

**DEUXIÈME PILIER**

LES TRANSITIONS NÉCESSAIRES  
POUR BÂTIR UN MONDE  
VIABLE ET ENVIABLE

5

**Vers un monde soutenable et résilient,  
adapté aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle**



**La société toute entière doit à présent se mobiliser autour d'un grand projet innovant et mobilisateur de réinvention des activités humaines, afin de poser les bases d'une société stable et d'un avenir enviable, en équilibre avec l'environnement et le reste du vivant, par-delà les défis du climat, du déclin des écosystèmes et de la déplétion des ressources.**

*« Que vous vous intéressiez ou non aux problèmes écologiques, eux vont s'intéresser à vous. »*

Dominique Bourg

## ► NOUS FAISONS NÔTRE L'ENSEMBLE DES PROPOSITIONS POUR UNE TRANSITION VERS UNE SOCIÉTÉ SOUTENABLE ÉLABORÉES PAR LE COLLECTIF CITOYEN POUR UNE DÉMOCRATIE DURABLE

Notre programme pour une transition écologique transverse reprend celui du **Collectif Citoyen pour une Démocratie Durable (CCDD)**. Ce collectif constitué de citoyens et d'experts a produit un programme de transition écologique stimulant et transverse, intégrant pour la première fois à la fois l'impératif de soutenabilité de la société et l'enjeu de résilience face à de possibles « pannes » du système énergétique et économique alors que nous approchons de limites critiques.

Notamment, nous défendrons les **12 grands chantiers** qui sont proposés dans ces travaux, dont les principes structurants nous semblent pertinents :

### 1. Programme national de transition agroalimentaire et énergétique

*Mise en place, avec tous les acteurs des filières concernées, les parties prenantes civiles et les services des collectivités et de l'État, d'une politique de souveraineté alimentaire et énergétique.*

► **Note** : nos propositions relatives à la mutation du modèle agricole sont explicitées dans le livret thématique n° 7, « *Vers une consommation et une alimentation saines et durables* »

### 2. Chantier de redéfinition et d'institutionnalisation des « Communs »

*Nouvelles politiques de gestion collective des « biens » fragiles et vitaux, ni publics ni privés, pouvant faire l'objet d'un usage privé mais dans certaines limites pour prévenir leur dégradation préjudiciable pour tous. Les protéger notamment des mécanismes de marchés financiers.*

### 3. Programme d'évaluation de la soutenabilité et de la résilience des collectivités et territoires

*Ce programme cartographiera les forces, faiblesses, menaces, ressources, contraintes de chaque territoire, et évaluera leur capacité à s'adapter et à rester fonctionnels en cas de chocs économiques, écologiques ou géopolitiques.*

### 4. Plan d'aménagement et de développement soutenables des territoires

*Démocratisation de l'élaboration et de la décision des projets d'aménagement/développement des territoires, d'initiative publique ou privée.*

### 5. Programme national de réinvention des agglomérations

*Déploiement des transports doux et écologiques, rationalisation des transports de personnes et de fret, développement de l'agriculture urbaine et périurbaine dans une optique d'autosuffisance alimentaire.*

### 6. Programme de révision des institutions et du droit « écologique »

*Voir p. 9 de ce livret au chapitre intitulé « Créer des institutions garantes de la préservation de l'avenir commun ».*

### 7. Programme national d'innovation et d'expérimentation de rupture

*L'innovation doit être stimulée pour répondre aux enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle : il ne s'agit plus de créer de nouveaux besoins mais de répondre aux besoins présents pour le plus grand nombre en prenant en compte les nouvelles contraintes. L'innovation doit aussi être pensée comme un tout, elle n'est pas que technologique, mais aussi et avant tout sociale, culturelle, organisationnelle, institutionnelle...*

**8. Programme de « bouclage des cycles »**

Notre système économique linéaire vide la nature de ses ressources d'un côté et pollue les écosystèmes de l'autre. Il est vital de « boucler les cycles » via l'économie circulaire d'une part, et par une réinvention de la manière dont on traite nos déchets d'autre part (nouveaux partenariats entre villes et campagnes).

