



Malgré le confinement, c'est une période productive pour le collectif rouennais **Échelle Inconnue**. Après la sortie de leur docu-fiction **Blouma**, c'est au tour de leur journal papier de faire parler de lui. Cette neuvième édition traite essentiellement de Lubrizol, de l'Axe Seine et du Grand Paris : « Il est une tentative d'élaboration d'un contre-récit capable de s'opposer au récit dominant dont nos villes meurent, comme meurent ceux qui la peuplent mais à qui la fable officielle n'offre aucun rôle. »

Depuis 1998, Échelle Inconnue met en place des travaux et expériences artistiques autour de la ville et du territoire. Leurs expériences interrogent et associent les « exclus du plan » (sans-abri, Tziganes, immigrés...). Elles donnent lieu à des interventions dans l'espace public, expositions, films, cartes et publications. Le journal sera présenté lors d'une tournée le long de l'Axe Seine, dans les mois à venir. Si vous voulez vous procurer le journal et soutenir le collectif, c'est par **ici**.

Nous publions ici l'un des articles du journal. Il met à nu l'alliance entre institutions publiques, entreprises privées, aménageurs et universitaires. La coopération entre ces différents acteurs forment un écosystème : la métropole, avec tout ce qu'elle charrie de désastreux pour le territoire et ses habitants.



—On pourrait s'étonner qu'à ce jour aucun travail journalistique ne se soit sérieusement penché sur les liens entretenus par l'entreprise américaine installée à Rouen depuis 1954 avec son « écosystème » politique, universitaire, urbain... Bref en quoi l'entreprise participe-t-elle d'un système d'alliance public/privé rendu plus performant par les reformes territoriales et l'avènement de la « pensée » métropolitaine.

Pas de scoop, et nul besoin d'entamer de fastidieuse enquête pour entendre à quel point Lubrizol est considéré comme un partenaire évident du projet de métropolisation de l'Axe Seine ; et en quoi, ce projet-même, qui vise à la création d'une unique métropole regroupant le Havre, Rouen et Paris, constitue un plan de redéploiement industriel. Pour l'entendre, il suffit de délaissier les discours du marketing urbain à destination des habitants/électeurs, pour s'intéresser aux tribunes dont les nouveaux acteurs sont friands et par lesquelles ils signifient leurs alliances. Comme par exemple, la conférence Positiv-Lab qui s'est tenue le 23 octobre 2018 à Rouen dans l'amphithéâtre du CESI, groupe d'enseignement supérieur et de formation professionnelle, et qui éclaire de manière exemplaire les alliances entre port, métropole, think tank, université et industrie.

## Port, métropole, think tank, université et industrie.

L'amphithéâtre semble clairsemé mais la table ronde est garnie, pas suffisamment selon Jacques Attali. Il y manque une femme. Sous sa menace de quitter la table on ira en chercher une, la Directrice Régionale CESI Nord-Ouest, Christine Dispa. La scène frise le ridicule et Attali l'héroïsme. Nous sommes au CESI qui, selon ses propres termes, « poursuit sa mission sociétale en permettant à des étudiants, alternants et salariés de devenir acteurs des transformations des entreprises et de la société, grâce à ses écoles et activités. » La conférence est co-organisée par l'association Positive Planet et Haropa ; elle a pour sujet « L'Économie positive à Rouen : quel est l'impact d'un port sur l'attractivité d'un territoire ? »

La table ronde réunit Jacques Attali (Président de l'association Positive Planet), Frédéric Sanchez (Président de la Métropole Rouen Normandie) et Florent Beuzelin (Président-Directeur Général du groupe BZ).

Les premiers mots de Jacques Attali et du président de la métropole semblent placer au centre de la rencontre la question écologique.

« J. Attali. - L'économie positive c'est un concept très simple que nous pratiquons tous sans le savoir, comme Monsieur Jourdain avec la prose, c'est-à-dire agir dans l'intérêt des générations suivantes. Quitte parfois à sacrifier son propre intérêt pour les générations suivantes.

Frédéric Sanchez. - La façon dont aujourd'hui nous travaillons à notre prospérité va conduire à ce que cette planète disparaisse. On est dans un moment où l'urgence de se tourner vers l'économie positive a gagné en acuité et en importance. »  
Cependant on est ici entre initiés et on ne s'embarrasse pas de « reconquête des berges de la Seine pour les riverains », ni des sympathiques projets d'aménagements ludiques du programme « Réinventer la Seine », pas plus que d'éco-quartier. Et, sous le regard de Frédéric Henry, Président de Lubrizol, dont la présence sera saluée par deux fois au moins, on parle sans complexe des projets de clusters industriels de la Seine de demain.

Frédéric Sanchez (poursuit). - « Je pense qu'un des enjeux d'aujourd'hui et de demain c'est de réussir une nouvelle mondialisation. Nous nous sommes engagés dans un mouvement qui consiste à métropoliser l'Axe Seine. Pour dire les choses brièvement : Paris, Rouen, Le Havre, avec une collaboration des ports, ce qui veut dire une collaboration des territoires.

