

Débat La transition écologique – Montrouge – 23 février 2019

Animé par Christophe Henning (Pèlerin – Bayard)

Intervenants	Interventions
1	La transition écologique commence par la justice fiscale
2	<p>Pacte finance climat <i>Pierre Larrourou</i> : L'idée est qu'on ne peut pas faire la transition écologique si on ne la finance pas. A petite échelle locale c'est bien, mais il faut faire la transition à une grande échelle</p> <p>Cite aussi <i>Gael Giraud</i> (ENS) pour un financement massif de la transition écologique</p> <p>Ces dernières années, la Banque centrale européenne a créé via le « quantitative easing » des milliards d'euros pour sauver la croissance or 89% va dans la spéculation financière alors qu'il suffirait d'en prendre la moitié ; Il est dommage de voir que c'est seulement une fois qu'ils ne sont pas au pouvoir que les anciens ministres signent ces propositions. Pousser nos élus à le mettre en avant lors du conseil européen du 21 et 22 mars prochain.</p>
3	<p>OK pour financer la transition écologique. Mais deux problèmes : 1) non à la financiarisation de l'environnement : par exemple, non à la privatisation de l'eau. L'eau est un bien inaliénable. Donnons accès à l'eau à tout le monde. 2) cela s'inscrit dans une logique de croissance et de consommation : c'est l'essence du capitalisme. Nous consommons de plus en plus de ressources. Avec ce type d'approche, nous courons à notre perte (exemple du téléphone changé tous les 6 mois).</p> <p>On imagine des solutions à l'intérieur du système pour le sauver au lieu de le remettre en cause.</p> <p>Commençons par un débat sur le mode de vie que nous voulons, comment on pense notre société.</p>
4	<p>Climat : changement économique – défi économique ?</p> <p>La transition écologique – passe par une prise de conscience individuelle – mais aussi par les grandes industries et les politiques doivent contribuer ; or, les entreprises ne voient qu'à court terme dans une logique capitaliste. Les profits sont obtenus au détriment de la population</p> <p>Grosse difficulté de faire bouger les choses.</p> <p>Il s'agit de l'avenir et de nos petits-enfants → courage politique et implication individuelle</p>
5	<p>En écho à la première question du guide, choisir entre les réponses proposées, c'est choisir sur les conséquences d'une même chose qui est la surconsommation et les lobbies. Les lois ne peuvent pas être systématiquement dictées par les aspects économiques et financiers ; il faut qu'elles considèrent d'abord le social et l'écologie.</p>
6	<p>Nécessaire de prendre conscience de l'impact individuel mais le plus important c'est les politiques qui nous rendent responsables et nous culpabilisent alors qu'ils ne font pas leur travail à cause des lobbies.</p>

7	<p>Décolonisation des esprits pour arriver à faire cette transition. Le gouvernement n'est pas à la hauteur.</p> <p>Le PIB retranscrit les transactions ayant une valeur marchande mais pas le bien-être des gens. Problème sur une société productiviste. Le développement durable est absurde. Par exemple, IKEA qui parle de développement durable pour les forêts n'est qu'un concept marketing pas à la hauteur des enjeux.</p> <p>Croissance= consommation. course en avant, exploitation d'un environnement fini.</p> <p>Le changement viendra des citoyens. On n'aborde pas ces sujets à l'école : exemple : déchets, obsolescence programmée.</p>
8	<p>Compte-tenu de l'urgence, il faut mettre les dogmes de côté. Il y a des multitudes de choses qui doivent être mises en place. Même si on des réserves par rapport à la financiarisation, on peut aussi suivre Larrourou.</p> <p>Défaut d'information ou information biaisée ? : en France, on isole avec la laine de verre, alors qu'en Allemagne on n'utilise pas de laine de verre. N'est-ce pas à cause d'un monopole Saint-Gobain, alors qu'on sait que cela ne sert à rien ?</p>
9	<p>Il est gênant de dire : « la solution ce n'est pas ça ». on a besoin de consensus. Les problèmes sont tellement complexes, on a besoin de toutes les contributions.</p> <p>Ici, on ne débat que sur les critiques mais pas sur les solutions.</p>
10	<p>Le plus important dans le rôle de l'état c'est de convaincre (cf taxe carbone et 80 km/h).</p> <p>La loi, c'est utile, mais seulement quand il y a déjà du consensus.</p> <p>Le 80 km/h émet moins de pollution mais on n'a pas parlé de cela, mais seulement de la réduction des accidents.</p>
11	<p>On peut réduire l'utilisation de la voiture en améliorant le réseau de transport public au travers de débat citoyens : les plus modestes dépendent le plus des transports en commun en particulier en Province : or on supprime des lignes sans tenir compte de leur besoins pour aller au travail.</p> <p>Les concertations avec la population au niveau local permettent aux élus de prendre en compte les besoins et donnent des résultats positifs.</p> <p>Il faut écouter les besoins et les contraintes des gens, mais il faut que les habitants participent s'ils veulent être pris en compte. Les politiques ne sont pas des grands méchants loups.</p>
12	<p>Embarras : il y a des choses complexes comme le glyphosate. Les uns affirment que c'est dangereux pour la santé alors que d'autres disent que bien utilisé, les risques sont contrôlés. Puis, mes observations personnelles me posent questions : un tilleul mort, une connaissance avec un cancer. Comment savoir ce qui est vrai ?</p>

