment appréhender les micros avancées : des petites ou de grandes victoires vers les transitions ? Ainsi la diffusion (en partie ou totale) de notre documentaire dans le Colloque *Ralentir, bifurquer, " transitionner "* peut-être une opportunité de rassembler chercheurs, responsables publics et citoyens pour illustrer les tentatives de transformations dans les territoires. Il est un excellent support pour discuter 1-des limites de l'approche sociotechnique dominante (Geels et Schot, 2007) qui privilégie une " *reconfiguration* ", c'est-à-dire l'adoption d'innovations plus ou moins transformatives par les acteurs en place (Geels *et al.*, 2015 ; Geels *et al.*,2023) ; 2- des enjeux de la transition locale vers le " *buen vivir* " (Fontan *et al.*, 2014) et/ou des bifurcations (ou pas) plus radicales pour transformer les territoires.

(1) CTS est une association nantaise qui se veut être un espace tiers, une forme de " *do & think tank* " en Pays de la Loire

(2) <https://college-tes.fr/college-transitions-ecologiques-societales/>, consulté le 11 mai 2025.

*Intervenant

(3) Pays de Redon, Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, de Pouzauges et de Val de Sarthe. Nous avons réalisé trente entretiens filmés avec les acteurs qui travaillent à la mise en place d'expérimentations pour tenter de changer les modes de vie et nous nous sommes déplacés sur le terrain pour des réunions, des événements et/ou des animations.

La trajectoire carbone de la promotion immobilière

Bernard Blanc * ¹

¹ Université de Perpignan Via Domitia (UPVD) – UMR 5281 ART-Dev CNRS – France

Bernard Blanc, Ecole doctorale UMR-5281 Art-Dev.

Piloter la trajectoire carbone du secteur immobilier.

Partout en France, 80% des bâtiments sont réalisés en béton véritable boulet climatique. L'Etat enrôle (Callon et al., 2001) les acteurs dans son aléatoire trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 et l'on prévoit de " s'inscrire dans le temps long, en fixant un cap et une trajectoire progressive ".

Le CSTB, bras armé de l'Etat pour la RE2020, par son approche " scientifique " du bâtiment durable, crée la grammaire commune à l'Etat et aux opérateurs en forgeant quelques " abrégés du vrai et du bon " (Berry, 1983) qui se résument souvent à quelques chiffres simples. Les promoteurs font de même.

La trajectoire carbone émerge d'un jeu de lobbying entre acteurs publics et privés partageant une même socialisation par la mesure, le calcul, l'objectivation des activités et leur réalisation au meilleur coût.

La décarbonation comme *principe supérieur commun* est une véritable opportunité stratégique pour un milieu professionnel, plus calculateur que stratège, pour s'engager dans une épreuve de justification. L'outillage d'une trajectoire carbone qui se dessine est familier de la nature industrielle : état d'avancement, phase, projection, tableau de bord, indicateurs, etc.

La mise en œuvre de la RE2020 invente une taylorisation de la performance environnementale des promoteurs immobiliers. Un nouveau système sémiotique émerge, que promoteurs et constructeurs façonnent eux-mêmes par tâtonnements. Une nouvelle science se construit autour de la vérifiabilité (James, 1913) des performances environnementales. C'est un modèle industriel fondé sur des théories rationalistes qui permet aux promoteurs d'accéder à une indéniable " grandeur ".

Se dessine une sémiotisation simple de l'écologisation, les promoteurs, dans ce monde incertain de la performance carbone, se font producteurs et passeurs de signes: des ratios, des mots, des énoncés, des images, des attitudes (Lorino, 2000) qui en faisant émerger ce qui fait sens, mobilisent et organisent l'action commune. L'écologisation, difficile à saisir dans toute sa complexité, se trouvera réduite aux bornes d'un bilan financier augmenté de données carbone.

*Intervenant

Bibliographie

CALLON Michel, LASCOUMES Pierre, BARTHE Yannick, 2001, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Editions du Seuil.

BERRY Michel, 1983, *Une technologie invisible - L'impact des instruments de gestion sur l'évolution des systèmes humains*, hal-00263141.

JAMES William, 1913, *L'idée de vérité*, Gallica, BNF.

LORINO Philippe, 2000, *Enquêtes de gestion, à la recherche du signe dans l'entreprise*, L'Harmattan.

Tourisme alternatif et transition : un changement tangible ou une utopie ?

Patrick Bouchet * ^{1,2}, Anne-Marie Lebrun *

3

¹ Université de Bourgogne – Laboratoire C3S – France

² Centre de Recherche en Gestion des Organisations – UMR U1231 Université Bourgogne Franche-Comté, 21078 Dijon cedex – France

³ Université de Bourgogne-Franche-Comté – Université de Bourgogne-Franche-Comté, Université de Bourgogne Franche-Comté – France

Tourisme alternatif et transition : un changement tangible ou une utopie ?

Patrick Bouchet, Laurence Graillot et Anne-Marie Lebrun

Université de Bourgogne Europe, Laboratoire CREGO

Introduction

À l'instar de l'histoire de l'énergie (Fressoz, 2024), pourquoi, ces derniers temps, la notion de transition s'est-elle autant imposée dans les propos des gouvernements, des entreprises, des experts et des chercheurs dans le domaine du tourisme ? Et comment celles de sobriété et de durabilité lui ont emboîté le pas pour minimiser les impacts des acteurs du marché (y compris des touristes) sur les territoires malgré les différentes crises vécues actuellement (ex : sanitaires, climatiques, guerres...) ? Pour autant, depuis deux ans, le marché du tourisme et plus largement du voyage a retrouvé quasiment son niveau d'avant-Covid, voire même s'est amplifié dans certains secteurs (Atout France, 2024). Ainsi, pour surmonter de nouveaux enjeux sectoriels et conserver leur compétitivité, les professionnels du tourisme transformeraient leur business model (Rosato et al., 2021) et de nouvelles stratégies émergeraient pour rendre leur chaîne de valeur plus résiliente et plus réactive (Tasnim et al., 2023). La notion de transition dans le tourisme pourrait alors être comparée à celle de développement durable : " des gens en ont une lecture très radicale et d'autres une lecture très compatible avec la continuation " business as usual " des activités, c'est le problème du vocabulaire qu'on utilise (...) Est-ce qu'on perfectionne le passé ou est-ce qu'on invente l'avenir, est-ce qu'on change le pansement au lieu de penser le changement " (Bourdeau, 2015, 41).

Dans ce contexte, un tourisme " alternatif " au tourisme de masse tend à se développer et connaît même une forte croissance pour répondre, a priori, aux dérives de ce dernier en proposant de multiples produits plus respectueux face aux voyages purement consuméristes (Novelli, 2005). De nouvelles offres et prestataires sont ainsi apparus, a priori plus soucieux de l'individu et de

*Intervenant

l'environnement : le tourisme responsable, l'écotourisme, le slow tourisme, le tourisme communautaire, le tourisme d'aventure... Ces nouvelles formes de tourisme chercheraient à limiter leur impact négatif sur les environnements naturel, social et culturel des destinations visitées et sur leurs habitants. Mais si ces solutions dites alternatives peuvent permettre de limiter l'impact écologique, elles n'auraient pas vocation à remplacer le tourisme de masse (...) elles ne seraient alors que des " segments " qui participeraient à la massification du secteur en offrant de nouveaux produits répondant à tous les goûts, à toutes les motivations, à toutes les morales... (Christin, 2017).

En définitive, la question centrale soulevée par cette recherche exploratoire est la suivante : le développement des catégories de tourisme " alternatif " est-il véritablement une réponse aux dommages engendrés par le tourisme de masse, ou constitue-t-il une nouvelle boucle de récupération par le capitalisme de la critique (Boltanski et Chiapello, 1999) dans d'autres destinations, pour d'autres clientèles... ? En d'autres termes, face à une prise de conscience croissante des enjeux environnementaux et sociaux inhérents au développement du tourisme dans un contexte de changement climatique et social, les prestataires du tourisme " alternatif " opèrent-ils réellement une transition ? Et si oui, de quelle manière, sous quelle catégorie, avec quelle importance ? Pour répondre à ces questionnements, un cadre conceptuel original est construit afin d'analyser les pratiques économiques d'une cinquantaine de prestataires de tourisme " alternatif " à l'aide de la méthode des cas encastrés multiples et donc d'identifier leur catégorie et leur niveau de transition opérés (ou non) par rapport à leur offre de séjours à leur clientèle.

Vers des Économies Régionales Bas Carbone (VERB) : une expérimentation en Bretagne

Stéphanie Bouvier * ¹

¹ Laboratoire d'Études et de Recherche en Sociologie – Université de Bretagne Sud, Université de Brest, Institut Brestois des Sciences de l'Homme et de la Société – France

Le Shift Project a présenté en amont des présidentielles de 2022 le Plan de Transformation de l'Economie Française (PTEF) qui étudie 15 secteurs, dans une vision systémique d'évolution des activités économiques face à la double contrainte Climat-Energie, c'est-à-dire limiter les émissions des gaz à effet de serre et notre dépendance aux énergies fossiles, ressources épuisables et que nous importons massivement.

Les 3 objectifs principaux du PTEF sont de mettre en évidence les arbitrages énergie-climat, les opportunités et vulnérabilités pour les filières de l'emploi, les exigences de coordination pour passer à l'action. Il est basé sur l'analyse des flux physiques qui sous tendent l'économie.

Par cette proposition, la volonté du shift Project est de convaincre les décideurs politiques et économiques de planifier la transition avec des propositions concrètes et chiffrées, pour viser une économie bas-carbone, robuste et créatrice d'emploi.

En 2024, le Shift Project a mené en Bretagne un travail intitulé 'Vers une Economie Régionale Bas Carbone' (VERB). Il s'agissait de valider la possible déclinaison à l'échelle régionale du Plan de Transformation de l'économie française (PTEF).

La démarche VERB a vocation à servir de base méthodologique pour les travaux à lancer par les acteurs locaux, en précisant les propositions à mettre en œuvre, les interdépendances entre les différents secteurs, les moyens nécessaires, et les arbitrages à positionner au sein de la région, le tout en cohérence avec les instances nationales. Ces travaux sont complémentaires des travaux des conseils régionaux et du Secrétariat général à la planification écologique.

Les travaux du VERB menés en Bretagne ont ainsi permis de cartographier les vulnérabilités économiques liées à la dépendance aux énergies fossiles, sur 5 secteurs. 3 secteurs ont été quantifiés en termes d'emploi et de compétence : la mobilité au quotidien et les industries liées, le fret, et le logement, pour lesquels les projections d'emplois montrent une progression de 10% à l'horizon 2050. Les 2 autres secteurs étudiés sont la culture au travers des festivals, et l'industrie agro-alimentaire, pour lesquels est décrit le cadre des évolutions à réaliser.

Des ateliers collaboratifs ont mobilisé collectivités, entreprises et associations pour co-construire des scénarios de transition adaptés à la Bretagne. Ces échanges ont non seulement permis d'élaborer des stratégies de décarbonation, mais également de favoriser l'appropriation des enjeux par les acteurs locaux, condition essentielle à la réussite de la transition.

*Intervenant

Ce poster présente les premiers enseignements du projet VERB appliqué à la Bretagne, en insistant sur l'importance d'une approche territoriale intégrée pour réussir la transition vers une économie bas carbone, résiliente et prospère, et surtout l'importance de planifier la mise en oeuvre pour assurer une bonne coordination dans le temps entre les moyens et les résultats attendus. D'autres régions candidatent pour bénéficier de travaux dans leurs territoires.

Territoires communaux et adaptation écologique: optimisme de la pensée environnementale, pessimisme de l'action majorale?

Olivier Patrice Carton * ¹

¹ Université du Littoral Côte d'Opale – Département Droit – France

La commune reste une collectivité à laquelle la population française reste attachée. La figure du maire, politique, mythifiée, symbolique ou raillée, est au coeur de cet attachement républicain. Les prochaines élections municipales démontreront, une fois de plus, l'importance des missions et des politiques majorales liées à l'environnement: coût de l'énergie et son impact sur les finances publiques communales, impératif des transports, protection de la biodiversité et des écosystèmes par la maîtrise de l'urbanisme local, gestion parfois difficile des déchets ou du traitement des eaux usées... le tout dans un corpus de règles juridiques de plus en plus complexe i.e. dans une sophistication juridique toujours plus poussée, mêlant droit constitutionnel, droit européen et droit national.