- ▶ **Note** : voir aussi le livret thématique n° 4, « Aménagement équilibré et valorisation de tous les territoires urbains et ruraux »

**9. Programme national de révision des indicateurs**

Nous devons impérativement sortir de la logique obsessionnelle de quête de croissance du Produit Intérieur Brut (PIB). Nous adopterons un tableau de bord d'indicateurs nationaux quantitatifs et qualitatifs couvrant les dimensions économique, écologique, sociale, culturelle...

- ▶ **Note** : voir aussi le livret thématique n° 6, « Vers une politique socio-économique responsable pour un monde juste »

**10. Refonte des modèles macroéconomiques**

Les modèles utilisés par nos institutions font une impasse idéologique sur les limites naturelles. Il faut mettre du bon sens dans l'économie et la connecter au monde physique avec ses contraintes de finitude.

**11. Réforme de l'Éducation nationale et des systèmes de formation professionnelle**

L'enseignement et l'éducation doivent former des individus sensibilisés aux problématiques, capables d'analyse et de résolution de problèmes, aptes à se projeter, à innover, à penser « au-delà des pistes sillonnées », armés pour appréhender le monde dans sa complexité et entreprendre en conséquence.

- ▶ **Note** : voir aussi le livret thématique n° 15, « Un système d'éducation et d'enseignement adapté à l'évolution du monde »

**12. Programme d'évaluation des bénéfices et coûts sociétaux des activités économiques**

Pour chaque filière dans chaque secteur, lancer un grand audit mené conjointement par des experts indépendants, des représentants du monde associatif et des citoyen-ne-s tiré-e-s au sort (cf. modalités p. 6 du livret thématique n° 1, « Une politique éthique donnant du pouvoir aux citoyens »), afin de dresser un état des lieux des atouts et faiblesses de la filière et de ses acteurs et parties prenantes, en incluant toutes les externalités, positives et négatives. Cette cartographie permettra d'y voir clair sur ce qui coûte et ce qui rapporte, sur les plans écologique, social, sanitaire, économique, etc., et donc sur ce qu'il faut encourager, ce qu'il faut faire évoluer, voire ce qu'il faut cesser.

- ▶ **« Une transition écologique transverse », programme du Collectif citoyen pour une démocratie durable (CCDD)** : voir <http://tiny.cc/transition-ecologique>

La transition écologique est sans aucun doute le plus important vecteur de réussite économique pour les décennies à venir.

▶ **INITIER UN GRAND CHANTIER NATIONAL DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

Suivre à la lettre les principes structurants du scénario *negaWatt* : sobriété - efficacité - déploiement des renouvelables (tels que déclinés dans la version du scénario publiée en janvier 2017).

Mettre en œuvre la transition énergétique créera entre 600 000 et un million d'emplois dans l'isolation, la réhabilitation écologique, la construction « vertueuse », les énergies renouvelables...

Respecter les engagements de la France pour le climat implique de diviser au moins par quatre nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, donc au moins par deux notre consommation d'énergie.

- ▶ <https://negawatt.org/Scenario-negaWatt-2017>

## ► ENGAGER LA RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DE LA TOTALITÉ DU PATRIMOINE BÂTI À L’HORIZON 2050

Créer un instrument unique de financement de la rénovation énergétique des bâtiments sous forme de prêts bonifiés et d’aides directes, ouvert au secteur social privé et public

Rénover thermiquement 70 millions de m<sup>2</sup>/an dans les logements privés et 25 millions de m<sup>2</sup>/an dans les bâtiments tertiaires privés et publics.

Former 700 000 artisans aux nouveaux métiers du bâtiment d’ici 2030.

Donner la priorité aux ménages précaires dans les zones au climat rigoureux (où les gains seront les plus forts en matière de lutte climatique, et où l’urgence est donc supérieure).