13	<p>Démonter quelques fausses bonnes idées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - moteur thermique versus électrique. La voiture électrique ne marche que dans un contexte de voitures partagées. - Energie : penser qu'on va remplacer les centrales thermiques et nucléaire par des panneaux solaires et des éoliennes est une aberration (utilisation de métaux rares avec les panneaux solaires et énergie discontinue pour éolien). <p>Un parisien qui touche 3 fois le smic, produit 1 fois et demie plus de carbone qu'un provincial au smic avec sa voiture : il faut compter le carbone des biens produits en Chine (qui utilise massivement du charbon).</p> <p>Il n'y a pas de solution facile ; il faudra changer de mode de vie. Or comme Georges Bush père avait dit : « le mode de vie américain est non négociable », il ne s'est rien passé depuis. Des solutions : diminuer la consommation viande est une bonne idée, et consommer différemment : des services plutôt que des biens : théâtre, restaurant.</p> <p>Il faut faire preuve de créativité : y sommes-nous prêts ?</p>
14	<p>Bilan carbone : premier problème à résoudre : il faut compter ce qui est produit ici et ce qui est produit à l'étranger.</p> <p>Deux remarques : Carbone 4 dit oui à la voiture électrique si elle est de petite taille</p> <p>Comment réguler le carbone des produits importés (Chine) : interdiction de certains produits ou taxe carbone à l'importation, pour favoriser une production propre, comme en Europe.</p>
15	<p>On se donne bonne conscience, par exemple en favorisant (réduction fiscale) l'installation de panneaux solaires fabriqués en Chine (pollution ++) ou en consommant des produits bio qui viennent du bout du monde</p> <p>Stop aux politiques donneurs de leçons qui prennent des jets privés.</p>
16	<p>La transition percute nos cases mentales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapport à l'espace : pas de solution à l'échelle d'un pays, au minimum européen ou même mondial - Rapport au temps : en démocratie, comment peut-on s'engager sur le long terme : comment interdire qu'un gouvernement revienne sur les engagements du précédent ?
17	<p>Glyphosate : s'agissant d'une molécule inconnue dans la nature, le principe de précaution doit s'appliquer</p> <p>Désastreux recul du gouvernement</p>
18	<p>Voiture : la voiture électrique peut marcher pour des petits trajets : proposer des solutions qui répondent aux usages courants.</p> <p>Rapport au temps : pour moins polluer il faut accepter d'y consacrer du temps. Sommes-nous prêts à le faire en même temps qu'on formule des exigences pour les autres ?</p> <p>Sur la question des indicateurs (PIB,), des chercheurs travaillent sur une comptabilité triple (actif, passif + la dimension environnementale) afin de voir si l'enrichissement économique se fait au détriment du capital environnemental.</p>