Ces intentions normatives sont souvent louables. L'exemple de la loi ZAN est topique de cette volonté publique de préserver les terres de l'artificialisation des sols, limitant la consommation des espaces agricoles et protégeant forêts, flore et faune. Mais la réception de ses politiques nationales au niveau local peut s'avérer décevante, contre intuitive voire dangereuse pour l'intérêt public local. Se pose donc la question de la mise en oeuvre, par le/la maire, de toutes ces politiques environnementales nationales. Comment techniquement les réaliser? Avec quels moyens? Les communes notamment rurales, dont on sait que leurs dotations budgétaires baissent annuellement, peuvent-elles obtenir de leur structure intercommunale de rattachement les moyens nécessaires à ces adaptations environnementales toujours plus complexes et coûteuses? L'Etat, à l'origine de ces évolutions et exigences normatives, constitue-t-il un partenaire efficace, un incitateur vertueux ou un décideur autoritaire?

Le/la maire navigue donc entre exigence légale et réglementaire, préoccupations écologiques citoyennes et personnelles, réalité budgétaire et orientations politiques intercommunales, départementales et régionales. Ces contraintes polyfactorielles invitent à dresser un bilan pragmatique et théorique de l'action écologique sur le territoire communal. Ces analyses seront enrichies par l'expérience majorale de l'auteur de cette présente proposition d'intervention (maire d'une commune rurale de 1300 habitants, dans le département du Pas-de-Calais).

Les principaux champs de réflexion investis concerneront notamment le traitement des déchets et des eaux usées, l'urbanisme et les transports publics. Mais d'autres aspects juridiques sont susceptibles d'être évoqués.

*Intervenant

La conclusion de cette intervention tournera autour des réalisations écologiques rendues possibles ou obligatoires par la loi, tout en envisageant les difficultés voire les ratés provoqués par la loi, les circonstances et même par l'administration elle-même.

Des hiérarchies sociales aux hiérarchies urbaines : localiser les injonctions à la transformation écologique dans l'espace social et géographique;

Paul Cukieman * ¹

¹ Université Paris Cité – UMR Géographie Cités – France

Depuis les années 1990, les injonctions à la transformation écologique des styles de vie se multiplient, disqualifiant certaines pratiques de consommation sur la base de leur empreinte écologique (Ginsburger, 2023). Dans la littérature, l'adhésion à ces injonctions est souvent analysée comme l'appropriation d'une norme émergente d'écocitoyenneté, façonnée par les socialisations passées et les conditions matérielles présentes (Comby, 2024; Coulangeon et al., 2023). Si cette approche structuraliste rend efficacement compte des inégalités environnementales, elle mesure mal la force des injonctions écologiques dans l'environnement des individus et implique une compréhension par trop statique de leurs dispositions. Or ces injonctions visent à effacer, au moins partiellement, les produits de socialisations antérieures et peuvent à ce titre contribuer à des évolutions progressives des dispositions, et ainsi, des comportements. Il apparaît donc essentiel de compléter l'approche structuraliste par une analyse de la distribution des injonctions écologiques afin de mieux penser les conditions du changement social en matière environnementale.

Certains travaux récents interrogent à ce titre les éco-socialisations " en train de se faire ", explorant le rôle des réseaux interpersonnels dans l'adoption de comportements plus vertueux (Beuscart et al., 2023, Coutable et al., 2024, Lund & Halkier, 2024). Toutefois, l'espace reste peu étudié comme instance socialisatrice (Cayouette-Remblière et al., 2019), alors même qu'il peut favoriser l'imitation de pratiques écologiques visibles dans l'espace public (Babutsidze & Chai, 2018). Les différents contextes géographiques n'offrant pas les mêmes accès à l'espace public, on peut s'interroger sur une distribution hétérogène de l'exposition aux injonctions écologiques en fonction des territoires.

Cette contribution propose ainsi de prolonger les travaux sur la distribution sociale des éco-socialisations en y intégrant une composante spatiale. Elle repose sur quatre hypothèses croisant hiérarchies sociales et urbaines : les injonctions écologiques se distribuent inégalement dans l'espace social, les classes moyennes et supérieures y étant plus exposées (H1) ; ces socialisations de transformation touchent surtout les fractions culturelles des groupes les mieux dotés (H2) ; l'exposition est plus forte dans les grandes agglomérations (H3), tout particulièrement dans les quartiers centraux (H4).

Pour les tester, l'analyse repose sur une méthodologie principalement quantitative, mobilisant

*Intervenant

une enquête nationale (panel ELIPSS, $N = 1867$) sur l'exposition aux injonctions climatiques (Cukierman, 2024), et une enquête locale ($N = 675$) portant sur la métropole grenobloise (Jourdain et Ottaviani, 2022). Un matériau qualitatif en cours de collecte dans les agglomérations grenobloise et parisienne permettra par ailleurs d'appuyer l'interprétation des résultats.

Les premiers résultats confirment H1 et H4. Si l'exposition aux injonctions écologiques croît avec la position sociale, l'analyse classique en termes de fractions de classe semble insuffisante : au sommet de l'espace social, la distinction la plus opérante oppose un pôle du savoir technique (professeurs, scientifiques, ingénieurs) à un pôle administratif (cadres publics et privés), davantage qu'un pôle économique à un pôle culturel. Du point de vue géographique, les différences les plus nettes se jouent à l'intérieur des pôles urbains, entre quartiers centraux et périurbains, plus qu'entre agglomérations de tailles différentes. Cette analyse tend ainsi à montrer que les différenciations dans les processus de socialisation à la transformation écologique se jouent à des échelles fines telles que le quartier ou la branche professionnelle, plaidant pour les approches territoriales et microsociales dans l'analyse du rapport à l'écologie et plus généralement des rapports sociaux (Laferté, 2014).

La Transition Énergétique dans les Observatoires Hommes-Milieux

Sylvie Daviet * ¹, Yves Noack *

2

¹ LABORATOIRE TELEMME (UMR TELEMME) – Aix-Marseille Université - AMU – France

² CEREGE – Centre de Recherche et d’Enseignement de Géosciences de l’Environnement [CEREGE] – France

Les Observatoires Hommes-Milieux (OHM) sont des outils de recherche interdisciplinaire créés par le CNRS (INEE) pour étudier des socio-écosystèmes anthropisés confrontés à une crise systémique (Chenorkian, 2021). Par exemple, un bassin minier confronté à l’arrêt de l’exploitation minière. L’exploitation minière est alors considérée comme " un fait structurant " car elle a façonné le territoire (paysages et société) sur une longue période. L’arrêt de la mine est considéré comme " un événement fondateur " de nature anthropique qui perturbe le système. L’OHM Bassin Minier de Provence a été le premier OHM créé en 2007. Il existe actuellement 14 OHM (6 en France métropolitaine, 2 dans les DOM, 6 à l’international), réunis dans un Labex permettant le financement de projets de recherche. En 2020, le labex DRIIHM <https://www.driihm.fr/> favorise le lancement de trois projets transverses. C’est ainsi que le programme ENERGON étudie la transition énergétique de 6 OHM : Bassin Minier de Provence, Fessenheim, Vallée du Rhône, Pays de Bitche, Pima County (Arizona) et Nunavik (Québec). L’enjeu d’ENERGON est de croiser les dimensions sociales, techniques et environnementales propres à chaque socio-écosystème, via l’idée d’un nexus " Société-Technique-Environnement ". Les OHM sont alors considérés comme des laboratoires évaluant le lien entre ces trois composantes, afin de caractériser la reconfiguration de leurs territoires <https://hal.science/hal-04918825v1>

*Intervenant

La décarbonation de l'énergie 'à l'anglaise' : une approche 'Mission' pour atteindre Net-Zero

Lucie De Carvalho * ¹

¹ Université de Lille – Laboratoire Cecille – France

Depuis 2019, la décarbonation complète de l'économie britannique d'ici 2050 (selon les taux de 1990) a été établie statutairement comme un objectif métastructurant pour le pays. Mis en place par la Première Ministre Theresa May, cet objectif a été soutenu par les différents gouvernements qui se sont succédés depuis à la tête du pays. Ce projet est venu étoffer le cadre législatif et réglementaire innovant défini par le *Climate Change Act* de 2008. A son arrivée au pouvoir, le gouvernement Starmer a renforcé ses ambitions en avançant l'échéance à 2030. En somme, le Royaume-Uni se démarque par un feuille de route de décarbonation des plus ambitieuses qui a bénéficié d'un soutien transpartisan rare. Sur le papier, ce plan comporte trois volets : (a) favoriser la croissance verte, (b) s'appuyer sur l'industrie et les entreprises, et (c) utiliser une réglementation légère pour garantir l'acceptabilité sociale et l'acceptabilité du marché. Cela dit, si ces ambitions du plan *NetZero* ont été clairement affirmées, des divergences majeures quant aux moyens, stratégies, instruments de gouvernance mobilisés par les différentes forces politiques ont semé le doute quant à leur efficacité. Dans le secteur énergétique en particulier, il apparaît que la définition d'objectifs en matière de réduction des gaz à effet de serre, de diminution de la consommation d'énergies fossiles, ou de la part des énergies dorénavant dites " vertes " dans le bouquet énergétique ne constitue que la partie émergée de l'iceberg.

Cette présentation propose, à rebours de cette focalisation sur les cibles chiffrées de diminution des EGES, d'analyser le processus de décarbonation du secteur de l'énergie britannique depuis la mise en œuvre de *Net Zero*. A travers l'étude de divers mécanismes et instruments institutionnels de gouvernance climatique (Lascoumes & Le Galès 2005 ; Capano & Howlett 2020) il s'agira de questionner la façon dont le gouvernement britannique a cerné la multimodalité et multiscalarité des enjeux propres à la décarbonation du secteur énergétique. On analysera que si les gouvernements conservateurs (2019-2024) ont clairement favorisé une approche " par le haut ", centrée sur des mécanismes budgétaires et réglementaires incitatifs principalement limités à la composition du bouquet énergétique nationale (ex. déploiement de l'éolien marin et du nucléaire), cette approche s'est accompagnée d'une réticence à mobiliser des dispositifs plus interventionnistes visant à encourager des changements comportementaux à l'échelle individuelle, en témoignant, par exemple, les reculs sur certaines interdictions concernant des équipements de chauffage polluants et énergivores (Sunak, septembre 2024). A l'inverse, depuis août 2024, the Parti travailliste semble avoir redéfini la stratégie de décarbonation énergétique d'une manière plus organique et systémique, en mettant en lumière la complexité technologique, structurelle et sociale du processus – privilégiant ainsi les notions de transmutation et de métamorphose plutôt

*Intervenant

que celles de substitution et de renforcement.

Nous analyserons donc comment ces enjeux ont été abordés sous un angle social (ex. reconversion des salariés), économique-spatial (prévention de la désindustrialisation), et infrastructurel à la fois au niveau local (transmutation de certaines installations énergétiques) comme au niveau national, en lien avec l'aménagement du territoire (ex. adaption du réseau de transmission et d'acheminement de l'électricité produites par des sources 'vertes'). Enfin, ces diverses initiatives déployées témoignent d'une appropriation plus nuancée de *Net Zero*, dont les modalités participent au déploiement d'une approche politique innovante – une politique de gouvernance sectorielle axée sur les missions (*Mission-oriented policy*; Mazzucato 2018, 2021), qui entend articuler ambition stratégique, coordination multi-niveaux et pilotage sectoriel.

Génération climat ? Comment la crise écologique transforme (ou pas) les représentations des modes de vie désirables pour des étudiants universitaires

Anne De Rugy * ¹, Tomas Legon *

¹, Mélanie Sargeac *

1

¹ Laboratoire Interdisciplinaire d'étude du Politique Hannah Arendt Paris-Est – Université Paris-Est
Créteil Val-de-Marne - Paris 12, Université Gustave Eiffel – France

Bifurcation, recherche d'un emploi qui ne nuit pas à l'avenir de la planète, renoncement à l'avion, promotion du végétarisme ou du véganisme sont souvent associés aux modes de vie désirables d'une " génération climat ", jeune, mobilisée, concernée par l'urgence écologique et relayée médiatiquement notamment pour le public des " grandes écoles ". Cette communication se propose d'interroger cette représentation d'une " jeunesse engagée " prête à écologiser ses pratiques de consommation et à infléchir les représentations d'un mode de vie désirable et d'une vie réussie à l'aune de l'urgence écologique. Elle se rattache à l'axe 4 de l'appel à communication et se propose d'interroger ces différences d'appropriation de la question écologique au sein de la communauté étudiante d'une université pluridisciplinaire du territoire de l'est-parisien.