Établir une feuille de route 2020-2050 pour la rénovation, afin d’avoir une vision de long terme stable. Favoriser la sortie progressive du gaz et du fuel du chauffage des bâtiments pour les remplacer par de l’isolation, des pompes à chaleur électriques, du solaire thermique.

Développer les réseaux de chaleur.

Soutenir la création d’une filière de construction bois/paille et isolants naturels.

Utiliser la commande publique pour encourager l’usage du bois dans la construction mobilière et immobilière. Renforcer les règles de gestion forestière afin de ne pas remplacer toutes les forêts biodiversées par des monocultures d’essences de bois à pousse rapide.

Utiliser le logement social comme pilote pour les filières innovantes en matière d’écoconstruction.

## ► ENCOURAGER PAR TOUS LES MOYENS POSSIBLES LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX MODES DE TRANSPORT POUR LES VOYAGEURS ET LE FRET

Mettre au point et déployer de nouveaux types de véhicules et dispositifs de transport peu dépendants des combustibles fossiles, et développer de nouvelles organisations collectives des transports axées sur les « nouvelles économies » : économie du partage, de fonctionnalité, collaborative, circulaire, bleue, symbiotique...

**En France 94 % des transports dépendent du pétrole, qui est intégralement importé.**

Rabaisser les seuils de pollution admissibles pour tous les véhicules ; systématiser les contrôles et durcir les pénalités pour les constructeurs en cas de déclarations erronées.

Offrir un soutien public aux nouveaux usages en économie collaborative : copropriété de véhicules, covoiturage notamment covoiturage court domicile-travail...

Organiser une campagne de promotion du télétravail et des modes de travail permettant de diminuer au maximum les déplacements :

- Rendre obligatoire la création de plans de déplacement entreprises et interentreprises, qui incitent à l'adoption du covoiturage pour la mobilité domicile-travail
- Restreindre le nombre de places de parking pour inciter à la pratique du covoiturage
- Systématiser la fourniture d'un titre de transport collectif annuel aux travailleurs du tertiaire, afin qu'utiliser les transports publics ne constitue pas une dépense additionnelle pour les utilisateurs de voiture particulière
- Faciliter l'accès au coworking pour les salariés ; soutenir la création d'espaces dédiés dans les petites, moyennes et grandes agglomérations, priorité étant donnée aux zones périurbaines
- Baisser l'indemnité transport pour les utilisateurs de voiture particulière

Interdire toute vente de voitures à essence ou diesel en 2030.

Plusieurs États ont décidé ou projettent d'interdire la vente de véhicules diesel à l'avenir : les Pays-Bas et la Norvège en 2025, l'Inde et l'Allemagne en 2030, le Royaume-Uni en 2040.

Construire des péages urbains et des aires de stationnement en périphérie des villes, et développer des « plateformes multimodales » de transports en commun à ces endroits-là (regroupant divers modes de transport urbains).

Encourager au développement de zones piétonnes en ville, ouvertes aux transports doux.

Développer massivement des transports en commun à empreinte écologique minimale

- Véhicules plus petits et légers, mais plus nombreux et plus fréquents
- Soutenir l'installation de systèmes de régulation du flux en fonction de la demande en temps réel
- Instaurer une politique publique de tarifs très bas

En ville, favoriser le développement d'un réseau de minibus de 10 à 20 places assises que les usagers peuvent commander une demi-heure à l'avance à un point de prise en charge existant, jusqu'au point de destination.

En ville, favoriser également le développement de « taxis collectifs » écologiques : grosses voitures de six places organisées sur le modèle d'*Uberpool*, un service proposé par *Uber* où l'on partage le véhicule avec plusieurs autres passagers.

En ville comme à la campagne, favoriser le développement de l'autopartage. Mettre l'accent sur l'autopartage « en boucle », où les usagers retournent le véhicule en son point d'emprunt, et sur l'autopartage entre particuliers, qui possèdent un potentiel très important de réduction des émissions des gaz à effet de serre.

