

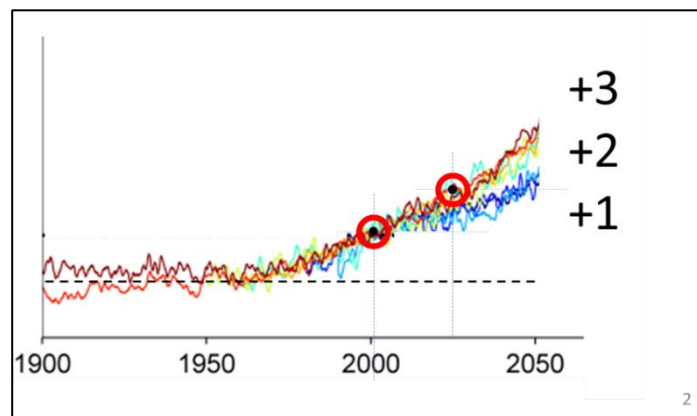


Urgence climatique, à Bourg aussi !

03/12/24

Notre petite association travaille depuis 10 ans à développer les alternatives à la voiture à Bourg-en-Bresse et aux alentours. Nous avons plusieurs bonnes raisons de le faire mais notre principale motivation, c'est l'urgence climatique. Donc nous avons beaucoup travaillé ce sujet et cette présentation nous donne l'occasion de l'approfondir.

Il y a 25 ans, les scientifiques faisaient des prévisions sur le climat avec des scénarios assez pessimistes en bleu et très pessimistes en rouge. Dans le cas des scénarios rouges, ils prévoyaient des catastrophes climatiques plus fréquentes et plus graves : sécheresses, tempêtes, inondations, pics de chaleur. Aujourd'hui, 25 ans après, nous sommes dans le rouge.



Est-ce que les prévisions des scientifiques se sont confirmées ? Dans l'ensemble du monde depuis 1970, les catastrophes ont été cinq fois plus nombreuses et elles se sont aggravées. À Valence en Espagne il y a un mois, il est tombé jusqu'à 700 litres d'eau par m². A la précédente catastrophe au même endroit il y a trente ans, il en était tombé 500. Les 200 litres supplémentaires ont évidemment été les plus destructeurs. Donc oui, les prévisions que faisaient les scientifiques dans le passé se sont bien confirmées. Ça veut dire que nous devons croire celles qu'ils font aujourd'hui. Or elles sont alarmantes : on va dans le mur.



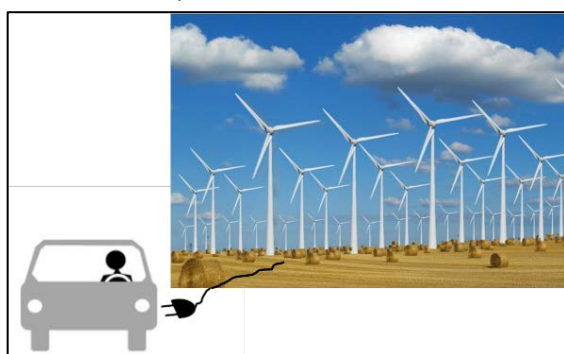
Nous ne sommes plus dans les scénarios rouges parce que des efforts ont été faits et que d'autres efforts ont été promis. Les 180 états qui ont signé l'Accord de Paris ont pris des engagements de réduction du CO². Est-ce qu'ils vont les tenir ? Pour le moment, ils ne le font pas. Même s'ils les

tenaient, nous ne serions pas encore dans les scénarios bleus. Au contraire, on irait vers +3° à la fin du siècle ou même plus. Dans cette perspective, quelles sont les prévisions pour Bourg ? ... des pics de chaleur à 50°, des sécheresses tous les ans comme les pires d'aujourd'hui, des rendements agricoles divisés par deux. Pour le moment, on va dans le mur. L'urgence climatique, c'est ça.