La communication s'appuiera sur une enquête réalisée auprès des étudiants qui interroge le rapport à l'avenir individuel et collectif, les représentations d'une vie " réussie ", les types de consommation qui y sont attachés. L'enquête comprend deux volets : un volet quantitatif (recueil de données par questionnaire auprès d'étudiant.es de première année de différentes formations) et un volet qualitatif (entretiens compréhensifs reliant trajectoires, conditions de vie, projections dans l'avenir et rapport à l'écologie). Les premiers résultats de l'enquête montrent la puissance suggestive positive d'un mode de vie " aisé " où la consommation n'est pas strictement comptée, participe d'une sécurisation des parcours de vie (propriété du logement) et répond à l'imaginaire social d'une vie confortable (espace, piscine, voyages, propriété d'un véhicule automobile personnel). Ce maintien d'un imaginaire de réussite sociale associée à la réussite matérielle et financière notamment dans les trajectoires d'ascension sociale par les études ne signifie nullement indifférence à la question écologique comme le montre la récurrence du motif " on est foutus ". Mais l'écologisation individuelle de la consommation est perçue comme une forme de mobilisation tout à la fois illégitime (un renoncement jugé coûteux quand d'autres consommations dispendieuses et émettrices de carbone ne sont pas interdites aux classes sociales aisées) et inefficace. Les formes d'engagement et de politisation " traditionnels " (voter, se situer politiquement, participer à une

*Intervenant

manifestation, signer une pétition, etc.) sont privilégiés à la transformation écologique individuelle des modes de vie qui, pour un grand nombre d'étudiants, notamment ceux issus des classes populaires, restent hors du champ de politisation.

Après avoir énoncé les hypothèses et la méthodologie d'enquête choisies, la communication montrera quelles différenciations apparaissent chez les étudiants dans l'écologisation des pratiques entre types de pratiques d'une part et en fonction de variables sociales d'autre part telles que le genre, l'origine sociale et territoriale, la formation suivie, l'orientation politique, etc. Enfin, les premiers résultats de l'enquête qualitative seront mobilisés pour expliquer le paradoxe de cette résistance à l'écologisation des pratiques articulée avec une conscience écologique et une demande de prise en compte collective de la question écologique.

La transition ou l'Anthropocène désinhibé.

Jean-Baptiste Fressoz * ¹

¹ Centre de Recherches Historiques (CRH) *Unité Mixte de Recherches (UMR8558 CNRS/EHESS) –
–cole des Hautes études en Sciences Sociales, Centre National de la Recherche Scientifique :
UMR8558, Centre National de la Recherche Scientifique – –France*

Ce n'est pas une foi naïve dans le progrès qui a rendu possible la modernisation technologique au XIXe siècle, mais une multitude de petits dispositifs - statistiques, normes, assurances, réparations - qui ont permis de neutraliser les inquiétudes ou les oppositions. La modernité s'est habituée aux risques, aux accidents et aux critiques, les internalisant pour mieux poursuivre son mouvement. Aujourd'hui, la "transition énergétique" joue un rôle équivalent. Sa force de conviction tient à son ambiguïté : à la fois mémoire et promesse, elle s'appuie sur l'idée d'un passé de "transitions" - du bois au charbon, du charbon au pétrole - et donne l'impression que le réchauffement climatique appelle simplement une nouvelle étape, vers le nucléaire et/ou les renouvelables. La transition constitue le dispositif de désinhibition par excellence : un futur rassurant, bâti sur un passé imaginaire.

*Intervenant

Une transition mobilitaire, les VELIs comme solution?

Alice Grasset * ^{1,2}

¹ Labers, UBO, 20 rue Duquesne, 29238 Brest Cedex 3 – Université de Bretagne Occidentale [UBO] – France

² Labers, UFR Lettres Sciences Humaines Victor Segalen, UBO, 20 rue Duquesne, 29238 Brest Cedex 3 – Université de Bretagne Occidentale (UBO) – France

Un programme de l'Ademe, l'Extrême Défi, s'est fixé pour objectif de proposer des conditions propices à l'idéation pour créer des nouveaux véhicules et permettre l'industrialisation de solutions alternatives à la voiture individuelle. Les universitaires ont été intégrés comme observateurs de ce mouvement. Notre projet de recherche VIMob consiste à suivre durant 12 mois des ménages à qui l'on confie un VELI (Véhicule Electrique Léger et Intermédiaire). L'expérience est menée sur Brest Métropole. Le véhicule innovant sélectionné est un VAE à trois roues, le Vhéliotech, se déplaçant au maximum à 25 km/h. C'est un objet issu d'un collectif constitué en association, Vélo Solaire Pour Tous, qui promeut sur son site un vélo open source, lowtech et à autoconstruire.

Notre but est de saisir les logiques sociales de conversion à une mobilité décarbonée à travers l'exemple de l'adoption du Vhélio. Quelles sont les leçons de l'appropriation d'un VELI par des acteurs prédisposés par le système social ? Dans cette perspective, nous interrogeons les disparités sociales en matière de mobilité durable, en examinant la capacité accordée aux membres des ménages de contribuer à la transformation des mobilités. Nous examinons les compétences inégales à travers les conditions écologiques, en utilisant les concepts de genre, trajectoire, niveau de revenu, d'espace vécu et d'espace perçu dans la confrontation à l'espace conçu. Nous accordons une attention particulière au temps, celui nécessaire à réorganiser son quotidien.

A partir de notre expérience, nous souhaitons interroger de manière pratique et théorique les possibles et impossibles de l'adoption des Vhélio, et par extension la manière dont les VELIs pourraient se diffuser comme mobilité alternative à la voiture pour ralentir.

Partant de l'éco-habitus (P.Bourdieu), nous montrons les interactions et effets de classe sur la figure de " l'homo-écologus ". Nous souhaitons mettre en lumière la façon dont certaines pratiques environnementales illustrent une appropriation variée selon les groupes sociaux. Nous interrogeons les limites des transitions du point de vue des individus contraints par leurs appartenances sociales et le temps disponible pour se déplacer en semaine. En ce sens, nous évoluons vers une analyse interactionniste symbolique (Goffman, Becker) qui utilise l'ethnométhodologie pour comprendre comment se définissent les acteurs par leur discours (entretiens semi-directifs) et par l'observation de leur quotidien (observation du domicile et des conditions de vie). La prise en compte du sens et des définitions données par les acteurs, permet des aller-retours entre le niveau micro et macro (interactionnisme structural). En plaçant nos observations au niveau du

*Intervenant

foyer (micro), nous collectons des données sur les habitudes de vie, sur les déplacements nécessaires à l'accès aux besoins du quotidien : où se font les achats alimentaires, à quelle fréquence les proches sont-ils visités, où se trouve le lieu de repos (habitation) par rapports aux lieux d'activités? Ceci nous permet d'initier une réflexion en " trait-d'union ", c'est-à-dire qu'à partir d'observations, nous cherchons à voir comment la mobilité relie les espaces vécus entre eux, via les trajets et dans quelle mesure ils permettent l'union, les solidarités, entre les groupes sociaux (macro) qui régissent les activités du quotidien. Nous identifions des attitudes (Schemeil) qui nourrissent les opinions et les comportements. Puis par la compréhension des intérêts de chacun nous reconnaissons des actions qui seraient en capacité de modifier les conduites vers une transition mobilitaire. En résumé, pour qui, est-il possible de ralentir ?

Peut-on ralentir sans avoir jamais accéléré ?

Classes populaires et enjeux climatiques

Edith Gaillard * ¹, Bénédicte Havard Duclos *

¹, Jérôme Sawtschuk *

1

¹ Laboratoire d'études et de Recherche en Sociologie – Université de Brest, Université de Brest,
Université de Brest – France

La communication rendra compte d'une recherche action participative menée avec le soutien de la région Bretagne, avec une association engagée dans la " sensibilisation aux enjeux climatiques ". Cette dernière se questionnait sur les " personnes précarisées " et leur éloignement supposé à l'égard des questions climatiques. Portée par une administratrice formée à l'éducation populaire, la recherche visait à s'appuyer sur les " savoirs expérientiels " de ces personnes afin d'identifier leurs connaissances, compétences en matière de climat et la manière dont elles se sentaient concernées.

Un autre volet visait à identifier des freins, obstacles, difficultés susceptibles d'entraver l'intégration des enjeux écologiques à leur vie quotidienne. Onze ateliers collectifs, complétés par des entretiens individuels ont été finalement réalisés dans deux quartiers prioritaires d'une ville bretonne.

Le mode de recrutement et les caractéristiques sociales des participantes ne permettent aucune généralisation sur la base d'une quelconque représentativité. Mais les résultats pointent un certain nombre de tensions et de questions.

D'une part, les habitantes expriment un sentiment d'impuissance face une société " de consommation " et un désir d'interpellation des puissants qui prend déjà la forme d'actions non collectives (de type boycott). Le sentiment d'impuissance s'exprime aussi du fait de leur statut de locataires, notamment dans le logement social, les empêchant d'avoir prise sur certaines mesures d'économie qu'elles appellent pourtant de leur vœu (chauffage, rénovation). Elles critiquent globalement la faiblesse de l'action publique ; notamment face au gaspillage, dans l'alimentaire.

D'autre part, elles mettent déjà en œuvre des actions attestant d'une forte sobriété, posées comme des actions d'économies " de bon sens ", à la fois dans des pratiques individuelles, mais aussi et surtout en lien avec un ancrage dans le territoire local et le réseau associatif local promouvant une économie circulaire (recyclerie, repair'café, circuit court, jardin partagé,...).

Convaincre par l'éducation et la pédagogie est par ailleurs important pour elles, et elles attestent, dans leurs paroles et leurs pratiques, qu'il est déjà possible d'agir à leur niveau, en "

*Intervenant

montrant " l'exemple à leurs voisins, en s'engageant sur la qualité de leur cadre de vie (ramassage des déchets...).

Par leurs modes de vie, ces femmes témoignent d'ores et déjà qu'à côté de l'imaginaire consumériste, il est possible de vivre bien avec peu, de construire un " bien vivre " dont le fondement est une certaine autonomie dans la production de leur propre subsistance.

" Faire pour le climat ", ou " climatiser " une sobriété largement contrainte n'a toutefois aucun sens pour ces femmes. Appartenant à une fraction des classes populaires, marquées pour certaines par un ancrage rural vécu dans l'enfance, elles n'ont pas besoin d'inscrire leurs actions écologiques dans un récit climatique (relevant d'une vision technique d'expert abstraite) pour les faire exister et les valoriser comme support de la conquête d'une " petite " autonomie dans la production de leur existence.

Leurs gestes et pratiques sont la traduction d'une attente de respect, d'une forme de civisme ordinaire, d'une norme du propre, d'une norme de vie... qui n'ont nullement besoin d'être requalifiés en fonction de l'impératif écologique.

À ce titre, ces femmes n'incarnent pas un ralentissement, elles n'ont jamais accéléré. Elles rendent compte du maintien de modes de vie populaires, dans lesquels la sobriété et le respect de son environnement vont de soi.

Sports de montagne et norme écocitoyenne : quand les logiques de distinction convergent

Léna Gruas * ¹

¹ Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique UMR 6554 – Université de Brest, Centre National de la Recherche Scientifique – France

Selon le baromètre national des sports, en 2024 la nature représente le lieu de pratique principal de plus d'un-e français-e sur trois (Müller et al., 2024). En effet, depuis les années 1970 les pratiques sportives s'écologisent (Pociello, 1981), et la pratique des sports de nature se massifie, sans pour autant se démocratiser. La fréquentation récréative croissante de la nature est ainsi une source d'impacts environnementaux directs (érosion, dérangement de la faune, etc.) et indirects (émissions de carbone liées aux transports, etc.) Des études montrent toutefois des bénéfices sanitaires : sur le bien-être et la santé mentale (Chang et al., 2024). Mais également symboliques, avec un lien fort entre pratiques de nature et réalisation " d'écogestes " (Kil et al., 2014). Le contact avec la nature participerait ainsi à la sensibilisation à sa protection et encouragerait une adhésion à la norme écocitoyenne (1).

Cette communication propose d'éclairer le lien entre pratiques sportives de nature et écocitoyenneté à travers l'exemple du ski de randonnée. Cette activité, qui se pratique traditionnellement hors des stations de sports d'hiver, consiste à remonter les pentes enneigées à l'aide de skis spécifiques, la descente se faisant ensuite dans de la neige non damée. Les données mobilisées sont issues d'une enquête par questionnaires réalisée entre 2018 et 2019 auprès de 1312 pratiquant-es dans des espaces protégés des Alpes et des Pyrénées françaises.

Les résultats montrent que le ski de randonnée est socialement sélectif, recrutant principalement des hommes issus des classes dominantes. Si la fréquence des écogestes est plus importante que la moyenne française (Pautard, 2018), certaines propriétés sociales influencent considérablement leur réalisation, telles que le genre et le niveau d'éducation. Un lien marqué apparaît également avec le milieu de pratique, les personnes pratiquant en milieu non-aménagé et dans des espaces protégés emblématiques, se rapprochent d'autant plus de la norme écocitoyenne.

