

LA LETTRE DE LA COMMISSION NATIONALE ECOLOGIE DE LA LCR

« **L'écologie 100% à gauche** » n° 5

mardi 21 mars 2006, par [LCR \(Commission nationale écologie\)](#), [LEBRUN Catherine](#), [PELLETIER Willy](#), [TEISSIER Bernard](#) (Date de rédaction antérieure : novembre 2001).

Sommaire

- [Edito](#)
- [Le candidat des Verts : \(...\)](#)
- [SOLIDARITE ET JUSTICE ! : \(...\)](#)

Edito

Deux mois après l'explosion catastrophique de l'usine chimique AZF à Toulouse, l'heure est toujours à la solidarité avec les victimes et au soutien à tous les « sans-fenêtres ». Comme après l'Erika, l'incurie des pouvoirs publics est totale. Et AZF peut sans vergogne rejeter 9 tonnes d'ammoniac dans la Garonne, provoquant une pollution massive. Dormez en paix braves gens, l'Etat et la ville s'occupent de tout !

C'est bien parce qu'ils sont nombreux à refuser les sornettes officielles que les toulousains disent haut : « plus jamais ça ! » et se mobilisent pour obtenir justice. Justice pour les victimes qui attendent indemnisation et relogement, justice pour l'environnement qui attend réparation !

Si dans le cas de Toulouse, l'implantation d'une zone chimique aussi dangereuse si près de la ville doit être remise en cause sans délai après une telle catastrophe, il serait risqué de généraliser trop hâtivement cette idée, comme le proposent les Verts, au risque de favoriser des délocalisations dans le tiers-monde. A Bhopal comme à Toulouse, ce qui est en cause c'est la

sombre logique de profit qui anime les grands trusts chimiques, avec son cortège de suppressions d'emplois, de pression accrue sur le personnel au détriment de la sécurité. Seul un débat démocratique, impliquant salariés, habitants et associations écologistes permettra de décider quels produits chimiques sont réellement indispensables, quel est le niveau de sécurité à atteindre et quelles conversions de sites il faut envisager. Seul un contrôle de tous sur la production permettra d'imposer ces choix.

Le candidat des Verts : choisir Mamère ou choisir l'écologie ?

Dans la famille "Les Verts", ils ont choisi Mamère. Les rebondissements concernant cette désignation ont suscités beaucoup de perplexité voire de sarcasmes, tant ce parti se réclamait autrefois d'une autre manière de faire de la politique.

Mais, sur le fond, il n'y a pas de quoi se réjouir. Les pratiques démocratiques interpellent l'ensemble de la gauche et de l'extrême gauche.

Contrairement à ce que prétend D. Cohn-Bendit, ce n'est pas le manque de maturité des Verts qui explique le borbier dans lequel ils se sont mis. Beaucoup de leurs "cadres" sont de vieux routiers de la politique, rompus à toutes les ficelles. Il ne s'agit donc pas d'une querelle entre de vieux adolescents, ou des idéalistes incurables. C'est exactement l'inverse. Ce qu'exprime la conversion à Mamère, c'est plutôt la conversion de la plupart des "cadres" Verts à la politique professionnelle, celle qui prend les sondages et les sentences du microcosme médiatique pour boussole principale. Lipietz n'était pas, pour les sondages, un bon produit d'appel. Les "cadres" des Verts craignaient de ne pas "faire des scores", ou de ne pas se faire élire, aux législatives et aux régionales à suivre, si Lipietz restait à cet étiage. Ils se sont révoltés, en fonction de leurs intérêts de carrière, en petits entrepreneurs de la politique qu'ils sont devenus.

Sans se battre une seconde pour que la candidature Lipietz triomphe de la cabale médiatique ourdie contre elle, avec l'appui dans la presse des réseaux "libérauxlibertaires" qui soutenaient Cohn-Bendit aux européennes. Comme, de plus, Jospin pressait Voynet de rabattre des voix écolos en vue du second tour, face à la menace que représente la candidature Lepage, il y eut ainsi collusion d'intérêts divers pour éliminer Lipietz, dans des conditions qui n'honorent pas ceux qui se sont livrés à ce coup de force. Lipietz détroqué, Voynet se réservant pour un ministère, Mamère n'avait plus qu'à révoquer l'irrévocable.