19	<p>Lire <i>L'Événement Anthropocène : La Terre, l'histoire et nous</i> de Jean-Baptiste Fressoz et Christophe Bonneuil pour comprendre l'ampleur des changements en cours créés par l'homme.</p> <p>Concept d'agnotologie : comment on produit de l'ignorance. Les intérêts privés via le lobbying ou par leur influence sur la recherche diffusent de fausses vérités : hier la voiture a tué les premiers véhicules (trams) qui étaient électriques au nom de la liberté individuelle. Aujourd'hui, il en est de même avec le glyphosate.</p>
20	<p>Je ne me reconnais pas les grandes catégories théoriques : les industriels, le capitalisme, les politiques. Chaque fois qu'on désigne un coupable on s'interdit de mettre tous les acteurs autour d'une table.</p> <p>Face à un problème qui conjugue des causes multiples et des effets multiples, il faut rechercher du consensus : un constat commun et des plans d'actions communs.</p>
21	<p>En effet de nombreuses entreprises essayent d'avoir des pratiques et des produits plus écologiques : par exemple, le BTP ou le nettoyage mais il faut que les mêmes règles s'appliquent à tous (niveau Européen), car leur respect a un impact sur la compétitivité.</p> <p>Par ailleurs, privilégier les circuits courts et achats de proximité</p>
22	<p>Quelques remarques pragmatiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le PIB est un indicateur important de la production de richesse. - Réduction CO2 : la réduction du nucléaire n'est pas la priorité si c'est le CO2 le problème le plus grave. - Voiture électrique : les incitatifs coutent chers, il vaudrait mieux mettre les mêmes montants pour faire baisser la consommation des moteurs thermiques à 3-4 litres/100km. <p>Efficacité des transports : faire + Amélioration auto partage- covoiturage</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'information individuelle du consommateur est importante : Linky c'est bien.
23	<p>Les subventions à l'isolation (p.ex. Isolation par l'extérieur des immeubles) ne sont que pour les résidences principales : les propriétaires bailleurs ne sont pas éligibles. Donc mon immeuble où il y a beaucoup de locataires n'est pas isolé. N'est-ce pas une politique de gribouille de ne pas inclure les bailleurs ?</p> <p>Concernant les circuits courts et les produits hors saison, il faut être pragmatique : on peut profiter des soutes dans les avions pour acheminer des produits.</p>
24	<p>Parler de la transition écologique comme d'une opportunité et pas d'un risque : occasion de rechercher de solutions et d'innovation</p> <p>Panneaux solaires ne sont pas une solution (rentable après 25 ans et produit en Chine)</p> <p>Au niveau local : Que peut-on faire à Montrouge : vélos, déchets.</p> <p>Au niveau citoyen : comment réfléchir à faire partie de la réponse écologique</p>

25	<p>3 commentaires :</p> <p>Quelle question se pose-t-on ? Est-ce qu'on veut protéger la planète ou l'espèce humaine ? Dans quel temps se projette-t-on?</p> <p>Promouvoir l'observation des merveilles de la nature incite à la respecter. Le beau ne sert à rien mais il fait du bien. Comprendre qu'on a tous une forme d'intelligence, les animaux également (<i>L'intelligence animale d'Emmanuelle Pouydebat</i>).</p> <p>Ne pas cloisonner les acteurs de la vie politique et les industriels. Le liant c'est la société et le bien commun. La transition repose sur une participation citoyenne : donner sa voix à la prise de décision</p>
26 Animateur	<p>Question 11 du questionnaire : Pensez-vous que les taxes sur le diesel et l'essence peuvent permettre de modifier les comportements des utilisateurs ?</p> <p>Réponse de la salle : à vue d'œil : 2/3 OUI et 1/3 NON</p>
27 Animateurs + série de réponses	<p>Qu'est-ce qui peut modifier les comportements :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) les pouvoirs publics doivent donner des avantages aux entreprises automobiles impliquées dans la recherche électrique pour baisser les prix des voitures électriques (Tesla au prix de Zoe par Renault et Peugeot) 2) En province, ce n'est pas 1 mais 2 ou 3 voitures pour se déplacer. Il faut développer les alternatives collectives : Autocars et TER y compris en dehors des horaires habituels.(p.ex. dans la Nièvre on pouvait prendre le TER à partir de 5h30 du matin). Cf. 11 Mettre en place des navettes entre les villages : un maillage de transport collectif Développer le fret Développer le télétravail <p>Ne pas oublier la responsabilité de l'Etat qui a promu le diesel il y a 10 ans pour le critiquer aujourd'hui.</p>
28 1h17	<p>Au niveau individuel, nous sommes responsables de ce que nous consommons : il suffit de ne pas acheter les produits (boycotter) que nous ne voulons pas.</p> <p>Rapprocher les gens de leur travail. Bourse échange entre locataires de logements sociaux en région parisienne : https://www.paris.fr/actualites/echanger-habiter-lancement-de-la-premiere-plateforme-pour-echanger-son-logement-social-a-paris-6134</p>
29	<p>Diesel et essence : le diesel dégage moins de CO2 que l'essence mais dégage plus de particules fines :</p> <p>En zone urbaine il faut éviter le diesel : péage urbain ou pastille/vignette Crit'Air</p> <p>Mais en zone rurale, le diesel est préférable à l'essence. Taxation favorable est légitime.</p>