Si cette observation semble aller dans le sens des études précédemment citées (une immersion plus intense dans la nature encourageant la réalisation d'écogestes), ce lien doit être interprété au regard des capitaux culturel et économique des pratiquant-es. En effet, de la même manière que le ski de randonnée est une activité distinctive, qui plus est dans ses modalités de pratiques les plus engagées (Gruas, 2021), la norme écocitoyenne représente un élément essentiel des styles de vie des classes supérieures (Coulangeon et al., 2023). Ces résultats illustrent le lien entre pratiques récréatives et pratiques de consommation, des pratiques ne sont pas isolées mais interconnectées et inscrites dans des contextes sociaux plus larges (Reckwitz, 2002). Dans ces deux domaines, les pratiques visant à se conformer à la norme écocitoyenne ou à se rapprocher de la nature protégée révèlent alors une logique de distinction sociale.

*Intervenant

(1) Suivant Ginsburger (2020) et le Collectif " Classes Vertes " (2024), la notion de " norme écocitoyenne " ou " d'écocitoyenneté " fait référence à une norme prescriptive, individualiste et dépolitisante qui valorise des pratiques et attitudes dites " écoresponsables ". Les dispositifs publics encouragent les individus à s'y conformer à travers des politiques d'éducation aux " éco-gestes ".

Colloque ralentir, bifurquer, transitionner - Les chemins de la décarbonation.pdf

Pierre Guilhaume * ¹

¹ Collectif Pacte civique – pas de tutelle, Je ne comprends pas – France

Du courage pour la décennie à venir ! Voilà ce que demande le Pacte civique pour réaliser en 10 ans ce que nous avons à peine amorcé des 30 dernières années.

Des idées, un surplus d'élan et de souffle politique, voilà ce qu'il propose pour décarboner nos vies et nos envies.

Le Pacte civique estime que l'un des obstacles les plus sévères sur le chemin de la décarbonation est que l'on néglige le puissant levier que représente le contenu éthique de la lutte climatique.

Il affirme que les instruments sont importants, indispensables même, mais que leur efficacité est liée aux valeurs qui les guident et les décuplent.

*Intervenant

La Fresque des Possibles : quels effets sur les représentations de l'écologie et l'écologisation des participant.es ?

Elena Kerrain * ¹, Jérôme Sawtschuk *

², Adèle Hinderer ¹

¹ Laboratoire d'études et de Recherche en Sociologie – Université de Brest, Université de Brest,
Université de Brest – France

² Laboratoire d'Études et de Recherche en Sociologie – Université de Bretagne Occidentale (UBO),
Université de Bretagne Occidentale [UBO], Université de Bretagne Occidentale [UBO] : EA3149 –
France

L'apparition d'ateliers de sensibilisation aux enjeux environnementaux sous le format "Fresque" depuis une dizaine d'années soulève de nombreuses questions de recherche. Comment ces outils peuvent prendre part à la transition écologique ? Quels sont leurs impacts ? Sont-ils adaptés à tous les publics ? Quelles représentations de l'écologie diffusent-ils ?

Dans cette étude, il est question de se concentrer sur l'outil "La Fresque des Possibles", un atelier collaboratif conçu en 2020 par l'association Le Lieu-Dit à Brest. Basé sur le partage de témoignages personnels, cet atelier vise à identifier des solutions concrètes et locales pour aller vers des modes de vie plus durables et solidaires, à la croisée des enjeux écologiques, sociaux et économiques.

À partir d'une quinzaine d'entretiens semi-directifs, cette recherche souhaite comprendre comment cet outil s'inscrit dans le processus de transition écologique. Quelles représentations de l'écologie apparaissent lors des ateliers Fresque des possibles ? Quels sont les effets, matériels et symboliques à l'échelle des comportements individuels, voire collectifs ? Quelle est la place de ce type d'atelier dans les parcours d'écologisation ?

Pour mener cette étude, un échantillon a été constitué à partir de participant.es ayant témoigné d'un changement dans leur mode de vie à la suite de l'atelier, avec une attention portée à la diversité des profils, notamment en ce qui concerne les modalités de participation à l'atelier (venue "contrainte" ou volontaire) ainsi qu'à un équilibre entre bénévoles de l'association et personnes extérieures, avec une majorité de participant.es extérieur.es afin de diversifier l'échantillon.

À ce stade de l'analyse, plusieurs tendances se dessinent faisant apparaître une appropriation différenciée en fonction du parcours d'engagement : plus les participant.es se considèrent comme déjà sensibilisé.es ou engagé.es écologiquement, moins la Fresque des Possibles semble remplir une fonction de sensibilisation aux enjeux environnementaux. Dans ces cas-là, l'atelier prend plutôt la forme d'un espace de lien social. Par ailleurs, certains profils, comme celui des nouveaux

*Intervenant

arrivants sur le territoire, semblent particulièrement réceptifs à la dimension de valorisation et de découverte du territoire portée par l'atelier.

Peut-il contribuer à faire évoluer les trajectoires d'écologisation vers une politisation de l'enjeu écologique ? Cette recherche tente également de répondre à cette question en s'intéressant, entre autres, aux différentes échelles d'engagement des participant.es : les changements de pratiques se limitent-ils à l'échelle individuelle et à la sphère privée, ou s'étendent-ils également à l'échelle collective et à la sphère publique ? Cette interrogation s'inscrit dans le prolongement des analyses de Jean-Baptiste Comby (2015), qui souligne comment les discours dominants sur l'écologie tendent à individualiser la responsabilité des dégradations environnementales. L'analyse des représentations de l'écologie exprimées par les participant.es s'attache notamment à repérer dans quelle mesure celles-ci relèvent d'une écologie dominante, centrée sur les pratiques écocitoyennes (Aspe & Jacqué, 2012a) et la responsabilité individuelle, ou d'une écologie critique, plus attentive aux rapports de pouvoir, aux enjeux structurels et aux formes d'engagement collectif.

Cette étude propose donc d'analyser un outil d'animation telle que la Fresque des Possibles, afin d'en évaluer les effets et de prendre en compte ce phénomène croissant de sensibilisation aux enjeux de la transition écologique.

Bibliographie :

- Aspe, C., & Jacqué, M. (2012a). L'éducation à l'environnement: Entre critique et adaptation. *Natures sociales*, 213-253.
- Comby, J.-B. (2015). La question climatique : Genèse et dépolitisation d'un problème public. *Raisons d'agir*.

Paysages en transition : quelle place pour les friches et les dynamiques du vivant dans les transformations écologiques des territoires ?

Pierre Libaud * 1,2

¹ École des hautes études en sciences sociales (EHESS) – LAP – 54, boulevard Raspail 75006 Paris, France

² Université de Bretagne Occidentale - UFR Lettres et sciences humaines (UBO UFR LSH) – Université de Brest, LABERS – 20, rue Duquesne - CS93837 - 29238 Brest Cedex 3, France

Alors que la question de la transition écologique réaffirme les enjeux d'une relocalisation alimentaire et d'une agriculture respectueuse de l'environnement, un vaste mouvement de remobilisation des friches à des fins agricoles s'observe à l'échelle nationale. Dans ce cadre, des "espaces vacants" sont produits par les pouvoirs publics comme une ressource mobilisable (Veitch, 2023), en s'appuyant souvent sur un argumentaire insistant sur des enjeux écologiques mêlant notamment décarbonation et préservation du vivant.

Ces "friches" sont ainsi rendues à l'agriculture qui les avait désertées depuis parfois plusieurs décennies. Or, pendant ce laps de temps, l'espace désaffecté reste un espace habité et dynamique, l'abandon laissant libre cours à la succession écologique spontanée et/ou à des usages ou des modes d'habiter alternatifs.

A l'échelle de ces paysages façonnés par la combinaison de facteurs anthropiques et écologiques, le changement de trajectoire impulsé par les politiques liées à la transition écologique ne se résume donc pas à un "ralentissement" ni une "bifurcation", mais consiste plutôt en une (re)transformation. Cette dernière se traduit à la fois par un retour en arrière à une ancienne fonction de l'espace, et par une rupture dans la continuité des modes de relations entre les êtres vivants qui s'y côtoient.

Au fil de l'histoire de ces paysages enfrichés, comment se transforment et se reconfigurent les relations entre les différentes espèces – humains et non-humains – qui y interagissent ? Quels impacts des politiques de transition écologique sur ces relations ? Comment, tout en affichant une volonté de changement, les arbitrages liés à la transition écologique et à la conservation reconduisent-ils certains impératifs productivistes dans l'aménagement de ces marges ? Enfin, quels impacts concrets d'une politique de relocalisation alimentaires sur un paysage et ses dynamiques ?

Nous proposons ici une réflexion sur la place du vivant et de l'espace dans les stratégies d'aménagement du territoire liées à la transition écologique, à travers une approche paysagère et locale fondée sur un type de végétation qui divise parmi les gestionnaires d'espaces naturels et acteurs de l'aménagement (Le Roy, 2019).

*Intervenant

Les littoraux constituent des espaces centraux de ces problématiques, où se cristallisent les enjeux de relocalisation alimentaire (Guet, 2023), de conservation de la biodiversité, et d'évolution spontanée des milieux. Nous mobiliserons les résultats d'un travail de thèse en sciences de l'environnement portant sur les trajectoires paysagères et les communautés végétales de paysages littoraux enrichis du Finistère Sud. Nous nous appuierons plus particulièrement sur le cas de la partie nord du littoral de la commune de Moëlan-sur-Mer, où, dans la seconde moitié des années 2010, un projet communal de remise en culture a mené à la reconversion de fourrés issus de l'abandon agricole de la décennie précédente (Libaud et Sawtschuk, 2024), avant d'être suspendu face aux résistances locales.

Ecologiser la fabrique urbaine à l'échelle locale : entre contraintes, coopération et légitimation

Sara Medjdoub * ¹, Sylvain Rode *

2

¹ Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement – Université de Perpignan – France

² Université de Perpignan Via Domitia, UMR 5281 ART-Dev – Université de Perpignan – France

La fabrique urbaine est aujourd'hui traversée par des tensions majeures liées à trois crises fondamentales : la raréfaction des ressources, l'érosion de la biodiversité et le dérèglement climatique (Leconte et Grisot, 2022). Face à ces défis systémiques, l'urbanisme, en tant qu'activité de transformation des territoires, ne peut rester inchangé. L'écologisation de l'urbanisme, entendue comme l'intégration des enjeux environnementaux dans les politiques publiques, les stratégies organisationnelles et les pratiques professionnelles (Mormont, 2013), devient un impératif pour repenser la manière de concevoir et d'aménager nos villes (Rode, 2023). Ce processus d'écologisation repose sur deux dynamiques complémentaires (Rode, 2023) : un encadrement juridique renforcé et des initiatives volontaires de type " soft law " visant à orienter sans contraindre formellement (du type labels, chartes, etc.). Ce double mouvement témoigne d'une hybridation des formes de régulation, entre obligation légale et engagement volontaire. Depuis l'Accord de Paris de 2015, la question de la transition écologique s'est imposée comme un enjeu majeur pour les politiques publiques. Les collectivités locales, en première ligne pour mettre en œuvre les engagements climatiques, développent de nouveaux outils de régulation environnementale. Parmi ceux-ci, les chartes et référentiels se multiplient, incarnant une dynamique de coopération plutôt que de contrainte stricte. Dans ce contexte, les promoteurs, acteurs-clés de la fabrique urbaine, perçoivent-ils ces orientations écologiques comme de simples contraintes ou les adoptent-ils pour légitimer leurs actions auprès des collectivités ? Jouent-ils le jeu de ces nouvelles régulations publiques locales, en adoptant des stratégies de coopération pour répondre aux attentes des élus au-delà des simples règles juridiques opposables, étant donné l'importance pour les promoteurs de maintenir de bonnes relations avec les élus locaux (Pollard, 2018) ? La communication proposée se donne pour objectif d'interroger les leviers d'action à disposition des acteurs publics et privés pour favoriser l'écologisation de l'urbanisme. Elle questionne également leur capacité d'appropriation de ces outils : assistons-nous à une simple adaptation opportuniste ou à un véritable changement de paradigme dans les pratiques professionnelles ? La méthodologie repose sur une approche qualitative combinant l'analyse de contenus de chartes et de référentiels ainsi que des entretiens semi-directifs menés auprès de promoteurs, d'élus locaux et de techniciens de l'urbanisme. La commune de Tours (Indre-et-Loire), dirigée par une municipalité écologiste engagée dans une politique ambitieuse avec son " Référentiel pour un urbanisme écologique et solidaire ", servira de terrain d'étude privilégié. À travers cette contribution, il s'agira de mieux comprendre comment les engagements pris au niveau international lors de l'Accord de

*Intervenant

Paris irriguent, à l'échelle locale, les interactions entre acteurs publics et privés, et comment ils contribuent à redessiner les modalités de la fabrique urbaine contemporaine.

Ralentir, bifurquer, " transitionner " : le sport est-il hors-jeu ?

