

CES LORRAINE,

Mercredi 04 juin 2008.

INTERVENTION DELEGATION CGT.

Quel débat aujourd'hui ?

Parler de changement climatique en Lorraine a-t-il un sens alors qu'il s'agit d'une question de politique nationale, européenne, et même planétaire ?

Pourtant de nombreux sujets clefs nous concernent directement et la mondialisation des enjeux ne doit pas être une excuse pour ne pas agir tout de suite, ici et maintenant.

L'exercice qui nous est proposé ce matin à ce CES de Lorraine rend la CGT quelque peu circonspecte.

En effet, le document proposé, en se limitant aux Transports et en mettant l'accent sur la responsabilité individuelle, nous paraît trop partiel.

D'ailleurs, cet exercice paraissait vouloir occuper l'espace médiatique au moment où les Parlementaires discutaient des suites du « Grenelle » de l'Environnement. Or, le Gouvernement-démontrant son peu de volonté en ce domaine- a reporté ce débat à l'automne !

Je remarque au passage qu'il est plus prompt à casser les droits sociaux qu'à s'engager vers un développement durable qui sauvegarde les conditions d'existence de nos enfants...

Pour la CGT, le report de ce débat national doit être mis à profit pour approfondir le travail du CES et mettre en place une démarche qui s'appuie

sur une analyse détaillée et incontestable de la situation, sans céder aux approximations et aux jugements personnels, jetant parfois l'anathème contre ceux qui pourraient penser différemment...

D'ailleurs, le choix de confier ce travail essentiellement à la Commission qui traite des Transports en limitait, dès le départ, la portée...

Pour la délégation CGT, le texte présenté ne peut être considéré que comme une ébauche et un document de départ, en aucun cas comme une position déterminée s'inscrivant dans le temps.

C'est pourquoi, nous demandons qu'une mission particulière soit mise en place avec des Groupes de travail par thèmes.

Cela aiderait à placer les véritables enjeux en matière de transport, d'urbanisme, de vie sociale, situant les responsabilités et proposant des axes beaucoup plus ambitieux.

Nous pouvons nous appuyer sur les potentialités scientifiques des Universités lorraines pour établir un diagnostic plus précis. Un premier travail pourrait constituer à recenser les travaux en cours.

Où sont les responsabilités ?

Le document du CES devrait mieux identifier les leviers locaux pour s'engager dans un véritable développement durable.

Bien sûr, le niveau européen lié aux politiques nationales est indispensable. Mais la Région, les Conseils Généraux, les SCOT, les Communautés de Communes, d'agglomération, les Communes elles-mêmes, ont un rôle coercitif et incitatif.

Pour leur part, les entreprises ne sont pas assez responsabilisées. Seules des mesures contraignantes donnera des résultats.

Personne ne nie que le comportement individuel joue. Mais quel est sa part subjective ?

A aucun moment, la responsabilité de la Grande Distribution n'apparaît. Or 93% des achats alimentaires s'y font ! Et cela va être pire avec la proposition gouvernementale de supprimer les CDEC (Commissions Départementales d'Équipement Commercial) et de supprimer les contraintes liées aux autorisations d'ouverture de grandes surfaces... Ou comment ouvrir la porte des bergeries aux loups !

Cette proposition aura comme conséquence de tuer le commerce de proximité, et d'induire des déplacements en périphérie, tout en rendant le consommateur captif des choix que lui impose la grande distribution.

Pour exemple, le bilan carbone du Groupe Casino montre que les déplacements de ses clients sont le premier poste d'émission de CO2 (38%), loin devant le transport des marchandises (16%)...

Quelle réflexion sur l'espace ?

Avant de parler de transport, il est nécessaire de réfléchir à la planification de la mobilité, ce qui passe par la lutte contre l'étalement urbain.

Si le problème de la ruralité et de la perte de ses services publics et emplois est prégnant, il n'en demeure que les trois quarts des habitants habitent en ville.

La majorité de ces citoyens s'installent maintenant en zones périurbaines, attirée par des terrains et des logements moins chers. Or, les actifs résidant dans ces couronnes, moins bien pourvues en emploi, doivent faire des déplacements plus longs et plus nombreux. D'autant plus énergivores que les transports en commun sont souvent mal développés sur ces territoires faute d'une densité de population suffisante.

D'ailleurs le document proposé s'appuie sur un sillon lorrain qui s'arrête à Nancy, conservant une Lorraine sans Sud, ni Est, ni Ouest ! Pourtant de plus en plus de Lorrains travaillent dans ce sillon mais habitent à l'extérieur. Pour exemple, il est plus facile pour un habitant de Verdun d'aller à Metz qu'à Bar-le-Duc, sa Préfecture !

Quels liens avec le social ?

La question des Transports concerne de nombreux domaines comme le social.

La nouvelle définition de l'Offre Valable de l'Emploi que veut imposer le Gouvernement impose d'accepter un déplacement quotidien de 200km ! Ce qui va induire de nouveaux déplacements avec, souvent, des véhicules en mauvais état énergétiques, vu le peu de transports en commun en dehors des axes principaux.

Et ce ne sont pas les entreprises qui vont aider à prendre en compte cette question : les horaires déstructurés, les coupures, les temps partiels, sont la règle alors que les entreprises se sont désengagées du transport de leurs salariés...