Ce n'est donc pas par chamailleries puériles que les Verts ont écarté Lipietz. C'est parce que les "cadres" des Verts se sont normalisés, et qu'ils font de la politique comme on la fait dans les vieux partis institutionnels : un oeil sur la calculatrice électorale, un autre sur ses anticipations de carrière, le courage politique en berne. Ils voulaient entrer dans les institutions, ils avaient l'illusion d'y peser. Ce sont les institutions qui sont entrées en eux, et c'est

leur conformisme qui pèse de tout son poids sur leur façon désormais si "raisonnable" d'envisager la politique.

Que reste-t-il de la cause écologique, de son impertinence, de son indépendance, du renouvellement démocratique qu'elle portait ?

L'impertinence ? Cochet, pour un maroquin, retire sa signature à la pétition Montebourg, puis se plie à l'arbitrage Gayssot sur le tunnel du Mont Blanc. Quels actes d'audace pour un nouveau ministre ! L'indépendance ? Le programme Verts-PS signé en 1997 n'a pas été réalisé, et de très loin. Mais retrouver une place à l'Assemblée interdit tout bilan critique. A quoi sert alors un programme, si lorsqu'on le foule au pied, cela n'a aucune conséquence. Le renouvellement démocratique ? La démocratie verte, exprimée par la consultation qui recalait Mamère, a été sacrifiée sur l'autel de l'intérêt bien compris des cadres du mouvement, et dans ce "pacte de stabilité" Voynet-Mamère qui verrouille désormais Les Verts. Mais que reste-t-il de l'écologie ? Elle est maintenant portée par l'ancien compagnon de Brice Lalonde, par l'ancien complice de Bernard Tapie, par le soutien principal d'un Cohn-Bendit "libéral-libertaire"...

L'écologie, vraiment, mérite autre chose. L'écologie mérite mieux. L'écologie mérite une autre incarnation. Elle ne peut se résoudre à n'être qu'un tremplin vers des postes, des carrières locales, des élections qui ne servent à rien. Nous sommes pour notre part persuadés que les écologistes de terrain, que les écologistes qui refusent le libéralisme, doivent explorer toutes les voies pour se rencontrer et débattre. Certains choisissent Mamère. Beaucoup sont consternés, ils préfèrent choisir l'écologie, et sa radicalité originelle.

Catherine Lebrun et Willy Pelletier

AGENDA

Samedi 01/12 : Qu'est-ce que l'écologie ?
Séminaire organisé par la revue
ContreTemps, de 10h à 19h, Espace Reille,
34 av ; Reille - Paris 14^e

SOLIDARITE ET JUSTICE ! : Transports

La traversée des Alpes dans l'impasse du capitalisme
annoncée précipitamment après le
dramatique accident du tunnel du
Gothard, la décision de réouverture du
tunnel du Mont-Blanc aux camions
soulève une nouvelle fois la
contradiction fondamentale entre le
besoin de sécurité et la hausse
continue du transit des poids lourds à
travers les Alpes. Ainsi, le nouveau
report de trafic que va entraîner la
fermeture du Gothard sur les autres
axes transalpins montre que la seule
réponse qui dépasse les fausses

oppositions entre vallées passe par
une rupture radicale dans
l'organisation du transport des
marchandises à travers les Alpes.

Des milieux riches en biodiversité mais fragiles

C'est d'abord une nécessité écologique. Les vallées et massifs de montagne abritent en effet une part prépondérante de la biodiversité européenne. Les conditions topographiques et météorologiques de cette richesse sont aussi une extrême fragilité : périodes de végétation raccourcies, phénomène d'inversion de température dans les vallées pendant laquelle les polluants se concentrent... Ainsi la pollution causée par un camion dans les vallées alpines est 3 fois plus élevée que dans la plaine, 3 à 5 fois plus élevée la nuit que le jour, 2 à 4 fois plus élevée l'hiver que l'été [1].

La santé humaine atteinte

Mais donner un coup d'arrêt au fret routier est aussi un impératif social. Si les drames des tunnels du Mont-blanc et du Gothard sont révoltants et inexcusables, ils ne sont que la partie la plus spectaculaire des dégâts sociaux occasionnés par le trafic routier, à commencer par l'ampleur des atteintes quotidiennes à la santé des populations : une surmortalité de plus de 17000 adultes en France en 1996 et plus de 250 000 épisodes de bronchites aiguës chez les enfants de moins de 15 ans conclue par exemple une étude commanditée par l'OMS. Voilà le sinistre bilan du « toutcamion ».