Thierry Michot * ¹

¹ Laboratoire d'Études et de Recherche en Sociologie – Université de Bretagne Occidentale (UBO),
Université de Bretagne Occidentale [UBO], Université de Bretagne Occidentale [UBO] : EA3149 –
France

Le sport est un fait social total (Pociello, 1981). A ce titre, il ne saurait constituer un domaine sanctuarisé, qui n'aurait pas pour obligation d'être en phase avec les attentes sociales, environnementales et économiques. Et quand une société se pose la question de la pertinence du maintien des modèles dominants, elle doit donc aussi se la poser pour les questions sportives. D'ailleurs, à ce jour, il n'existe pas de définition juridique du sport (Bui et Al., 2020 ; Karaquillo, 2024), qui pourrait justifier d'en faire un objet suffisamment spécifique pour que des contraintes d'exception spécifiques lui soient octroyées. Constitutives d'une société, les pratiques sportives doivent répondre aux enjeux de société, en particulier ceux de la transition. Or, il est évident que l'on constate de nombreux décalages entre la nécessité de changer certains paradigmes et la permanence de certains modèles de compétition et de communication sportives. La récurrence des grands événements, la volonté du toujours plus et la prise en main très commerciale de certaines pratiques sportives de haut niveau résonnent avec la devise olympique " citius, altius, fortius ", devenue " citius, altius, fortius – communiter " (" Plus vite, plus haut, plus fort – ensemble "). Entre autres exemples, le monde du football envoie toujours des centaines de milliers de spectateurs dans les stades chaque week-end (pour le seul championnat français), les équipes de joueurs se déplaçant la plupart du temps en avion privé, avec leur lot de polémiques. Dans la même veine, la coupe du monde 2022 attribuée au Qatar ou encore celle de 2030, attribuée à l'Espagne, au Portugal et au Maroc, avec 3 matches qui se dérouleront en Amérique du Sud, sont autant de marqueurs que la question des dérèglements climatiques ne se pose pas encore. Le circuit international de Formule 1, les compétitions de ski à grand renfort de neige artificielle, voire apportée par camion, la tenue des Jeux Olympiques ou encore des épreuves telles que le rallye raid Dakar sont autant de témoins d'une difficulté pour les dirigeants du sport de haut niveau à intégrer les priorités transitionnelles. A un niveau amateur, les courses à pieds n'ont jamais été aussi nombreuses, certaines d'entre elles déplaçant plusieurs milliers de pratiquants (50.000 pour le seul marathon de Paris). Et la simple injonction d'une pratique plus sportive a pour effet mécanique l'accroissement de la consommation sportive, ainsi que celle des déplacements. Pourtant, on prête de nombreuses vertus aux pratiques sportives : santé, éducation, citoyenneté, sociabilité ... Dans un monde de plus en plus interrogé par la question "Ralentir ou périr ?" (Parrique, 2022), notre communication visera à interroger la question des transitions dans le sport. A partir d'exemples étudiés, notamment de grands événements sportifs internationaux (Viollet, Saurois, Lapeyronnie, 2024 ; Michot, 2024), mais aussi de politiques sportives fédérales, à des niveaux nationaux, mais aussi locaux, nous montrerons à l'instar de Hautbois et Desbordes (2023) que le sport est une partie du problème, mais peut faire partie des solutions.

*Intervenant

De l'écart entre la création de données et leurs réceptions quotidiennes : pour qui est la transition ?

Maxime Pailler * 1,2

¹ Institut de Géoarchitecture – Université de Bretagne Occidentale [UBO] : EA2219 – France

² chaire tmap – Sciences Po Rennes - Institut d'études politiques de Rennes-0 – France

Biographie de l'auteur

Depuis le 1er janvier 2025, je suis post-doctorant à Sciences Po Rennes au sein de la chaire TMAP dans le cadre du programme POPSU Transitions. Paysagiste-concepteur et docteur en aménagement de l'espace, mes recherches interrogent le rôle du récit dans l'aménagement du territoire, à la fois comme outil d'enquête et méthodologie de projet. Mon parcours m'a conduit à travailler en conception et en réalisation d'aménagements paysagers, des espaces publics aux territoires plus vastes. Ma thèse en recherche-action en Centre-Bretagne questionne la manière dont les diagnostics territoriaux, souvent cantonnés aux sphères expertes, peuvent être traduits en outils concrets pour l'action collective. C'est depuis cet ancrage, entre terrain, recherche et conception que je vous parle.

Résumé de la communication

La transition, envisagée comme un changement systémique entraînant de profondes recompositions spatiales (Gonin, 2021), est mobilisée comme un registre justificatif face aux crises. Elle interroge les temporalités de la fabrique des territoires, étroitement liées aux instruments de politique publique, eux-mêmes influents dans la mobilisation des acteurs (Portier, 2024).

Ces transitions visent des objectifs à long terme et impliquent un passage complexe du possible au souhaitable, évalué selon des futurs incertains (pourtant généreusement documentés scientifiquement). Les problèmes mis en récit manquent souvent de définitions claires ou de solutions évidentes. Ils reposent sur des relations causales incertaines et impliquent des acteurs aux intérêts divergents (Halpern dans Revillard, 2023). Ces écarts renvoient à des enjeux systémiques majeurs, dans un contexte qui évoque parfois une reconstruction économique ou une " économie de guerre " (Portier, 2024).

Face à ces défis, ma communication interroge l'écart entre la production de données scientifiques sur la transition et leur réception concrète par les acteurs locaux. À qui s'adressent réellement ces transitions, et comment sont-elles traduites sur le terrain ?

Dans un premier temps, j'analyse les scènes institutionnelles attentives à la création des données (changements globaux, perte de biodiversité...), notamment par l'IPBES, qui fournit des

*Intervenant

preuves scientifiques classées selon différents degrés de confiance (Potts *et al.*, 2016). Malgré cette documentation importante, la complexité des données rend difficile leur traduction en actions concrètes. Par ailleurs, l'insuffisance de l'action individuelle impose un engagement financier fort de la part des pouvoirs publics (Czertok *et al.*, 2023).

Ensuite, j'examine comment certaines actions collectives sont mises en avant pour illustrer la transition, bien que les données scientifiques y soient rarement mobilisées. L'écart entre les intentions stratégiques et leur mise en œuvre est particulièrement visible dans le domaine de l'aménagement (Dugua, 2015). Ces décalages, qui peuvent épuiser les récits institutionnels (Prigent *et al.*, 2019), rendent nécessaire une meilleure compréhension des réceptions locales.

A cet égard, les résultats d'enquêtes menées auprès de huit intercommunalités bretonnes via des entretiens qualitatifs et des dessins contés (Pailler, 2024) sont présentés. Ces résultats, analysés sous l'angle du " concept de réception " (Pin dans Revillard, 2023), montrent un net décalage entre les attentes institutionnelles et le travail quotidien des acteurs en charge du territoire. Ainsi, cette communication interroge les écarts entre la création de données documentant la nécessité d'une transition et les pratiques quotidiennes des acteurs locaux, qui mobilisent le discours de la transition comme moyen de justification. En explicitant les résultats de cette enquête en cours, je propose des enseignements permettant de réduire ces écarts systématiques et d'ouvrir des espaces de réflexion situés, ancrés dans les réalités territoriales.

Renoncer à la voiture pour se rendre sur les sites de pratique de sports de montagne : quelles trajectoires biographiques ?

Clémence Perrin-Malterre * ¹

¹ Environnements, Dynamiques et Territoires de la Montagne (EDYTEM) – CNRS : UMR5204,
Université de Savoie – Université de Savoie, Campus scientifique, 73376 Le Bourget du Lac cedex,
France

L'Enquête nationale des Pratiques Physiques et Sportives (ENPPS) de 2020 (Lefèvre et Raffin 2023) montre que la pratique des sports de montagne s'est généralisée en raison de l'engouement pour la randonnée en montagne et la multi-pratique (Lefèvre, Aubel, et Didier 2023). Ces sports de montagne nécessitent une mobilité vers les sites de pratique, généralement depuis les aires urbaines où habitent la majorité des pratiquants (Gruas, Perrin-Malterre, et Loison 2022). Ces centres urbains sont donc pourvoyeurs d'excursionnistes qui se déplacent à la journée pour les loisirs sportifs, un excursionnisme qui est principalement caractérisé par une mobilité de proximité et plus précisément une automobilité (Rech, Mounet, et Paget 2011).

Si les processus de démotorisation des mobilités sont particulièrement étudiés dans la sphère du quotidien et notamment dans le cadre des trajets domicile-travail (Belton-Chavalier, Cacciari et Aguiléra, 2023 ; Cacciari et Belton-Chavalier, 2020, Debroux, 2022 ; Oppenchaim, Fouquet et Pourteau, 2017), peu de travaux se sont intéressés à ces processus dans le cadre des loisirs. Dans cette recherche, nous nous intéressons aux pratiquants qui ont fait le choix de renoncer à l'usage de la voiture individuelle. pour se rendre sur les sites de pratique. Pour appréhender le processus de changement dans les modalités de mobilité de loisir, nous adoptons une perspective biographique qui s'appuie sur la socialisation considérant que les pratiques de mobilités sont socialisées et socialisantes (Authier, Belton Chevallier, et Cacciari 2022; Cayouette-Remblière, Lion, et Rivière 2019). Cette perspective biographique intègre également la socialisation aux sports de montagne car celle-ci influence les modalités d'engagement dans la pratique et peut également expliquer certains choix de mobilité de loisir.

Des entretiens biographiques ont été menés avec quinze pratiquants et pratiquantes de sports de montagne réguliers qui se rendent ou se sont rendus sur leurs lieux de pratique en utilisant la mobilité douce. Le choix des entretiens par récits de vie est apparu comme un moyen adéquat pour interroger les temporalités et les effets, l'articulation en somme, de différents " domaines d'existence " ou " sphères de socialisations " dans lesquels se forment les trajectoires individuelles des individus (Bertaux 2016). Il vise à cerner, dans une perspective biographique, les pratiques routinières des individus mais également les bifurcations au cours de leurs vie.

L'analyse des entretiens permet de dégager une typologie de trajectoires biographiques qui s'inscrivent dans une écomobilité de loisir. Plus précisément, nous avons pu repérer trois profils: ceux qui ont progressivement renoncé à l'usage de la voiture ; ceux qui ont expérimenté des

*Intervenant

alternatives à la voiture mais qui ont finalement repris leur mode de déplacement initial ; et ceux qui n'ont jamais possédé de voiture et qui ont toujours pratiqué l'alternativité. Dans les deux premiers cas, on constate un processus de démotorisation des déplacements du quotidien facilité par l'ancrage résidentielle des individus dans des centres urbains et associé à une démotorisation des déplacements de loisir. Mais, dans le premier cas, celle-ci reste temporaire car elle est liée à un investissement sportif des activités de montagne dans une logique de dépassement de soi plutôt qu'à une préoccupation écologique. Le troisième cas ne passe pas par un processus de démotorisation puisque que toutes ses formes de mobilités se sont construites autour de l'alternativité en lien avec des valeurs écologiques et un engagement associatif, au point que la mobilité douce va influencer sa trajectoire résidentielle afin qu'elle puisse perdurer dans le temps.

Voyage au bout de la nuit... mais en voiture. Écologie déclarée et résistances modales en contexte évènementiel, le cas du Festival d'Avignon

Pascal Quidu * ¹, Jimmy Merlet *

2

¹ Centre Norbert Elias – Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, UMR – France

² Laboratoire des sciences Juridiques, Politique, Economiques et de Gestion – Avignon Université – France

À l'occasion du Festival d'Avignon 2024, la Région Sud PACA a expérimenté des trains nocturnes pour encourager la mobilité durable et réduire l'empreinte carbone des déplacements évènementiels. Malgré cette initiative, une enquête auprès de plus de 4 000 festivaliers met en lumière un paradoxe : si la majorité affirme adopter des comportements écoresponsables, beaucoup continuent à privilégier la voiture pour venir au festival, tout en critiquant les difficultés de circulation et de stationnement. Ce décalage s'explique par des freins sociaux et pratiques : les usagers réguliers des transports en commun sont plus enclins à utiliser le train nocturne, tandis que les automobilistes, souvent périurbains, valorisent l'autonomie et le confort offerts par la voiture. L'étude conclut que l'efficacité des politiques publiques de mobilité dépend autant de l'adaptation de l'offre (horaires, fréquence, visibilité) que de la transformation des habitudes et représentations sociales liées à la mobilité. La transition vers des déplacements plus durables nécessite donc une véritable socialisation aux transports collectifs, au-delà de la simple mise en place d'alternatives écologiques.

*Intervenant

Le verdissement des voies maritimes depuis 2015 : l'Union européenne, une puissance réglementaire mondiale pour le fret maritime ?