30	<p>Le climat est un sujet politique. Les COPs sont importantes pour en arriver là ; la COP21 est très importante car l'ONU en entier affirme que le climat est un sujet politique dont il faut s'occuper.</p> <p>En disant qu'il n'est pas concerné par le changement climatique, Trump envoie aux grands acteurs politiques et économiques le message qu'ils ne sont pas concernés.</p> <p>Alors qu'il faut absolument que les pouvoirs publics trouvent des alliés et des alliances : qu'ils amènent l'opinion publique à partager les inquiétudes pour que les industriels s'engagent.</p> <p>Vigilance car risque de se limiter à du green washing.</p> <p>Glyphosate : pourquoi on a accepté de reporter à 3 ans ?</p>
31	<p>Il ne faut pas laisser entendre que les gros industriels ne paient pas sur les émissions de carbone : ce ne sont pas des taxes mais il y a des dispositifs de compensation</p> <p>Un litre de diesel produit plus de CO2 que un litre d'essence, donc il ne semble pas anormal de compenser par des taxes.</p> <p>S'agissant des voitures électriques, la solution passe par des voitures d'une autonomie moyenne (300kms) pas par des « Tesla » avec 800kms d'autonomie. 300kms répond à 80% à 90% des besoins et on peut prendre le train ou autre pour les trajets longs.</p>
32	<p>Il y a plusieurs niveaux : politique, industrie et notre échelle</p> <p>Nous pouvons avoir des biais cognitifs et on pense que c'est d'abord les autres : il nous faut avoir un estimateur CO2 en fonction de son mode de vie. On réalise alors que multiplié par le nombre c'est non négligeable et pouvoir arbitrer individuellement. Il faudrait mettre en place un quota individuel de CO2 et payer quand on est au-dessus ; les sommes récoltées pourraient aller aux aides à la transition.</p>
33	<p>Ce sont les comportements individuels qu'il faut éduquer : instaurer une matière « consommation responsable » à l'école pour décoloniser les esprits.</p> <p>Au lieu d'acheter des chaussures très chères, donner de l'argent aux associations</p> <p>Relocaliser les productions en France avec nos normes plutôt que d'importer de pays non respectueux de l'environnement</p> <p>Interdire le plastique pour les contenants ; privilégier le recyclage et la consigne des contenants.</p> <p>Promouvoir massivement la rénovation de l'habitat (plan Marchal)</p> <p>Il ne faut pas vouloir transformer les paysans en industriels de l'agriculture Il faut limiter les pesticides qui détruisent la biodiversité</p> <p>La consommation responsable et le respect de normes environnementales et des labels bio feront monter les prix ; il faut donc un meilleur partage des richesses.</p>