J. Attali. - Aucun pays n'est un très grand pays si sa ville principale n'est pas un port. Les villes qui ont été les centres mondiaux dominants ont été successivement depuis mille ans : Bruges, Venise, Anvers, Gènes, Amsterdam, Londres, Boston, New York et San Francisco et maintenant ça bascule de l'autre côté... Tous les chefs d'État depuis Napoléon l'ont dit : « l'avenir de la France se joue dans la mer », et l'avenir de Paris est d'aller vers la mer. **Il est évident que l'avenir de la France passe par la transformation de l'axe Seine en une métropole, en une seule métropole !**

Le président d'HAROPA : Le port de Rouen s'inscrit dans une alliance : HAROPA, nom constitué des deux premières lettres de chaque port d'état de l'Axe Seine : le HAvre, ROuen, PAris. Une alliance qui a tout son sens car nous avons le même terrain de jeu : la vallée de la Seine, sur lequel on contribue à créer une sorte de corridor logistique mais aussi de cluster industriel (...). C'est pas uniquement du lieu de passage de la marchandise, c'est aussi des lieux de transformation de la marchandise, (...) on a beaucoup d'industries qui sont basées sur le port : Lubrizol, par exemple, dont le président Frédéric Henry, qui est là, est également président du conseil de surveillance du port.

Frédéric Sanchez. - L'esprit d'entreprise a ici à voir avec la vocation commerciale et portuaire. Il suffirait de reprendre la liste : Lubrizol et Beuzelin ont été mentionnés...

Si on veut demain ou après demain un port à Rouen, il faut que la ville accepte d'intégrer ce port et de le favoriser.

J. Attali. – S'est développée une extraordinaire technologie dans cette région qui est la technologie de la gestion des matières dangereuses, très utile ici mais qui est aussi exportable. Il y a donc possibilité d'utiliser l'existence d'activités dangereuses comme une source de défis pour faire mieux et pour préparer l'avenir, non seulement ici, mais ailleurs, en exportant ces technologies.

F. Beuzelin. – Port Vert, Ville verte : c'est vraiment une opportunité, il y a l'économie 2.0 et il y a cette économie verte qui est intelligente car elle utilise bien le minerais et avant tout les compétences »

Voilà sans doute de quoi confirmer ce que 135 km plus à l'est, affirme la maire de Paris, Anne Hidalgo : « **les villes-mondes sont les acteurs majeurs de la transition écologique à l'échelle internationale** ».

## Lubrizol acteur de l'économie verte

L'apparition de l'écologie dans les agendas des politiques régionales, nationales et internationales, marque aussi le recul de l'écologie militante. C'est désormais en termes politiques mais surtout économiques que se pense l'engagement écologique. Le bénéfice écologique de nos actions est désormais chiffré, comptable. À ce jeu, les industriels se sont rapidement convertis mettant à profit leur culture du bilan pour ré-envisager la présentation de leurs activités et production en termes écologiques.

## Une identité écologique

Ainsi, sur son site internet, Lubrizol met en avant une véritable identité écologique.

Appuyant sur le fait que ses technologies dans le domaine des additifs (pour les huiles moteurs et autres fluides de transport, ainsi que pour les fluides, les lubrifiants industriels et pour l'essence et le carburant diesel) augmentent la qualité, les performances et la valeur des produits des clients tout en réduisant leur impact sur l'environnement. C'est cet argument qui sera repris par le président de la métropole aux lendemains de l'incendie quand il présentera Lubrizol comme l'entreprise qui permet aux véhicules d'être moins polluants.

Plus loin, la communication de l'entreprise pose et répond elle-même à la question : « Comment concilier le nécessaire progrès économique et social de l'entreprise tout en diminuant nos atteintes à l'environnement ? »

Depuis 2006, tous les employés de Lubrizol sont invités à réfléchir sur cette problématique. À l'issue de ces réunions, de nombreux axes d'amélioration ont été mis en œuvre, dont voici les principaux :

- Économies d'énergie dans nos usines
- Optimisation du transport
- Réduction des déchets à la source et la mise en place de recyclage
- Réalisation d'un bilan carbone
- Participation à la vie locale (crèche inter-entreprises, associations,...)
- Développement de produits contribuant à une économie d'énergie chez nos clients »

## Des labels

À l'instar du ferrailleur Derichebourg, miraculeusement reconverti en acteur de l'économie durable et circulaire par sa collaboration avec la COP21, Lubrizol porte ostensiblement au revers de sa veste différentes médailles de la guerre verte contre un monde qui s'éteint comme par sa certification Qualité, Environnement et Santé/Sécurité et son engagement à suivre « la charte mondiale Responsible Care » pour assurer et améliorer en permanence la sécurité de son Environnement, des hommes et de ses installations. On trouvera aussi sans mal quelques documents en ligne co-estampillés Lubrizol COP21. On trouvera également des représentants de l'entreprise dans l'Observatoire de la qualité de l'Air Atmo Normandie, qui délivra des rapports plutôt réconfortants dans les jours suivant l'incendie.