Melaine Robert * 1,2

¹ Sociétés, acteurs, gouvernement en Europe – université de Strasbourg, Centre National de la Recherche Scientifique – France

² Laboratoire d'études et de Recherche en Sociologie – Université de Brest, Université de Brest, Université de Brest – France

Le transport maritime international est aujourd'hui responsable de 3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le monde. Le poids de ces émissions devrait croître dans les années à venir en l'absence de politiques efficaces visant à leur réduction. Ce mode de transport, qui convoie 80 % du volume mondial des marchandises et 70 % de leur valeur (UNCTAD 2021), est cependant longtemps resté en dehors des accords climatiques internationaux. L'accord de Paris de 2015 l'a notamment exclu de son champ, renvoyant les décisions à l'Organisation maritime internationale (OMI), l'agence de l'ONU responsable de la régulation du transport maritime mondial. En lien avec l'inaction de l'OMI, l'Union européenne (UE) développe alors une réglementation et des instruments communautaires pour décarboner le secteur, dont les principaux sont : le règlement concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (EU MRV, 2015) ; l'inclusion des émissions de GES du transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE depuis 2024 ; le règlement relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime (FuelEU Maritime, 2023). Sous l'impulsion d'une coalition d'États insulaires du Pacifique particulièrement exposés aux conséquences du changement climatique, d'États membres de l'UE et de l'UE elle-même, l'OMI adopte en 2018 une stratégie initiale de réduction des GES. En juillet 2023, l'OMI révisé sa stratégie, adoptant des objectifs plus ambitieux et ouvrant la porte à des mécanismes de tarification des émissions de GES et de standardisation des carburants décarbonés. L'OMI adopte ainsi des mesures et instruments s'inscrivant dans les jalons creusés par l'UE, ce qui témoigne de la capacité de l'UE à s'imposer comme puissance réglementaire mondiale dans le secteur maritime.

Cette communication analyse la carrière du problème public de la décarbonation du transport maritime et la trajectoire de réformes visant à décarboner le secteur depuis 2015. Dans les deux arènes que constituent l'UE et l'OMI, des luttes opposent des groupes d'acteurs favorables à la décarbonation du transport maritime à d'autres groupes d'acteurs qui priorisent la compétitivité économique. Cette communication présente une hypothèse originale pour expliquer l'action de l'UE dans ce domaine : l'issue des rapports de force entre ces camps ne se joue pas uniquement à l'échelle européenne. Le pouvoir normatif mondial qu'exerce l'UE sur le transport maritime, via l'OMI et via la législation européenne qui s'impose à tous les navires accostant dans un port européen, permet de dépasser l'antagonisme entre les deux camps en facilitant leur alliance. En imposant mondialement une décarbonation du transport maritime relativement ambitieuse, l'UE

*Intervenant

favorise en même temps la compétitivité de son économie bleue dans la compétition économique mondiale. À partir de ce cas, cette communication explore ainsi les fondements socio-politiques de l'intérêt économique à la décarbonation et de l'adhésion à la " croissance verte ".

Cette communication s'inscrit dans un projet de recherche postdoctorale en science politique et sociologie sur les politiques de décarbonation du fret maritime international que je débute actuellement (sans financement pour le moment). Elle s'appuie sur le dépouillement de la presse, sur les rapports produits par les institutions européennes, l'OMI et les groupes d'intérêts et sur une revue de la littérature.

Les JO d'hiver 2030 dans les Alpes du Sud : analyse d'une controverse environnementale

Augustin Rogeaux * ¹

¹ Valeurs Innovations Politiques Socialisations Sports – Université de Rennes 2 – France

La médiatisation du changement climatique dès la fin des années 1990 ont contraint le Comité International Olympique (CIO) à placer le développement durable au cœur de la charte Olympique (Pabion & Vonnard, 2024), notamment pour légitimer l'organisation des Jeux Olympiques (JO) dans un contexte de contestation croissante (Bourbillères & Koebel, 2020). Alors que les Alpes françaises(1) accueilleront les JO d'hiver 2030, cet événement est l'objet d'une attention particulière au niveau local. En effet, les sports d'hiver, frappés par le syndrome " *AIE* " (Automobile, Immobilier, Enneigement artificiel ; Bourdeau, 2009), sont surexposés aux effets du réchauffement climatique au point de mobiliser les athlètes (en ski alpin ; MacCullough, 2023). Nonobstant, un discours " *retardant l'action climatique* " (Bonnemains, 2024) reste omniprésent dans le lobby du ski français, interrogeant sur la capacité du secteur à organiser une transition vers l'" *après-ski* " (Bourdeau, 2009), ce qui apparaît aujourd'hui comme un processus " *fragile et conflictuel* " (Poulain & Garcia, 2024).

A travers l'étude de cas des Alpes du Sud, territoire davantage rural et moins structuré autour du ski que les Alpes du Nord, l'objectif de cette communication est d'analyser la structuration d'une controverse autour de cette candidature, en s'appuyant sur la sociologie de l'acteur-réseau (Akrich, Callon, Latour, 2006), afin d'appréhender la place des enjeux écologiques dans les discours des différentes parties prenantes. La méthodologie qualitative de cette enquête repose sur l'analyse conjointe de sources écrites (rapports officiels, articles de presse) et orales (entretiens semi-directifs avec des acteurs-clés). L'analyse des données par triangulation permet de retracer factuellement la constitution des réseaux de promoteurs et de détracteurs de la candidature olympique, ainsi que le déploiement de la controverse.

L'analyse des résultats montre l'importance du soutien des élites politiques et économiques locales dans la promotion de cette candidature Olympique. Ces derniers s'opposent à des mouvements de contestation citoyenne, composés d'associations et de collectifs, dont la structure ne permet pas de contrer efficacement le projet Olympique. La controverse se déploie essentiellement sur le volet financier, alors que les questions environnementales sont reléguées au second plan. Toutefois, deux visions antagonistes des JO s'y opposent : celle de " Jeux durables " d'un côté, et celle d'un modèle du " tout ski " jugé obsolète de l'autre. La conception techno-solutionniste (Mallet, 2024) des problématiques environnementales par les promoteurs de l'évènement se heurte à celle des détracteurs, qui défendent une transformation radicale des modes de vie (Flipo, 2020). Entre les deux, des acteurs tentent d'adopter une posture pragmatique qui consiste à accepter la tenue des JO, tout en promouvant des solutions transformatrices sur le plan écologique.

Ce travail permet de comprendre la structuration d'un réseau politique autour d'une candi-

*Intervenant

dature singulière portée par deux régions françaises. Il met en lumière le décalage entre les efforts faits par les organisations (CIO et Comité de candidature) et la réalité des changements à opérer pour faire face aux enjeux (Wilson & Millington, 2020), donnant lieu à une controverse entre deux parties aux visions antagonistes.

(1) La candidature est portée conjointement par les régions Auvergne Rhône-Alpes (AURA) et Provence Alpes Côte d’Azur (PACA).

” L’escargot de Quimper ne ralentira pas le tramway de Brest ! ” Prise en compte d’une espèce protégée dans le cadre de l’extension d’un réseau de transport en commun.

Valérie Roussel * ¹, Jérôme Sawtschuk *

2

¹ Laboratoire Géoarchitecture. Territoires, Urbanisation, Biodiversité, Environnement – Université de Bretagne Occidentale (UBO), Université de Bretagne Occidentale [UBO] – France

² Laboratoire d’études et de Recherche en Sociologie – Université de Brest, Université de Brest, Université de Brest – France

Dans le cadre de l’opération ” mon réseau grandit ”, une seconde ligne de tramway est en cours de construction à Brest ainsi qu’une ligne de bus en site propre. La mise en place de ce nouveau réseau porte atteinte à plusieurs éléments de la trame verte urbaine. Un dossier de demande de dérogation sur la destruction, l’altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d’aires de repos d’espèces protégées a été réalisé pour 40 espèces animales protégées identifiées. L’avis du conseil national de la protection de la nature est défavorable pour une dérogation pour la réalisation du projet ” en particulier car elle ne permet pas à ce stade de faire la démonstration qu’elle ne nuit pas au maintien dans un état de conservation favorable des populations de l’escargot de Quimper ”. L’analyse de variante menée dans le cadre du projet ne prend pas en compte les impacts / enjeux écologiques dans la sélection des scénarios d’aménagement. Une dérogation du préfet est donc nécessaire pour lancer le déplacement d’une population d’escargot qui bloque le démarrage du chantier d’un nouveau pont. Celle-ci est obtenue in extremis en novembre 2023 ” L’escargot de Quimper ne ralentira pas le tramway de Brest ! ” titre le journal Le Parisien.

L’université de Brest est associée à une étude sur les effets du chantier sur la population d’escargot située dans le vallon. Afin de mettre en évidence des différences entre populations, nous avons décidé de faire une étude génétique à l’aide de marqueurs microsatellites.

Pour cela, douze populations ont été échantillonnées dans la zone brestoise, les zones de travail allant de Lannilis à Saint Urbain, et quatre populations ont été sélectionnées à Brest, dont la population localisée sous le pont Robert Schumann. Nous avons étudié entre 20 et 25 individus par populations, et pour l’une des populations nous n’avons que 9 individus.

Etant donné le statut d’*Elona quimperiana*, qui est classée sur la liste rouge UICN, il était impossible de faire des prélèvements de tissus qui auraient pu conduire à la mort des individus. Nous avons donc procédé à un prélèvement de bave de chacun des individus, l’ADN de chacun d’entre eux étant présent dans les quelques cellules localisées dans cette bave.

*Intervenant

Le design des amorces pour les marqueurs moléculaires a lui, été effectué via des prélèvements de tissus, car la quantité d'ADN obtenue à partir de la bave n'était pas suffisante pour trouver les microsatellites.

Parallèlement à cette étude génétique, une étude morphologique des spécimens a été effectuée ainsi qu'une étude des sols sur lesquels ont été échantillonnées les populations.

Ces différents travaux ont pour objectif d'avoir une vision plus précise de la localisation et de l'état des populations d'escargot de Quimper, espèce susceptible d'impacter tous les projets de construction dans la zone de Brest et plus largement dans le Finistère.

Quelle transformation écologique des territoires au travers des instruments de planification territoriale ? Le cas du " Plan climat air énergie territoire ".

Lénaïg Salliou * ¹

¹ Transitions Energétiques et Environnementales – Université de Pau et des Pays de l'Adour, Centre National de la Recherche Scientifique – France

Si le changement climatique a longtemps été défini comme un problème global justifiant une intervention à l'échelle internationale, il apparaît désormais aussi en tant que problème urbain susceptible d'être pris en charge à l'échelle de la ville (Bulkeley et al., 2021). À ce titre, depuis la COP 21, les villes ont acquis une place centrale dans " l'imaginaire politique du changement climatique " (*Ibid.*, p. 203).

En France, au cours des années 2010, les évolutions de la gouvernance climatique globale en faveur des acteurs infranationaux ont servi de cadre à la définition de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV(1)). Ce contexte réglementaire caractérise la politique climatique sous l'angle d'une " transition énergétique " dont la dimension territoriale est particulièrement mise en exergue, cela notamment au travers d'un renouveau de la planification territoriale. En effet, les enjeux énergétiques et écologiques sont aujourd'hui considérés comme la principale planche de salut de la planification territoriale après plusieurs décennies de remise en question de ce champ d'action (Desjardins et Estèbe, 2021). Dans cette perspective, de nouveaux instruments de planification territoriale ont été définis par l'État, à l'image du " Plan climat air énergie territorial " (PCAET) pour décliner la politique nationale de transition énergétique à l'échelle des territoires (Arnauld de Sartre et al., 2021).

En réalité, ce renouveau de l'action planificatrice s'inscrit dans un cadre national organisant l'action des collectivités locales en matière d'environnement et de climat, dont les contours ont été dessinés bien avant la COP 21 et l'adoption de la loi de 2015. C'est pourquoi, en nous appuyant sur un travail de thèse en cours de rédaction sur l'institutionnalisation des politiques climatiques dans les villes moyennes, nous proposons d'interroger cette planification territoriale " écologique " ou " climatique " - et plus précisément ses instruments - au regard des premiers outils de planification ayant été instaurés en France dans le cadre de la territorialisation de l'action nationale de " lutte contre l'effet de serre " (PCET) et de " développement durable " (Agenda 21) depuis les années 2000. Par cela, nous montrerons que l'actuel PCAET, dont l'élaboration à l'échelle des villes s'est généralisée depuis la loi de 2015, semble être un instrument mobilisé par l'État pour maintenir une logique de planification descendante qui ne favorise pas une transformation écologique profonde des territoires et *par* les territoires.

*Intervenant

(1) Loi no 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Bibliographie

Bulkeley, H., Tozer, L., et Lecavalier, E. " Climate changed urbanism? " In *Global Urbanism*, 1st Edition, Routledge, 2021, p. 203-210.