34	<p>La question 11 (cf Q26 plus haut) sur la taxe carburant : oui/non est un piège car elle divise d'entrée alors qu'il s'agit dans le GDN de faire émerger des partages et des consensus.</p> <p>L'argent c'est ce que partagent le + les gens entre eux. Il ne faut pas mépriser le rôle de l'argent dans le débat ; les prix orientent les comportements et provoquent des changements :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Si les transports en commun étaient gratuits : 30% de fréquentation en plus -Depuis que l'avantage taxe du diesel est remis en cause, les ventes de véhicules diesel s'effondrent.
35	<p>Il n'est pas possible de produire 0 déchets. Il faut donc revaloriser les filières du recyclage</p> <p>Nos déchets sont le reflet de notre style de vie. Il faut donc éduquer à limiter les déchets et à trier et pédagogie sur les filières et méthodes du recyclage</p>
36	Il faut privilégier et revaloriser le ferroutage.
37 (1h40)	<p>Il faut agir sur les comportements individuels non seulement perso mais de travail.</p> <p>De très nombreux métiers : services à la personne, architectes, ingénieurs... mériteraient de bénéficier d'une formation au « combat écologique » au titre de la formation professionnelle.</p> <p>En effet il est possible d'améliorer les pratiques pour les rendre moins polluantes (pas de la théorie mais des méthodes pratiques).</p> <p>Au préalable il faut renforcer les profs et les éducateurs.</p> <p>Si les professionnels font + attention, il faut aussi sensibiliser les clients</p>
38	<p>Limiter les importations et transports de longue distance</p> <p>« 1 porte conteneur pollue plus de CO2 que des millions de véhicules » (note greffier : Le porte conteneur rejetait beaucoup de soufre mais pas beaucoup de CO2 : https://www.liberation.fr/checknews/2018/09/10/est-ce-vrai-que-15-bateaux-de-marchandises-polluent-plus-que-toutes-les-voitures-du-monde_1677714)</p>
39	<p>Les serveurs des GAFAM participent au réchauffement (ils prévoient de les mettre sous la mer) : nous n'en sommes pas conscients quand nous utilisons Internet.</p> <p>Que fait-on des batteries usagées : les déchets des véhicules électriques : c'est le même sujet que le nucléaire.</p>
40	<p>50 millions de voitures consomment autant qu'un porte conteneur (c'est faux : voir remarque plus haut en 38)</p> <p>Travailler sur la fusion nucléaire au lieu de la fission : mais il faut plus de financements (projet ITER près de Marseille)</p>
41	<p>En tant que consommateur on peut agir : Carrefour ne change pas par philanthropie.</p> <p>Ça reste compliqué d'acheter des produits sans déchets ; plus on limite les déchets et moins on a à recycler : il faut privilégier le commerce du vrac.</p>

42	<p>Si on veut que les taxes soient acceptées, il faut qu'elles soient affectées de façon transparente : tout ce qui est taxe pour l'écologie va à l'écologie</p> <p>On ne sait pas forcément identifier tous les bons projets mais on peut interdire ceux dont on est sûr qu'ils sont mauvais comme la ferme des 1000 vaches ou équivalent dans le Cantal. Il faut identifier les projets qui vont à l'encontre de la transition et les interdire</p> <p>Les avions et les bateaux ne sont pas taxés.</p>
43	<p>Le CO2 en France c'est d'abord le transport et le chauffage car nos entreprises ont déjà pris le tournant de la réduction mais nous sommes responsables du CO2 produit en Chine par des industries tributaires du charbon pour leurs exportations vers nos marchés. Il faut rétablir l'équité entre nos industries européennes qui respectent et celles qui ne respectent pas (taxe à l'importation)</p> <p>Il faut également taxer les composants et pas que les produits finis à l'importation.</p>
44	<p>Mettre en place des primes et pas que des taxes</p> <p>Il faut détaxer le bio et taxer les produits très négatifs pour l'environnement comme l'huile de palme.</p> <p>Il faut diffuser de nouveaux sujets de certification : p.ex. la certification « confort – santé – bien-être ».</p> <p>Les labels devraient être réévalués souvent une fois obtenus pour éviter les dérives.</p>
45	<p>Le label Bio n'est pas un critère de limitation de l'empreinte carbone : certains produits viennent de très loin (amandes de Californie)</p>
46	<p>La terre ne nous appartient pas.</p> <p>2 heures pour traiter ce problème ne suffit pas ; il faut d'autres réunions.</p> <p>Pour le CO2, il faut revenir à la base : comment le supprimer, comment le stocker ?</p> <p>Chaque personne est responsable de sa consommation et la qualité de vie, cela demande des efforts</p> <p>Il ne faut pas exporter nos déchets.</p> <p>Travailler sur le niveau municipal : tri des déchets verts p.ex. et dans un PLU : on peut demander des toitures végétales ;</p> <p>La consommation au niveau du numérique : données stockées. Nettoyons nos portables.</p>
47	<p>Selon Carbone 4 dirigé par Jean-Marc Jancovici : il faut identifier les problèmes, classer par ordre de priorité puis avoir un plan d'action concret.</p> <p>-Performance énergétique du bâtiment. Commencer par réhabiliter les bâtiments du palier G avec des subventions</p> <p>Rappel : les voitures électriques. ne sont pas vraiment électriques : elles fonctionnent par des batteries et finalement tout dépend de comment l'électricité est faite.</p>
	FIN