L'inflation continue du trafic, une tendance lourde du capitalisme Bien des arguments employés en réponse au problème du transport transalpin relèvent d'une pensée techniciste : les « pro-camions »

veulent continuer comme avant en nous illusionnant avec les mesures de sécurité dont le seul but est en réalité de permettre un accroissement continu des tonnages véhiculés de part et d'autre des Alpes en maintenant un niveau « tolérable » d'accidents.

"Aujourd'hui, 1.6 millions de poids lourds environ traversent les Alpes françaises du Nord. La perspective est d'en avoir 3.5 millions en 2020" ! (Le Monde, 2.10.2001)

A la racine de l'implacable accroissement des flux routiers se trouve la fantastique augmentation de la circulation des marchandises et des échanges internationaux des dernières décennies, nettement supérieure à la croissance de la production. C'est l'une des caractéristiques de la mondialisation capitaliste actuelle.

Les firmes recherchent une flexibilité accrue de l'organisation de la production et les coûts salariaux les plus bas, avec par exemple l'extension de la production en flux tendu, le zéro stock qui est en réalité un stockage « externalisé » dans les camions. Tout cela implique des transports peu coûteux et rapides afin de pouvoir localiser - et délocaliser - les productions en conséquence et assurer la circulation accélérée des marchandises.

Conséquence sur le plan énergétique, le pétrole brut consommé par le secteur du transport en Europe représente 30% du total de l'énergie consommée dans ces pays. Comme le transport routier pèse pour 84,4% dans cette consommation [2], voilà qui éclaire particulièrement le débat sur les actions à entreprendre pour lutter contre l'effet de serre !

Le ferroutage, vraie-fausse alternative

Cette spirale infernale de toujours

plus de camions, il s'agit de la briser. Or, la position en faveur du ferroutage ne fait que proposer une « alternative » modale, c'est-à-dire à nouveau une solution technique. C'est beaucoup et si peu à la fois ! On peut redouter que les projets du type de la liaison ferroviaire Lyon-Turin n'aient pas pour réel objectif d'imposer le coup d'arrêt indispensable à la progression du fret routier, mais aboutissent au contraire à renforcer l'offre globale de transport et ses nuisances. Au mieux on dira : la part relative du routier a diminué. Quelle escroquerie si dans le même temps le trafic absolu explose !

En aucun cas le ferroutage ne saurait donc être LA réponse. Il ne faut pas en effet oublier de s'interroger sur les nuisances du rail et refuser catégoriquement toute fausse alternative qui ne ferait qu'accroître la pression globale sur l'environnement.

Pour permettre une alternative réellement écologiste la relance ferroviaire doit être conçue explicitement comme un instrument substitutif au camion et non complémentaire. Cela suppose des mesures réglementaires pour diminuer le trafic des poids lourds (législation sociale pour les chauffeurs, prix du gasoil, poids maximum, dates de circulation ...) et l'arrêt des projets autoroutiers en cours.

Se libérer de la vitesse

Mais là n'est pas encore la rupture déterminante. Il ne sera pas possible d'échapper aux contradictions nombreuses posées entre différents refus (refus du tout-routier et refus d'infrastructures lourdes alternatives, refus de l'effet de serre et refus du nucléaire, etc.) sans changer notre sens commun sur les transports. Il faut refuser la dictature de la vitesse, qu'elle soit autoroutière ou

ferroviaire, dictature qui impose des infrastructures surdimensionnées, aux emprises particulièrement insupportables dans les fragiles milieux de montagnes, et des coûts démesurés qui devraient interroger sur les priorités sociales et environnementales de ceux qui les promeuvent. Non, la circulation de marchandises ne crée pas de richesse !

Non, la vitesse n'est pas la liberté !

Bernard Teissier

[1] Initiative des Alpes - <http://www.alpeninitiative.ch/>

[2] Document de réflex ions du groupe transports. Assises du service public, Lyon et Saint-Etienne, oct./nov. 2001.

Ligue communiste révolutionnaire
Commission nationale écologie
2, rue Richard Lenoir, 93100 Montreuil
tél : 01 48 70 42 30 - fax : 01 48 59 39 59
site web : <http://www-lcr-rouge.org>
e-mail : lcr-cne laposte.net