Desjardins, X. et Estèbe, P. " Les trois âges de la planification territoriale ". *L'Économie politique* 89, n 1, 2021, p. 36-48.

Arnauld de Sartre, X., V. Baggioni, et C. Bouisset. " Potentialité et réalisations des politiques climatiques locales: vers l'institutionnalisation des plans climat territoriaux dans les villes moyennes françaises ". *Natures Sciences Societes*, 29, no 1, 2021, p. 23-35.

Penser la soutenabilité territoriale avec les Makers de la Drôme : l'exemple d'un projet autour du plastique

Baudry Sarah * ^{1,2,3}, Marcos Barros ², Nicolas Buclet ⁴, Sandrine Caroly ⁵

¹ Université Grenoble Alpes - Institut d'urbanisme et de géographie alpine – Laboratoire Pacte – France

² EESC-GEM Grenoble Ecole de Management – Laboratoire AFMO – France

³ Université Sorbonne Paris Cité – UMR Géographie Cités – France

⁴ Université Grenoble Alpes - Institut d'urbanisme et de géographie alpine – Laboratoire Pacte – France

⁵ Université Grenoble Alpes – Laboratoire Pacte – France

A partir de trois constats, celui de l'urgence de penser la question de la soutenabilité environnementale autour des déchets; celui de groupes d'acteurs/actrices ayant apparu sur le devant de la scène depuis une dizaine/quinzaine d'années autour d'initiatives des 3R (réduire, réemploi, recyclage) et enfin; celui de l'échelon territorial comme ressource pour penser des enjeux communs autour de la soutenabilité, ce poster mettra en valeur le rôle des Makers au sein d'un projet autour du plastique. Notre définition des Makers sera large, il s'agit de personnes ou groupes ayant "cette même volonté de bricoler, détourner, d'inventer et in fine de transformer leur environnement, leur vie quotidienne voire la société en son entier". (Berrebi-Hoffmann et al, 2018) L'exemple d'un projet initié en partie par une petite coopérative issue d'un Fablab au sein de la Vallée de la Drôme, toujours en phase d'expérimentation, au sein d'un milieu rural souvent perçu comme "laboratoire" sur les questions écologiques nous paraissait intéressant pour explorer les dynamiques en présence. Après avoir présenté le territoire et le Fablab en question, nous montrerons à travers un projet autour du recyclage plastique que les Makers participent à l'accroissement des capacités territoriales tout en soulignant ensuite que cela se fait en relation avec d'autres acteurs et actrices du territoire. Enfin nous terminerons en évoquant les tensions autour de ce projet de coopération en indiquant qu'il invite dans tous les cas à penser autrement la question des déchets plastiques entre modèle conventionnel et alternatif, forme possible "d'utopie" ordinaire (Cooper, 2014, Wright, 2017, Guegen et Jeanpierre 2022) qui se confronte à la réalité. Cette recherche s'inscrit dans le cadre du projet "Activité des MAKERS dans les organisations alternatives : Prototype, Territoire, Conception" – <https://anr.fr/Projet-ANR-23-CE10-0013>

*Intervenant

Simple, basique : un crayon et un carnet pour partager une voiture au quotidien.

Jérôme Sawtschuk * ¹, Pierre Servain *

2

¹ Laboratoire d'Études et de Recherche en Sociologie – Université de Bretagne Sud, Université de Brest, Institut Brestois des Sciences de l'Homme et de la Société – France

² labers – Université de Bretagne Occidentale [UBO] – France

Nous proposons de revenir en préambule sur la dynamique des usages partagés quotidiens de l'automobile (autopartage et covoiturage) en proposant un panorama des initiatives et politiques développées lors de la dernière décennie. Quels écosystèmes d'accompagnement se développent autour de ces pratiques (pas si nouvelles) ? Est-ce que les services de mobilité partagée, portés le plus souvent par des solutions numériques et des opérateurs privés, apportent une réelle plus-value aux usagers ? Est-il possible d'envisager le développement et la mise en lumière d'un écosystème déjà existant d'une mobilité partagée auto-gérée et reposant sur des systèmes simples et faiblement dépendants de la technologie ?

Pour illustrer ces dynamiques, nous nous appuyons sur plusieurs cas d'études relatifs à l'autopartage entre particuliers que nous mettons en parallèle avec la pratique du covoiturage. Nous constatons dans des entretiens réalisés auprès de groupes dans toute la France qu'une faible organisation avec quelques mails ou sms, un carnet et un crayon pour noter les km et partager les frais est souvent suffisante pour faire fonctionner dans le temps des pratiques de partage de voiture. Si la présence d'un tiers de confiance et de certains outils (plateforme de réservation en ligne, outil de partage des frais) peut être utile pour certains pratiquants, son absence n'est pas bloquante. Ces interfaces apparaissent (ou disparaissent) souvent au fur et à mesure de la pratique, elles sont utilisées pour réguler le fonctionnement des partages pour renforcer la légitimité des emprunteurs ou covoitureurs dans l'usage partagé du véhicule. La multitude de modes de fonctionnement du partage de véhicule qui existent apportent une souplesse et une certaine résilience à ces systèmes de partage. Ils peuvent se déployer sur des ressources existantes sur tout les territoires : un parc de voiture déjà existant et des habitants ou collectifs déjà prêts à s'organiser simplement pour les partager.

Est ce que ces acteurs non professionnels peuvent (ou doivent) devenir des fournisseurs de service de mobilité en partageant leurs véhicules, compensant l'absence de services publics ? Comment inciter/ accompagner des individus ou des collectifs à partager leurs voitures ?

*Intervenant

Les transformations écologiques post-COP21 en limousin : de la dynamique actuelle des acteurs avant-gardistes à la trajectoire possible des institutions de la connaissance

Gauvain Schalchli * 1,2

¹ Cognition, langues, langage, ergonomie – Université Toulouse - Jean Jaurès, université Bordeaux Montaigne, Centre National de la Recherche Scientifique - CNRS – France

² Université Bordeaux Montaigne – Université Bordeaux Montaigne – France

A grande échelle, les derniers bilans d'émissions GES indiquent un constat d'échec de l'application des accords de Paris jusqu'à maintenant. Les mêmes constats sont logiquement transposables à l'échelle des territoires locaux. Cependant, chaque territoire a ses particularités qui sont à prendre en compte en vue d'une action future et les tendances générales n'excluent pas des contrastes ponctuels importants pouvant faire ressortir plus clairement certains mécanismes de frein au changement ou au contraire servir d'exemple de réussite sur certains plans. Nous avons choisi de travailler la question du colloque – les dynamiques et trajectoires de transformation écologique actuelles depuis 2015 - à plusieurs échelles distinctes à partir du territoire limousin, en nous intéressant d'une part à son ancrage grand-régional et d'autre part à ses prolongements départementaux, voire locaux à partir du cas de la Corrèze et de la ville de Tulle. De plus, nous avons dégagé une problématique transversale aux différentes échelles.

Etant donné que l'action publique est le levier crucial pour la transition écologique puisqu'elle seule permet à la fois de coordonner les actions individuelles et de contraindre les actions professionnelles des entreprises, nous nous intéressons particulièrement aux dynamiques et trajectoires dans ce domaine. S'il est relativement facile d'observer les discours des institutions il est beaucoup plus difficile à partir de ces derniers de faire des constats sur leurs actions. Pourtant seules les actions comptent pour la transformation écologique réelle. Pour diagnostiquer les dynamiques et trajectoires institutionnelles de la Corrèze et du Limousin, nous avons procédé à une sélection d'acteurs exemplaires des accords de Paris dans différents secteurs et avons évalué leur position dans les dynamiques sociétales territoriales, afin de confronter les discours institutionnels à cette réalité des acteurs.

Le focus sur l'échelle du territoire est aussi à questionner. En effet, au sein d'une société dont le réseau économique est fortement centralisé, les marges de transformations écologiques locales sont très dépendantes de l'action publique sur les acteurs économiques majeurs. On peut alors seulement estimer localement les dynamiques négativement par le flux et le reflux des offres économiques majeures dans les différents secteurs d'activité économique.

Etant donné que le numérique est actuellement le secteur à la fois le plus en avance en termes de progression de la performance énergétique et le plus en retard en termes de transformation

*Intervenant

écologique réelle, nous présenterons une estimation quantitative de la dynamique culturelle de la consommation de technologie hi-tech numérique par l'observation des différents types d'offre smartphoniques dans l'agglomération de Tulle.

Nous définirons donc la dynamique et la trajectoire de transformation écologique de notre territoire d'étude par le croisement de l'observation des discours institutionnels de la région, de la position sociétale des acteurs exemplaires et l'estimation quantitative des pratiques de consommations numériques.

Enfin, nous élargirons la discussion aux trajectoires possibles en nous intéressant à un levier transversal à toutes les échelles d'action. Nous partons du principe que l'information réelle des citoyens sur les sujets qui les concernent est la clé de la capacité démocratique à accomplir les transformations écologiques nécessaires. L'information pertinente existe souvent mais son accès est très difficile et donc celle-ci peu efficace pour contribuer au fonctionnement démocratique et aux transformations écologiques. Une priorité de la transition écologique doit être d'améliorer l'accès à l'information. Nous proposons quelques pistes pour améliorer le système sociétal de la connaissance.

Retours d'expérience sur Coloc'Auto, service d'accompagnement de l'autopartage entre particuliers

Pierre Servain * ¹, Jérôme Sawtschuk *

2

¹ Laboratoire d'études et de Recherche en Sociologie – Université de Brest, Université de Brest, Université de Brest – France

² Géoarchitecture - Territoires, Urbanisation, Biodiversité, Environnement – Université de Bretagne Occidentale [UBO] : EA7462 – France

Cette étude se base sur des entretiens menés auprès des personnes en charge de la mise en place du service d'autopartage entre particuliers Coloc'Auto et de groupes d'autopartage. Coloc'Auto est un service lancé en 2023 qui propose plusieurs services : agenda partagé de réservation des voitures, tableurs de calculs des répartitions des frais, assurance, accompagnement. Cette recherche permet de décrire concrètement les pratiques de l'autopartage entre particuliers et de questionner les modalités du mode d'accompagnement proposé par la coopérative MOBI-COOP. Par exemple, comment se répartissent les coûts financiers et pratiques de la voiture et de sa mise en partage entre les prêteurs et les emprunteurs dans les différents groupes ? Les uns pensent que ce sont les propriétaires qui sont à ménager, les autres pensent que ce sont plutôt les emprunteurs qu'il faut soutenir dans leur effort de se passer de voiture. Le propriétaire doit-il lui réserver sa propre voiture ? Coloc'Auto se situe entre l'autopartage strictement interpersonnel et l'autopartage organisé par un service tiers. Si les outils de coloc'auto apportent des éléments pour réfléchir collectivement et pour réguler ces pratiques de prêt et emprunt, chaque groupe ajuste sa pratique et son mode de fonctionnement, il n'y a pas de standardisation des pratiques. Certains groupes mobilisent Coloc'Auto pour accéder à un autopartage plus encadré et plus contractualisé qui permet de rassurer : l'emprunteur se sent plus autorisé et moins redevable dans sa demande à utiliser la voiture. L'accompagnement permet de "*rallier d'autres personnes*", de "*changer d'échelle*", et d'inclure "*des gens qu'on ne connaît pas*". Plusieurs autopartageurs valorisent les temps passé à la réflexion collective autour de leurs "*mobilités*".

Enfin, passer à l'autopartage n'est que rarement une raison jugée suffisante pour se débarrasser d'une voiture mais contribue à ce que "*la voiture personnelle ne relève de l'évidence*", ni son remplacement : la "*biographie*" des voitures (accident, vol, détérioration, échéance d'un contrôle technique...) compte autant que les tournants biographiques des utilisateurs dans les évolutions des modalités de mobilités.

On dénombre une réduction effective de 6 voitures par non-remplacement ou non-achat dans un parc automobile pour 23 voitures partagées par 60 personnes.

*Intervenant

L'accompagnement renvoie directement au point de départ de la démarche : inciter et faciliter les groupes dans leurs pratiques de l'autopartage. Le service d'accompagnement doit-il rester simple et se limiter à des formes définies de fonctionnement de groupes ou aussi aider les groupes à se poser des questions pour eux-mêmes sur leur fonctionnement et sur les mobilités alternatives ? L'intérêt de Coloc'Auto ne se comprend pas seulement en nombre de voitures mises en partage, mais aussi en tant que projet permettant de développer, de visibiliser, de légitimer, de mettre en débat et d'institutionnaliser une pratique vertueuse aussi bien d'un point de vue écologique que socio-économique et citoyen.

Dix ans après l'accord de Paris : où en est-on ?