Synthèse GD : Transition écologique - Montrouge – 23 février 2019

Tout le monde est d'accord qu'il y a un sujet de transition écologique qui, au sens large, résulte de l'impact des activités humaines sur une terre limitée : CO₂ pour certains, épuisement des ressources naturelles pour d'autres, pollution de l'air et santé, biodiversité.

Le problème est *sans frontière*, global (l'attitude des uns impacte les autres) et *de long terme* à savoir que les conséquences de nos décisions ne sont visibles que plus tard et aussi qu'il faut persévérer pour obtenir des résultats.

L'ampleur et l'urgence imposent pour beaucoup *un changement de mode de vie* qui, individuellement, va coûter du temps (tri, déplacement collectifs,...) et augmenter les prix (normes, contrôles, refus de l'agriculture intensive...)

Les participants sont conscients de l'impact du chauffage et des transports sur le changement climatique mais certains insistent sur le poids de la consommation des produits fabriqués p.ex. en Chine (normes + basses, électricité venant du charbon + transport). Exporter le problème le dissimule mais ne le réduit pas. Il en va de même des déchets (batteries p.ex.). Il faut raisonner sur le cycle de vie en entier : de la production à la destruction.

S'agissant de la transformation elle-même, les opinions se distribuent le long d'un axe révolution/évolution ; aux deux extrêmes on trouve schématiquement :

Révolution : il faut changer le système lui-même car c'est son moteur croissance et consommation qui nous mène dans le mur. Le capitalisme court à sa perte et le sujet écologie est un des symptômes.

Evolution : dans le cadre des modèles de production et de consommation existants, il est possible d'aligner les acteurs et de mobiliser les énergies : le progrès peut réparer ce qu'on a abîmé. La recherche trouvera des solutions ; à l'extrême on peut voir ce nouveau défi comme une opportunité d'innovation et de créativité. Mais il reste un fort doute sur la capacité des démocraties libérales à travailler dans la durée et à persévérer dans l'effort.

Dans le même ordre d'idée on retrouve la division entre ceux qui pensent que le changement commence par la base et ceux qui pensent qu'il vient du sommet.

Depuis les COP, il y a une reconnaissance que l'environnement est un sujet politique : au niveau mondial, puis des grands ensembles ou des pays. Il est donc objet de politiques publiques.

Cependant les opinions sur la possibilité d'actions concertées au niveau mondial varient : certains pensent que c'est la seule solution efficace et d'autres pensent que c'est aux individus et citoyens d'enclencher le changement : participation aux décisions, boycott des produits ou entreprises polluantes afin de forcer les acteurs politiques et économiques à changer.

Le niveau Européen est considéré comme pertinent à condition de savoir imposer des contraintes à l'importation de produits non soumis aux mêmes règles environnementales.

Les rôles attendus de la Puissance Publique

Incarner l'intérêt général par rapport aux intérêts particuliers défendus par les lobbys.

Informer ; dans un système démocratique, l'Etat ne peut décider sans avoir convaincu ; il faut montrer la voie et ne pas culpabiliser la population

Former : inclure dans l'éducation générale et dans la formation professionnelle les savoirs et les réflexes concrets de responsabilité environnementale (gaspillages, utilisation des produits dangereux...) dans tous les secteurs et à tous les niveaux (de l'ouvrier à l'ingénieur).

Etre garant de la **permanence et de la cohérence des politiques** (diesel ou chaudières fuel mal vécues)

Créer les conditions de consensus

Avec tous les acteurs sans les opposer

En garantissant l'indépendance et l'impartialité des avis

Développer les incitations : aides, primes, financement des recherches...

