

## Grand Débat national

### Troisième question : La transition écologique

Le problème mondial le plus dramatique et le plus urgent est sans doute celui du dérèglement climatique : « Les autres combats n'ont aucun sens si celui du changement climatique est perdu. »<sup>1</sup>

Ce devrait être notre priorité absolue ; nous en sommes loin.

Dans son discours de la Sorbonne (26 septembre 2017), le Président de la République définissait un mécanisme européen susceptible de freiner très sensiblement les émissions de GES, non seulement en Europe, mais dans le monde entier : fixer dans l'UE un **prix unique de la tonne de carbone**<sup>2</sup>, mesure assortie de l'instauration d'une taxe aux frontières frappant les produits importés qui n'auraient pas été l'objet de charges équivalentes dans les pays d'origine.

La mise en œuvre effective d'un tel système supposerait un progrès énorme dans l'intégration européenne. Il est aussi très probable que, s'il voyait le jour, il serait très impopulaire non seulement en France, mais dans l'ensemble de l'UE.

En effet, toute tentative d'enrayer nos consommations d'énergies fossiles, se heurte à une **contradiction fondamentale entre le court terme et le long terme**.

Nos systèmes économiques reposent sur la croissance de la consommation des ménages. Toute stagnation de la consommation même parvenue à un très haut niveau est appréhendée comme une catastrophe.

Or la quasi-totalité de ce que nous consommons a donné lieu à émission de GES.

Toute mesure visant à limiter les émissions de GES a des répercussions négatives sur la croissance de la consommation.

Il s'agit d'une Révolution au sens fort du terme. Tous nos fonctionnements socio-économiques doivent être modifiés en profondeur ; nous devrions investir massivement et nous ne pouvons pas, à la fois consommer toujours plus et investir.

Il faudrait orienter la consommation vers les biens et services qui ont été produits avec les moindres émissions de GES : la voiture électrique (à condition que les batteries ne soient pas alimentées par des centrales à charbon) plutôt que le moteur thermique, consommer moins de viande et plus de légumes (à condition qu'ils ne soient pas importés par avion d'Afrique du sud)

A ce propos, l'abandon de l'augmentation programmée des taxes sur les carburants, est un signal désastreux envoyé aux automobilistes et aussi à l'industrie automobile qui pourra

---

<sup>1</sup> Aurélien Barrau (astrophysicien) cité par Vanessa Jérôme : *Aurons nous le temps de l'écologie politique ?* Etudes janvier 2019.

<sup>2</sup> le chiffre avancé est celui de 25 à 30€ la tonne ; nous laissons aux experts le soin d'en apprécier la pertinence.

envisager de conserver plus longtemps en fonctionnement ses installations productrices de moteurs thermiques.

Il faut rappeler que l'objectif d'une taxe carbone n'est pas d'alimenter le budget de l'Etat ; la réussite d'une taxe carbone, c'est de ne plus rien rapporter.

Quelles mesures possibles à court terme sans provoquer des troubles du genre « gilets jaunes » ou « bonnets rouges » ? Et aussi sans plonger une partie de la population dans la misère. Il y aura inévitablement des perdants, mais il faudra limiter la casse.

Je ne me prononcerai pas sur la place à laisser au nucléaire, pour la simple raison que celui-ci (qui a beaucoup de défauts) n'émet pas de GES.

Par contre, il faut sortir le plus vite possible des centrales à charbon. Pour Gardanne, le recours à la biomasse avait été envisagé, mais il semble que le projet ait été abandonné, car les massifs forestiers alentour n'auraient pas la capacité de se régénérer assez vite.

Pour cela, accélérer les investissements dans les renouvelables (qui ont le défaut d'être intermittents ; les nuits sans vent sont le cauchemar des électriciens écolos) ou prolonger les centrales nucléaires. Le choix repose essentiellement sur une question très compliquée de coûts comparés. Non seulement les coûts financiers, mais aussi les coûts économiques comprenant les externalités.

Revenir à la **hausse programmée des carburants**, mais avec une taxe variable qui permettrait de lisser les fluctuations des cours du brut.

Quelle compensation pour les personnes à revenus modestes qui sont tributaires de la voiture ? Pour les salariés, la prime pour l'emploi me paraît être une bonne réponse. Pour les artisans, petits commerçants, travailleurs indépendants, il faudra inventer un système d'allocations ou d'exonérations fiscales.

Le produit de la taxe devra aussi être affecté à des investissements dans les énergies renouvelables ou les économies d'énergie.

Peut-on **taxer le kérosène** ? Au niveau français ce serait détourner une partie du trafic au profit de Bruxelles, Francfort, Genève, Fontarrabie. Au niveau européen ? (à supposer un accord à 27)

Plus modestement, il serait possible d'interdire les liaisons aériennes intérieures lorsqu'il existe une solution terrestre (généralement le TGV) en moins de 5 heures.

Investir dans l'implantation de bornes de rechargement rapide afin de permettre le développement de la voiture électrique. Mais ne nous faisons pas d'illusions, parc actuel de voitures thermiques ne pourra pas, en l'état actuel de nos connaissances techniques, être intégralement remplacé par des voitures électriques, car le lithium est relativement rare et les principaux gisements sont en Chine.

Il faudra aussi renoncer à certains usages de la voiture. Les parcours urbains sont particulièrement gourmands en carburant. Les péages urbains, la multiplication des voies piétonnes, seraient des mesures dissuasives, à condition qu'il y ait au préalable une offre suffisante de transports en commun. (pas trop inconfortables).