## Les jeux d'alliances

C'est cette omniprésence dans différents secteurs et institutions qui inscrit durablement l'entreprise américaine dans nos vies. Ainsi, « les représentants de Lubrizol contribuent activement aux projets des organismes et associations suivants dont la liste n'est pas exhaustive:

- Chambres de Commerce et d'Industrie de Normandie, de Rouen Métropole et de Seine Estuaire,
- Paris Seine Normandie (P.S.N.)
- France Chimie Normandie
- L'Association Rouen Normandy Invest,
- Atmo Normandie (Observatoire de la qualité de l'Air),
- Club Alliance Seine Ouest »

Lubrizol contribue également à différentes actions de mécénat et sponsoring ayant pour axes principaux : la culture, la santé, le sport et l'enseignement.

Lubrizol sponsorise notamment Quevilly Rouen Métropole ainsi que le Stade sottevillais 76 à l'initiative de deux événements sportifs renommés sur Rouen : Le Perche Elite Tour et le Meeting International d'athlétisme. Avec France Chimie Normandie, Lubrizol participe à l'organisation de plusieurs manifestations du « Village de la Chimie », en collaboration avec le Réseau Lycées des Métiers de la filière chimie, le Rectorat de Rouen, les entreprises de la chimie. Lubrizol prend aussi part en début d'année, aux Nuits de l'Oriente organisées par la CCI de Rouen et du Havre. Présents lors de ces journées, les professionnels de l'entreprise promeuvent la chimie, la diversité de ses métiers, les formations, les compétences professionnelles souhaitées.

Voilà l'ubiquité du système Lubrizol qui rappelle en bien des points ce qu'Hanna Arendt décrivait comme les spécialistes de la résolution des problèmes. Une maîtrise allant de la production à la création de crises, en passant par son commentaire et sa gestion, comme l'exemplifie remarquablement la présence de l'entreprise parmi les membres du conseil d'administration de Rouen Normandy Invest, agence de marketing territoriale très active sur les réseaux sociaux au lendemain de l'incendie.

## Un parmi d'autres

« Être une métropole « métropolisante » serait donc être à l'aise avec : les flux, le réseautage extraverti, les acteurs privés (ceux de l'entreprise et ceux de la société civile), les opérateurs de réseaux, les usagers non-résidents, les objets urbains globaux et l'interterritorialité » Offner Jean-Marc

Même si l'entreprise demeure l'une des plus influentes en terme économique, politique voire territoriale, elle n'est évidemment pas la seule à jouer ce jeu aujourd'hui facilité par la métropolisation. Il n'y a qu'à observer les jumelages des villes de Rouen et du Havre (Paris se réservant le droit de ne mériter qu'un jumelage avec Rome) pour entendre notre éternel destin industriel et portuaire. Si Rouen est « naturellement » jumelée avec Cleveland, siège de Lubrizol avec laquelle de nombreux échanges ont lieu, elle l'est aussi avec la ville portuaire de Ningbo, centre économique de la province de Zhejiang, spécialisée dans l'industrie légère et les biens de consommation mais aussi de minerais. La ville du Havre est quant à elle jumelée avec Dalian, troisième port de Chine, et le premier pour les hydrocarbures.

À cette lueur, la phrase extraite des travaux de l'Atelier international du Grand-Paris par l'équipe d'Antoine Grumbach laisse sceptique : « la vallée de Seine comme cadre d'une grande métropole mondiale, où l'urbain et la nature seraient réconciliés, Paris, Rouen, Le Havre enrichissant cette région capitale de leurs identités propres. »

Il ne s'agit pas ici de mettre en question l'existence d'un port, de l'industrie ou du commerce-même. Mais on peut néanmoins interroger le fait qu'autant de discours sur l'innovation, l'économie verte, l'attractivité et les promesses de la métropole n'aboutissent finalement qu'à une répétition du développement de l'urbanisme industriel du XIXe siècle. Une alliance décomplexée, pour ne pas dire un mariage entre les pouvoirs publics et les industriels. Cependant, si au XIXe siècle (et à quelques centaines de mètres à peine du lieu de l'incendie), les barons de l'industrie prenaient en charge la construction de logements, d'équipements ou d'églises, ils le laissent désormais bien volontiers aux institutions locales. Celles-ci, métropole en tête, ont alors à charge de gérer ou générer l'attractivité de leur territoire, c'est-à-dire, et pour visiblement l'essentiel, faire accueil à de nouveaux industriels quitte à faire un pas de côté par rapport au logiciel républicain comme en témoigne la première Zone économique spéciale de France installée à port Jérôme, en aval du fleuve.