D'après l'ADEME, en France en 2016, 46 % des usagers de l'autopartage étaient des personnes qui avaient auparavant une voiture et n'en possédaient plus au moment de l'enquête, et 23 % des usagers de l'autopartage ont déclaré que cette formule les a fait renoncer à l'achat d'une voiture.

(Enquête Nationale sur l'Autopartage, 2017)

Encourager la création de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (voies à accès réglementairement limité aux véhicules comptant un minimum de trois occupants). Leur usage peut être partagé avec les bus et les autopartageurs. Ces voies incitent à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle, en les rendant « compétitifs ».

Soutenir le fret ferroviaire et fluvial entre grandes villes et entre pays. Appliquer une fiscalité avantageuse pour les activités se reconfigurant pour utiliser davantage ces formes de fret.

Taxer le transport routier sur des axes où le transport ferroviaire ou fluvial existe.

Accorder un soutien d'État au développement du train. Une politique volontaire doit être menée afin qu'il redevienne concurrentiel face à la route et à l'aérien.

Développer le ferroutage et un maillage plus serré du réseau ferré pour les voyageurs.

Subventionner le développement du tram-train dans les agglomérations de taille moyenne. Ce mode de transport permet le maillage d'une agglomération pour un coût d'infrastructure raisonnable et une empreinte environnementale minimale.

Favoriser l'intermodalité train / vélo pour augmenter le nombre d'interconnexions d'un réseau de déplacements peu pétro-dépendant.

- **« Une transition écologique transverse », programme du Collectif citoyen pour une démocratie durable (CCDD) : voir <http://tiny.cc/transition-ecologique>**

### ► DÉVELOPPER L'USAGE DU VÉLO

À l'image des pays scandinaves mais aussi de l'Italie et de l'Espagne, développer l'usage du vélo. Pour cela, outre les propositions issues des travaux mentionnés ci-dessus, nous soutenons les 40 mesures proposées par le *Club des Villes et Territoires Cyclables*, parmi lesquelles :

- Rendre l'indemnité kilométrique vélo (IKV) plus incitative en portant la défiscalisation des sommes, pour le salarié comme pour l'employeur, à hauteur de 385 € (au lieu des 200 € actuels), comme le préconisait le ministère de l'Environnement lors de l'ouverture de la COP21 en 2015
- Rendre l'IKV obligatoire dans les entreprises, permettre aux collectivités locales de la proposer à leurs agents et déployer sa mise en œuvre à l'ensemble des fonctions publiques
- Mettre en place un bonus écologique d'un montant de 250 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique ou d'un vélo-cargo à assistance électrique
- Lancer une grande campagne nationale de promotion du vélo et de la mobilité active auprès du grand public, des collectivités et des entreprises, notamment dans le cadre des plans de mobilité et des plans de déplacement interentreprises
- Affecter 10 % du budget des routes nationales et autoroutes au maillage d'itinéraires vélo
- Mettre en place une TVA réduite pour les petits services de réparation de bicyclette
- Créer un label national pour les vélos assemblés en France
- Accélérer la réalisation du schéma national des véloroutes et voies vertes afin de relier les territoires, les centralités en périphérie des villes, les liaisons entre pôles
- Généraliser les amendes minorées à l'encontre des cyclistes, sur le principe de la juste proportionnalité des peines

- Développer le stationnement vélo
- Généraliser l'apprentissage précoce et pratique de la mobilité à vélo afin que tout enfant acquière la compétence « se déplacer à vélo en autonomie », au plus tard la veille de son entrée au collège
- Lancer un appel à projets national dédié aux mobilités actives afin d'accompagner les collectivités territoriales et mettre en lumière des réalisations exemplaires qui opèrent un report modal de la voiture au vélo et à la marche en moins de cinq ans

► **Voir la campagne *Votez Vélo !* du Club des villes et territoires cyclables :**

[http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/cvtc\\_votezvelo\\_201701.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/cvtc_votezvelo_201701.pdf)

## ► **MENER UNE GRANDE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION ET DE FORMATION AUX MÉTIERS DE LA TRANSITION**

La société entrant dans une zone de turbulences inédites et à certains égards potentiellement disruptives, nous devons nous préparer individuellement et collectivement à certaines raréfactions de ressources.