Quel avenir pour l'automobile ?

Notre Région est fortement liée à l'industrie automobile. Or, il faut reconnaître que les efforts en matière d'innovation ont rendu les voitures moins polluantes.

Les ventes de véhicules de classe verte gagnent de plus en plus de parts de marché. Hélas, ces progrès sont contrebalancés par le fait que le parc automobile augmente, vieillit et parcourt une distance croissante. La distance parcourue par chaque véhicule n'a croît que de 7% alors que, dans le même temps, le kilométrage total a augmenté de 39% !

Il faut donc que notre Région continue à favoriser les transports en commun, les élargir en coordination avec les Conseils Généraux et les Agglomérations, tout en soutenant la recherche vers des véhicules moins polluants.

Il est à regretter que le document ne reprenne que la pollution par le CO₂, alors qu'il y a à travailler à la réduction, sinon la disparition, de l'ensemble des polluants. Pas seulement du dioxyde de carbone, mais aussi des particules, du monoxyde de carbone ou des oxydes d'azote, par exemple...

Quant au niveau des énergies de substitution, limiter l'hydrogène aux piles à combustible est nécessairement réducteur...

Où est l'intérêt des agro carburants ?

La discussion sur les agro carburants est insatisfaisante.

En effet, les objectifs spéculatifs sur les agro carburants et sur l'alimentation sont réels.

Le développement des agro carburants entraîne une concurrence entre cultures pour l'utilisation des terres. Les pressions vont s'accroître pour la mise en culture des terres jusque là improprement dites en jachères. Il y a un véritable risque pour la biodiversité.

La priorité de l'agriculture doit rester la réponse aux besoins alimentaires de la population.

Or, les agro carburants sont d'abord conçus pour soutenir les revenus des agriculteurs, sur fond de réforme de la Politique Agricole Commune.

Par contre, la CGT estime que la Recherche doit être développée, en particulier vers les agro carburants de seconde génération. La mise en application ne devant se faire qu'après une réelle évaluation scientifique dégagée des différents lobbies.

C'est pourquoi, la CGT souhaite que la Région soutienne fortement le projet du CEA de créer une unité de gazéification de la biomasse à la condition qu'il s'appuie sur un centre de recherches à Bure. Il y a urgence car rien ne garantit que cela se fera dans la Meuse, nos voisins champenois s'investissant plus pour que cela se fasse chez eux.

Quelle place pour la route ?

S'agissant du réseau routier, la délégation CGT a toujours refusé l'immobilisme de pensée.

Bien au contraire, nous ne nous réfugions pas dans les réflexions du passé.

Notre opposition à l'A32 est tout sauf de l'immobilisme, c'est un acte responsable qui s'engage sur l'avenir !

Ce qu'il faut, c'est une autre réflexion en matière de transports.

Aujourd'hui, davantage de biens sont transportés sur des distances de plus en plus longues. L'élaboration d'un produit est en effet souvent éclatée entre plusieurs pays pour optimiser le rapport qualité-prix à chaque étape de sa fabrication. C'est ainsi, qu'avant d'atterrir sur les étales d'un supermarché, un pantalon en jean a pu parcourir une distance qui varie entre 4 300km et 27 200km, selon la situation géographique du champ de coton et le circuit logistique emprunté...

Notre région est encombrée de camions qui ne font que passer, ne créent que des nuisances, et n'apportent rien à l'économie régionale. Et il faudrait, en plus détruire de l'espace et leur financer des infrastructures !

Et, dans le même temps, la SNCF se désengage du Fret, fermant les dernières gares-bois, réduisant le nombre de ses gares fret, ne considérant pas les embranchements particuliers...

Afin que tous les éléments soient à la disposition du débat et à l'aide à la décision, la CGT demande qu'un cabinet indépendant fasse une simulation du bilan carbone de l'A32...

Quelle responsabilité des consommateurs ?

Miser sur le changement de comportement des consommateurs est très insuffisant, car les choix de consommation relèvent d'arbitrages entre différents facteurs où la qualité sociale et environnementale est rarement déterminante.

Une intervention des pouvoirs publics est donc nécessaire pour imposer des normes de production et d'accès au marché.

Ce ne sont pas tant les objets que nous achetons tous les jours qui sont responsables de notre impact sur le climat que les bâtiments dans lesquels nous habitons et travaillons, ainsi que les modes de transport utilisés.

Pour autant notre consommation quotidienne, notamment alimentaire, n'est pas neutre pour l'environnement.

Mais prendre en compte seulement l'indicateur carbone mène à des conclusions singulières : le poulet en batterie est ainsi moins nocif pour l'environnement que son homologue élevé en plein air... car il vit beaucoup moins longtemps !

Quel état d'esprit de la délégation CGT ?

Vous constaterez donc que, pour la CGT, le texte proposé au CES a un intérêt : celui de lancer le débat et d'ouvrir des pistes de réflexion.

Nous partageons l'objectif précisé dans le préambule du document, à savoir « *être en capacité de se réinterroger pour confirmer, infirmer, modifier les façons de voir les « choses », les problèmes et les enjeux* ».

C'est pourquoi nous considérons le texte présenté comme une ébauche qui mérite d'être approfondie.