Est-ce que la technique peut nous sauver ? Illustrons le propos avec l'exemple de la voiture parce que le transport est le plus gros émetteur à Bourg et parce que c'est le secteur où les émissions diminuent le moins. C'est la même chose pour la France et pour l'Europe. Pour les transports, la principale solution technique, c'est la voiture électrique. Est-ce que ça peut nous sauver ? La réponse, c'est oui et non. En 2050, toutes les voitures seront électriques et utiliseront une électricité décarbonée. Donc oui, ça pourrait nous sauver.

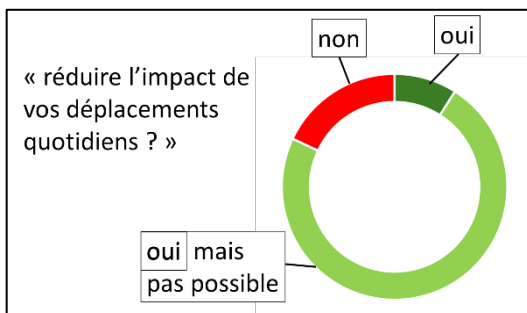
Mais pourra-t-on produire suffisamment d'électricité pour toutes ces voitures ? Elles vont consommer 20% de la production électrique française d'aujourd'hui. Or il faudra en même temps convertir toutes les chaudières en pompes à chaleur, rapatrier une partie de notre industrie et la faire fonctionner à l'électricité, arrêter les centrales électriques à gaz et se débrouiller avec les caprices de l'électricité solaire et éolienne. En plus toutes ces voitures électriques devront être fabriquées, et on ne sait pas encore le faire sans émettre du CO². Donc non - les voitures électriques ne suffiront pas à nous sauver. Il faut aussi que le nombre de voitures diminue. Il faut le faire partout, aussi bien dans les rues de Bourg que sur les routes à l'extérieur. La formule pour ne pas aller dans le mur, c'est de changer à la fois la technique et les comportements.



Qui doit changer son comportement en premier ? Les 1 % les plus riches du monde émettent autant de gaz à effet de serre que les 66 % les plus pauvres. Ils n'ont qu'à faire le premier pas ! - Ce n'est pas si simple. Pourquoi les milliardaires sont riches ? Parce que nous leur donnons leurs milliards chaque fois que nous consommons. Quand nos voitures consomment du carburant, (1) nous émettons du CO² et (2) nous enrichissons les multinationales et les milliardaires. Le PDG de Total Energie a beau jeu de dire que son job est de satisfaire notre demande. D'ailleurs quand le prix de l'essence monte trop haut, on frise l'émeute.

« Quand la demande de pétrole déclinera, on déclinera avec elle »
Patrick Pouyané
PDG de Total Énergies
au Sénat le 29/4/24

Donc ce serait plutôt à nous, tous les Français de faire un effort. À chacun sa part selon l'image du colibri. Pourquoi pas car beaucoup de gens aimeraient bien changer. Aimerez-vous réduire l'impact écologique de vos déplacements quotidiens ? OUI à 91%. Mais ça n'est pas si simple – 73% des gens pensent que ce n'est pas possible pour eux.



Ce serait donc aux responsables politiques de nous apporter de bonnes solutions pratiques pour que nous puissions changer. Malheureusement, quand ils le font, très peu de gens changent réellement. Grand Bourg Agglomération vient de faire une très grosse amélioration des services de mobilité. En ville il y a des bus toutes les 12 minutes sur les

principales lignes et plein de vélos électriques en libre-service. À l'extérieur, il y a un autocar toutes les heures entre Montrevel et Ceyzériat (notre mini RER), un transport à la demande qui dessert tous les villages de 7h du matin à 19h le soir, huit lignes de covoiturage et une appli de covoiturage qui donne une prime aux conducteurs. Tous ces nouveaux services fonctionnent plutôt bien. Ça permet souvent de remplacer la voiture. Qui s'en sert ? En fait, très peu de gens se lancent. À Courmangoux le nouvel autocar passe trois fois par jour dans chaque sens. Presque toujours vide. Un bénévole d'autosBus nous fait remonter cette remarque : « c'est du gâchis d'argent public ». Ce jugement vient d'une personne qui n'a, bien sûr, pas fait l'effort d'essayer le car.