Moïse Tsayem Demaze * ¹

¹ Espaces et Sociétés – Le Mans Université – France

L'accord de Paris, adopté lors de la COP 21 en 2015, a ouvert une nouvelle approche, avec le remplacement de la démarche *top down* du protocole de Kyoto par une démarche *bottom up*, consistant, pour les Etats, qu'ils soient développés ou en développement, à élaborer leurs Contributions Nationales Déterminées (CND). C'est une sorte de feuille de route indiquant les engagements et les actions à mettre en œuvre pour lutter contre les changements climatiques à l'horizon 2030. L'agenda de mise en œuvre de l'accord a pour ambition de contenir l'augmentation de la température moyenne de la Terre en deçà de 2°C, voire 1,5°C, d'ici 2100, par rapport à la période préindustrielle. L'accord est entré en application en 2020, prenant la suite du protocole de Kyoto. Les CND, dont une première génération a été élaborée entre 2015 et 2018, ont fait l'objet d'un bilan en 2023. Il est prévu qu'elles soient examinées et rehaussées tous les 5 ans. Certains Etats en sont à la troisième version, dont l'année buttoir de soumission à l'ONU est 2025, pour des engagements à mettre en œuvre d'ici 2035.

La conférence situera l'accord de Paris dans l'historique des COP pour expliciter sa portée politique et géographique au travers des CND. La reconfiguration de la lutte contre les changements climatiques opérée depuis l'adoption de l'accord, avec l'ascension de la problématique de la justice climatique, et le rôle des organisations de la société civile, sera décrite. Les difficultés de mise en œuvre de l'accord, associées aux clivages internationaux, seront présentées. Les enjeux de la COP 30, qui a lieu à Belém au Brésil, au même moment que le colloque, seront esquissés, tout comme les perspectives, pour lancer un débat sur l'utilité des COP.

Moïse Tsayem Demaze,

Géographe, professeur à l'université du Mans

*Intervenant

L'éco-activisme des athlètes, un processus entre conditions individuelles et organisationnelles. Le cas des ultra-traileurs

Pim Verschuuren * ¹, François Perdriau *

1

¹ Université Rennes 2 – Labo VIPS – France

Par des gestes de plaidoyer ou de contestation, un nombre croissant de sportifs de haut niveau prennent publiquement position pour réduire l'empreinte écologique des événements sportifs. Des recherches antérieures ont étudié les causes et les conséquences de l'activisme des athlètes, en se concentrant principalement sur la justice sociale, en particulier aux États-Unis (O'Neill et al., 2025). Cette littérature souligne les obstacles culturels et organisationnels à l'engagement public des athlètes ainsi que les conséquences négatives que cela entraîne souvent pour eux-mêmes et leur carrière (Schmidt et al., 2024 ; Kluch, 2023). Concernant l'éco-activisme en particulier, les recherches empiriques sont rares. Les premiers travaux mettent en évidence un certain nombre de paradoxes, de dilemmes moraux et de difficultés organisationnelles qui entravent les comportements éco-activistes des athlètes (Knowles et al., 2024 ; Wheaton, 2020). Face à ces obstacles, comment expliquer que certains sportifs décident de s'engager dans le militantisme ? Quelles variables individuelles et contextuelles influencent le processus d'engagement, depuis la prise de décision jusqu'à ses conséquences ?

Compte tenu du manque de construction théorique autour du sujet, nous avons suivi une approche de recherche qualitative inductive. Des entretiens semi-directifs ont été menés auprès de dix coureurs d'ultra-trail professionnels publiquement engagés dans l'éco-activisme. Nous avons limité notre échantillon autour de cette discipline car elle compte plusieurs figures éco-militantes de haut niveau, permettant d'identifier et de prendre en compte d'éventuelles spécificités. S'inspirant de la littérature sur l'activisme des athlètes, la grille d'entretien couvrait le type d'éco-activisme, le processus menant à l'activisme, les défis potentiels rencontrés et les enjeux liés à l'identité et aux valeurs. Les entretiens ont été retranscrits avant d'être analysés thématiquement.

Plutôt qu'un changement rapide, les résultats décrivent la décision de devenir activiste comme un processus graduel, dans lequel interagissent des variables individuelles et contextuelles. Si tous les répondants déclarent une première sensibilité environnementale, leur militantisme s'est développé parallèlement à leur parcours professionnel, mettant en lumière les paradoxes de la discipline du trail : les coureurs sont immergés dans la nature, pourtant les grands événements de trail laissent un impact environnemental délétère. La nature et l'intensité de l'activisme de l'athlète résultent d'un processus d'adaptation où le raisonnement éthique de l'athlète interagit

*Intervenant

avec les contraintes posées par sa communauté de trail, les organisateurs d'événements, les sponsors et le grand public.

Bien que cette recherche interroge le processus par lequel les athlètes deviennent des éco-activistes, les résultats confirment les obstacles organisationnels et contextuels pour les athlètes désireux de s'exprimer. La sensibilité du processus d'engagement éco-activiste et les dilemmes moraux qu'il véhicule, déjà suggérés dans d'autres contextes (Knowles et al., 2024), sont d'autant plus explicites dans le trail, où l'industrie événementielle à but lucratif fonde son expansion rapide sur la connexion aux milieux naturels.

Quelle conduite écologique dans un contexte de " tragédie des biens communs " en milieu rural camerounais?

Jacques Yomb * ¹

¹ FLSH- Université de Douala – BP 13043 Douala, Cameroun

Depuis quelques décennies, les espaces ruraux sont devenus de plus en plus disputés par différentes catégories sociales, chacune en quête de les contrôler dans leur ensemble ou dans leurs " zones dites utiles ". Cette situation a pour conséquence que, dans cette course effrénée à la recherche du profit, les uns et les autres se préoccupent moins des questions environnementales pour ne pas dire écologiques. C'est dans ce contexte que les élites qui se disent modernisatrices s'approprient de plus en plus de vastes surfaces de terres au mépris des populations locales qui éprouvent d'énormes difficultés à leur faire face. Des champs industriels sont ainsi développés et appartiennent aux élites venant de tout bord social (élites administratives, intellectuelles, économiques, politiques, etc.). Cette situation a pour conséquence immédiate que les populations locales, qui parfois ne sont pas toujours informées des nouvelles approches de l'écologie, vont à leur tour perpétrer dans leur résilience des actes anti-écologiques au prétexte que leur environnement est dévasté par les élites sans aucune sanction. Cela dit, l'objectif de cette recherche est de rendre compte des conduites des élites modernisatrices sur leur rapport à l'écologie en milieu rural camerounais. Pour y parvenir, les interrogations suivantes ont résumé notre problématique : Quelle transition écologique en milieu rural camerounais dans un contexte de " tragédie des biens communs " ? La transition écologique peut-elle prendre forme en milieu rural camerounais dans un contexte où les ruraux qui maîtrisent leur environnement plus que quiconque sont exclus des sphères de décision et relégués au statut d'ouvriers agricoles dans les meilleurs des cas et de plus en plus d'observateurs dans l'exploitation de leur espace de vie ? Le cadre théorique est articulé sur l'encastrement social, théorie qui stipule que les conduites des acteurs en présence sont territorialisées et déterminées par l'habitus. Les données sont collectées sur la base d'un guide d'entretien individuel et collectif et d'un guide d'observation. Celles-ci sont collectées dans des villages témoins de l'arrondissement de Bot-makak. Ces villages sont choisis sur la base des activités développées par les élites modernisatrices ainsi que des conflits observés de par l'exclusion des ruraux d'une part. D'autre part, notre motivation pour ces espaces est fondée sur le fait que les élites modernisatrices accroissent leurs rentes au détriment des principes écologiques. Au bout de l'enquête, les résultats montrent que : a) les espaces ruraux sont disputés par multiples catégories sociales dans le seul but de se positionner d'une manière ou d'une autre tout en ignorant les contraintes écologiques ; b) les ruraux qui généralement vivent dans la précarité résistent aux nouvelles approches de gestions écologiques qui leur sont imposées parce que rarement consultés par les élites modernisatrices et leurs différents partenaires ; c) le lien social est généralement conflictuel et non coopératif parce que marqué par de nombreuses inégalités dans les finalités de l'échange.

*Intervenant

La mise en oeuvre du PCEAM sur la métropole Aix-Marseille-Provence

Severine Steenhuyse * ¹

¹ steenhuyse – Aix-Marseille Université - AMU – École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille 184, avenue de Luminy - case 924 13288 Marseille cedex 9, France

Comment reconnaître, analyser et évaluer l'implication des territoires dans le processus de transition énergétique dix ans après la COP 21 sur le climat ? De quels moyens d'observation et de quels termes d'évaluation les chercheurs disposent-ils pour rendre compte de l'évolution des comportements ? Avec ses 92 communes réunissant 1,8 millions d'habitants sur 3.148 km², dont 73 % d'espaces agricoles et naturels et 255 km de littoral méditerranéen, la métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) se trouve particulièrement exposée aux impacts des activités humaines. Elle est effectivement soumise à des dépassements réguliers des seuils de pollution, à la raréfaction des lieux de silence, au recul des espaces agricoles, à la disparition d'espèces, mais également à la sécheresse, aux incendies, aux inondations, à la submersion, et à la pollution industrielle. La mobilisation pour la lutte contre le changement climatique y est donc particulièrement nécessaire et " urgente ".

Elle a donc lancé l'élaboration de son Plan climat-air-énergie métropolitain (PCAEM) par délibération du Conseil métropolitain le 17 octobre 2016¹ sur la base d'une stratégie ambitieuse et mobilisatrice de transition énergétique, de reconquête de la qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique, intégrant une limitation de l'exposition au bruit. Adopté à l'unanimité en Conseil métropolitain du 16 décembre 2021, le Plan a défini une stratégie ainsi qu'une série de 100 actions opérationnelles. La Métropole y anime et coordonne les projets portés par les acteurs locaux à travers l'ensemble des autres programmes métropolitains et elle garantit ainsi la cohérence des dispositifs au regard des enjeux climatiques, énergétiques et de qualité de l'air.

Il reste néanmoins difficile à ce jour d'évaluer la mise en œuvre ainsi que les bénéfices des cinq ambitions² du plan à l'horizon 2050 : inventer une métropole neutre en carbone (1), réduire de 50 % les consommations énergétiques de l'ensemble des secteurs (2), couvrir 100 % des besoins de consommation d'énergie par des énergies renouvelables (3), diminuer de 50 % la population exposée aux pollutions atmosphériques et sonores, et adapter le territoire aux impacts du changement climatique (5). L'objectif de cet article est donc de réaliser une synthèse à la fois du document initial de planification ainsi que de sa mise en œuvre cinq ans après sa validation suivant quatre thématiques déterminantes : la hiérarchisation choisie des enjeux et des solutions, les impacts sur le modèle de développement local, les transformations urbaines induites et les procédures d'évaluation utilisées. Il s'agit à la fois de percevoir les termes de la construction des machines administratives de la transition ainsi que l'émergence de spécificités locales, autant dans l'identification des enjeux initiaux que dans la formulation des solutions.

¹ https://ampmetropole.fr/wp-content/uploads/2023/01/2023_Synthe%CC%80se-PCAEM.pdf

*Intervenant

2 <https://ampmetropole.fr/missions/strategie-environnementale/plan-climat-air-energie/>

Liste des auteurs

Barros, Marcos, 51
Beaurain, Christophe, 3
Bignalet-Cazalet, François, 5
Billaudeau, Valérie, 6
Blanc, Bernard, 8
Bouchet, Patrick, 10
Bouvier, Stéphanie, 12
Buclet, Nicolas, 51

Carnoy, Vanessa, 3
Caroly, Sandrine, 51
Carton, Olivier Patrice, 14
Cukieman, Paul, 16

DAVIET, Sylvie, 18
De Carvalho, Lucie, 19
De Rugy, Anne, 21

Fresso, Jean-Baptiste, 23

Gaillard, Edith, 26
GRASSET, Alice, 24
Gruas, Léna, 28
Guilhaume, Pierre, 30

Havard Duclos, Bénédicte, 26
Hinderer, Adèle, 31

Kerrain, Elena, 31

Lebrun, Anne-Marie, 10
Legon, Tomas, 21
Libaud, Pierre, 33

MEDJDOUB, SARA, 35
Merlet, Jimmy, 42
MICHOT, Thierry, 37

Noack, Yves, 18

Pailler, Maxime, 38
Perdriau, François, 58
Perrin-Malterre, Clémence, 40

Quidu, Pascal, 42

Robert, Melaine, 43
Rode, Sylvain, 35
Rogeaux, Augustin, 45
Roussel, Valérie, 47

Salliou, Lénaïg, 49
Sarah, Baudry, 51
Sargeac, Mélanie, 21
Sawtschuk, Jérôme, 26, 31, 47, 52, 55

Schalchli, Gauvain, 53
Servain, Pierre, 52, 55
steenhuyse, severine, 61

Tsayem Demaze, Moise, 57

Verschuuren, Pim, 58

YOMB, JACQUES, 60