Une autre source importante d'émission de GES est celle du **transport routier de marchandises**.

Une première question, la voie d'eau, moins gourmande en carburant est-elle suffisamment utilisée. Quelles mesures pour la rendre plus attractive ?

Mais surtout, pourquoi le fret ferroviaire (peu émetteur de GES) recule-t-il régulièrement en France, alors qu'il progresse en Allemagne et en Italie ?

Une première réponse ne serait-elle pas dans le rapprochement des statuts sociaux des routiers et des roulants du fret ferroviaire ?

L'ouverture du fret à la concurrence a-t-elle obtenu tout ce qu'on pouvait en attendre ?

Un autre frein est celui de quelques points noirs (par exemple, le contournement de Lyon) qui rendent le fret ferroviaire peu fluide.

SNCF Réseau ne devrait-elle pas entreprendre d'urgence les travaux permettant d'effacer ces points de blocage ?

Enfin bien connu, **le secteur du logement**. La plupart de nos maisons et appartements sont des passoires thermiques. Des aides publiques ont été mises en place ; les renforcer pour accélérer le mouvement, mais après s'être assuré que les entreprises compétentes ont la capacité de mener à bien les chantiers dans des conditions satisfaisantes.

Comme si la menace du réchauffement climatique ne suffisait pas à alimenter nos angoisses, nous devons aussi nous préoccuper des **pollutions de l'air, de l'eau et des sols**, ainsi que des pertes de biodiversité.

Dans ce domaine, la vedette revient au **glyphosate** dont il est question quasiment tous les jours dans les médias. N'étant ni chimiste, ni agronome, ni cancérologue, j'ai essayé de consulter une littérature passablement hermétique. On y trouve tout et son contraire. J'en conclus que pour les citoyens non experts, les prises de position catégoriques sont purement idéologiques. On est systématiquement contre tout ce qui vient des Monsanto ; à l'inverse, tout progrès technique augmentant la productivité est bon à prendre.

Je vais quand même poser quelques questions, mais qui me donnera les bonnes réponses ?

Depuis plusieurs années certains experts classent le glyphosate comme « probablement » cancérogène, d'autres comme « probablement » non cancérogène. Je serais tenté d'en conclure qu'ils n'en savent rien !

Cependant, une étude récente semble conclure qu'il est cancérogène (la probabilité n'est pas évoquée) pour les agriculteurs utilisateurs. C'est bien le paradoxe de cette controverse : les agriculteurs sont en première ligne pour la menace de cancer et ce sont eux qui sont les plus déterminés à refuser l'interdiction de cet herbicide.

L'étude ne précise pas, du reste, si quelques précautions au moment des traitements permettraient d'éliminer ce risque de cancer.

Nous ne savons pas non plus si des molécules de cet herbicide peuvent migrer dans les fruits et légumes que nous consommons et avoir un effet sanitaire néfaste.

Enfin, le glyphosate contribue-t-il à la détérioration des sols ? Peut-il contaminer les nappes phréatiques ? A-t-il une part responsabilité dans la raréfaction des insectes pollinisateurs ?

A côté du glyphosate, il y a les pesticides qui sont peut-être plus dangereux. Ils sont sûrement (c'est leur fonction même) tueurs d'insectes, utiles ou nuisibles sans faire de distinctions. Quant à leur toxicité pour les humains est-elle probable ou certaine ?

Malgré ces incertitudes concernant les produits phytosanitaires, je tenterai deux propositions :

La première concerne les doses ; il est avéré que certains agriculteurs utilisent ces produits à des doses très supérieures à ce qui est nécessaire pour obtenir l'efficacité recherchée. Il y a donc une carence éducative.

La proposition serait d'intensifier dans les instances de formation des agriculteurs l'attention à l'obligation d'une très grande rigueur dans le dosage des intrants ; mais on peut espérer que c'est déjà fait !

Peut-on en outre concevoir des territoires sanctuarisés où l'utilisation des phytosanitaires serait strictement interdite ? : les parcs naturels, des zones humides peu fertiles ? serait-il raisonnable d'y ajouter les massifs forestiers et les prairies d'alpages ?

Dans ces zones, les insectes et toutes autres sortes de bestioles pourraient se reproduire. Serait-ce suffisant pour assurer le minimum de biodiversité nécessaire ?

Autre aspect préoccupant : **l'artificialisation des sols** (la surface d'un département bétonnée tous les sept ans !). Notre urbanisme à base de maisons individuelles en zones de faible densité, ainsi que le développement des centres commerciaux accompagnés de leurs parkings, en sont les principaux responsables.

Ainsi disparaissent des surfaces végétalisées qui sont autant de pièges à carbone ; les eaux de pluies ne pénétrant plus, les nappes phréatiques sont moins abondamment alimentées ; le ruissellement augmente les risques d'inondations ; enfin lorsque nous serons 10 milliards sur la planète, il n'y aura pas trop de terres cultivables.

L'idéal serait de refuser tout permis de construire sur des surfaces qui ne seraient pas déjà artificialisées. Excessif ?

Il faudrait en tous cas se montrer très restrictifs dans l'attribution des permis de construire. Est-ce possible sans retirer aux maires ce pouvoir ?

Une décision symbolique forte consisterait à annuler le feu vert accordé au **projet du centre de loisirs du triangle de Gonesse**, 350ha des terres parmi les plus fertiles d'Île de France, sacrifiés. Sans compter tout ce qui viendrait se construire autour.

Robert Picard  
15 mars 2019