Donc, ce n'est pas la faute des milliardaires, ce n'est pas la faute de tout un chacun, ce n'est pas la faute de nos élus. Nous sommes tous bloqués dans un système qui nous dépasse. Dans le cas de la mobilité, ça s'appelle le système du tout-voiture. On a mis 70 ans à l'installer. Nous avons vingt-cinq ans pour en sortir. C'est ce que dit un des meilleurs experts du sujet (Vincent Kaufmann – Université de Lausanne) : « vouloir changer les comportements sans changer le système, c'est une illusion ».



Peut-on changer un aussi vaste système en quelques décennies ? Oui, ça s'est déjà vu. Par exemple, l'agriculture française est passée de la paysannerie au productivisme dans les vingt années d'après-guerre. Comment ça s'est fait ? En partant du bas : les pionniers ont créé des coopératives et petit à petit, ils ont construit le Crédit agricole, noyauté les chambres d'agriculture, installé la FNSEA, réalisé les remembrements et finalement imposé la Politique agricole commune.

C'est la même chose qu'il faut faire pour changer le système du tout-voiture : commencer avec des petits groupes de pionniers qui pratiquent les alternatives à la voiture, qui montrent que c'est faisable et qui donnent à voir le futur système sous un jour enviable. Et c'est vrai que les alternatives à la voiture sont souvent peu chères, bonnes pour la santé, tranquilles et conviviales. N'hésitons pas à parler de plaisir. On ne vend pas l'école à un enfant en lui parlant du bénéfice de ses études sur le long terme. Il vaut mieux parler des copains et de la récré.

Est-ce qu'on peut agir de cette façon à Bourg et est-ce que ça va marcher ? Oui comme le montre cet exemple. À l'usine Saint-Gobain Weber de Servas, un premier salarié est passé au vélo il y a cinq ans. Il a montré l'exemple et il a donné envie à d'autres. Aujourd'hui, il y a une dizaine de salariés qui viennent à vélo, en train et en covoiturage. C'est trois fois plus que la moyenne française et pourtant l'usine est loin de tout. Chaque matin les pionniers pointent leurs trajets alternatifs. À l'entrée de l'usine, il y a un graphique qui montre que le changement est en train de réussir.



Si on commence à changer le système par le bas, comment passera-t-on aux niveaux supérieurs ? Regardons ce qui se passe pour le vélo. D'abord, il y a eu des avocats du vélo dans toutes les villes de France. À Bourg, c'est l'association BNE qui fait le job. Ensuite on a construit la FNSEA du vélo, qui s'appelle la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Enfin la FUB a fait un super lobbying et Elisabeth Borne a lancé un Plan vélo qui a bien marché.

On peut donc changer le système en partant du bas, mais attention ! Le chemin à faire est immense : à l'intérieur de Bourg, on est encore à 3% de trajets à vélo, et à l'extérieur, c'est 1%. Quant aux autocars et au covoiturage, ça avance à une allure d'escargot. Nous ne sommes pas du tout à la hauteur du défi climatique.

Alors, les décideurs ne devraient-ils pas changer le système par le haut ? En voici un bel exemple. À l'usine STS dans la Vallée de Joux en Suisse, il manque de place pour les parkings. Or en Suisse, on ne prend plus de terres à l'agriculture depuis longtemps. Donc la direction a décidé de réserver les places de stationnement uniquement à ceux qui covoiturent. La nouvelle règle a été acceptée car c'était du bon sens. Résultat : la moitié du personnel covoiture. Contraindre le stationnement, c'est hyper efficace pour faire changer le système. Est-ce qu'un élu pourrait faire la même chose chez nous, ... est rester élu ???



Pour conclure : Nous allons dans le mur. Il faut changer d'urgence. Voilà comment faire :

- (1) Encourager les pionniers du changement, échanger leurs expériences, construire leurs réseaux – c'est comme ça que ça a commencé pour le vélo
- (2) Mettre en valeur les nouvelles pratiques, donner envie aux gens – c'est ce qui s'est passé à l'usine de Servas
- (3) Faire changer les mentalités – c'est ce que nous faisons aujourd'hui
- (4) Utiliser de plus en plus de contrainte, petit à petit, chaque fois que c'est acceptable