Etre garant d'un **équilibre entre les impératifs économiques, sociaux et environnementaux** : doit mener la transition sans casser la machine et en aidant les plus pauvres et les plus impactés à supporter les hausses de prix.

Se comporter de manière exemplaire : lui-même et ses représentants.

Une demande d'expertise en qui on puisse faire confiance

La crédibilité des acteurs politiques, industriels et même associatifs est faible. Les simplifications qu'ils se permettent pour communiquer sur des problèmes complexes génèrent un malaise chez les citoyens (glyphosate ou comparaison diesel vs essence...)

On a donc besoin de **structurer la production d'expertise et de diagnostic** avec des acteurs

Indépendants

Impartiaux

Reconnaissant les limites ou les incertitudes qui persistent (principe de précaution)

Relayés sérieusement par les médias

De sorte de débattre sur des faits et de faire des choix informés.

Note des rédacteurs : il est intéressant que p.ex. l'ADEME dont c'est précisément une mission n'ait jamais été citée.

Une méthode de recherche de solutions basée sur l'expertise, la concertation et le consensus

Chercher des consensus pas des coupables en réunissant les parties prenantes

Concertation entre les acteurs économiques et politiques pour obtenir des engagements concrets sans opposer les acteurs.

Fixer des objectifs prioritaires et des plans d'action (vs d'autres opinions qui préfèrent tout faire en parallèle car résultant d'un même défaut du système)

Concertation avec les populations pour chercher l'optimum et permettre l'adhésion : l'implication des individus est fondamentale : comme citoyens et comme consommateurs

Prendre en compte et chiffrer **l'impact de l'ensemble du cycle de vie** : ex production (panneaux solaires) ou déchets (batteries) ; se méfier des solutions miracle et chercher si elles n'induisent pas plus de problème ailleurs ou demain que ce qu'elles évitent ici et maintenant.

La mise en œuvre

Nécessité d'indicateurs permettant de mesurer notre impact sur l'environnement et des résultats positifs ou négatifs des actions entreprises (publiques et personnelles). P.ex. au niveau global, inclure la consommation de « capital environnemental » dans la mesure de la production de richesse et au niveau personnel des solutions comme Linky pour connaître et maîtriser sa consommation.

Tout le monde est d'accord sur **le besoin important de financements** tant pour la recherche que pour la mise en œuvre ou pour accompagner les conséquences sociales de celle-ci.

Taxer ou interdire les produits finaux ou consommations intermédiaires fabriqués avec des normes environnementales plus basses afin de ne pas détruire la compétitivité des industries européennes et de tirer tout le monde vers le haut via des accords commerciaux « de nouvelle génération ».

Une majorité de notre débat **accepte le rôle des prix donc des taxes** pour orienter les choix mais demande :

Des **mesures compensatoires pour les plus vulnérables**

De la **transparence sur l'affectation des sommes collectées**

Des **pénalités pour les surconsommations** en parallèle à **des primes pour les consommations vertueuses** (électricité, eau, carburant) et pour le traitement des déchets des « écoparticipations » reflétant le coût réel.

Des dispositifs d'aide prenant en compte toutes les situations : les économies d'énergie dans les appartements locatifs doivent être aidées au moins autant que les résidences principales des propriétaires

Le cas particulier des transports

Consensus pour rechercher des économies de carburant mais à cause de l'importance de la voiture, des désaccords révélateurs des différences d'approche des modes de vie :

Diesel vs essence : refus de solutions globales auxquelles on reproche de ne pas prendre en compte les différences ville campagne : selon certains le diesel est acceptable à la campagne et pas en ville (particules fines).

Péages urbains ou interdiction d'accès aux cœurs des villes matérialisant une contrainte particulière

Fort doute sur le caractère « miraculeux » des voitures dites électriques à cause des batteries (contrairement aux trams ou aux trains qui sont de vrais véhicules électriques)

En tous cas les véhicules électriques n'ont de sens que accompagnés de changements d'usage : centrés sur les trajets courts et le plus possible partagés.

En revanche beaucoup pensent que les transports collectifs y compris les solutions de partage sont une solution à condition que les dessertes soient définies en concertation (p.Ex. horaires permettant d'aller au travail).