Encourager l'apprentissage de savoir-faire traditionnels par les particuliers, ayant souvent une composante manuelle (mécanique, métiers agricoles, professions liées à la production alimentaire, énergie, construction, artisanats, etc.).

Soutenir le développement de filières professionnelles spécialisées dans l'économie durable.

## ► **CRÉER DES PÔLES TERRITORIAUX DE TRANSITION VERS LA DURABILITÉ**

Implanter ces pôles au cœur de chaque territoire, avec la mission de coordonner et de faciliter les mutations des systèmes énergétiques et agricoles locaux, incluant les questions d'aménagement (et ménagement) du territoire, de transports et de bâtiment/logement.

## ► **INSTAURER UNE DÉMARCHE « ZÉRO DÉCHET » NATIONALE**

Pour tendre vers le zéro gaspillage et zéro déchet pour toutes les activités de l'État, et pour soutenir les acteurs du privé et de la société civile décidant d'entreprendre la même démarche, organiser un débat public national sur la question, en vue d'étudier les meilleures pratiques, les écueils, les facteurs de réussite et d'échec.

*« Cinq règles de base, et dans cet ordre précis :  
refuser (ce dont nous n'avons pas besoin),  
réduire (ce dont nous avons besoin),  
réutiliser (ce que nous consommons),  
recycler (ce que nous ne pouvons ni refuser ni réduire ni réutiliser)  
et composter le reste. »*

Béa Johnson, in *Zéro déchet* (2013)



## ► METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE RÉSILIENCE

Le développement des activités économiques depuis un siècle a fortement endommagé la biosphère et entamé les ressources dont la société dépend pour se perpétuer. Ainsi, il est impératif d'entreprendre une grande transition vers la soutenabilité.

Toutefois, étant donné les évolutions en cours et l'accélération de dynamiques délétères, l'attitude responsable consiste à ne plus considérer que l'avenir sera exempt de ruptures et de chocs potentiellement systémiques. La seule plausibilité de la chose suffit à nous intimer de prendre des mesures pour nous préparer collectivement à ces discontinuités potentielles. C'est à nos yeux une question de bon sens et d'attitude responsable.

Une politique de résilience implique de mettre en place des systèmes de plusieurs natures au sein des territoires. Notamment :

- Prévoir des stocks stratégiques (ressources de base) dans chaque communauté de communes
- Privilégier dès que possible l'efficacité énergétique, réduire l'impact écologique, opter pour des systèmes peu dépendants de chaînes d'approvisionnement potentiellement vulnérables
- Ériger des « barrières » pour protéger des chocs. Par exemple construire des digues autour des centrales nucléaires, renforcer les infrastructures critiques, planter des arbres pour stabiliser les sols, prévoir des systèmes robustes en cas de catastrophes naturelles
- Mettre en place des réseaux d'entraide et de complémentarité au sein des territoires et entre les territoires, afin de stimuler les économies locales et de diminuer la dépendance aux marchés financiers
- Mettre en place des indicateurs et dispositifs de suivi adaptés aux nouveaux risques, afin de ne plus ignorer les signaux faibles et d'être en mesure d'anticiper ; auditer les territoires afin d'établir un état des lieux de leurs forces et faiblesses, des opportunités et des menaces
- Redonder les installations, infrastructures, réseaux et services stratégiques et/ou vitaux

## ► CRÉER DES INSTITUTIONS GARANTES DE LA PRÉSERVATION DE L'AVENIR COMMUN

Créer un ministère des Futurs souhaitables chargé, en relation étroite avec la troisième chambre parlementaire gardienne des évolutions de notre société en vue de sa préservation à long terme telle que décrite p. 6 du livret thématique n° 1, « *Une politique éthique donnant du pouvoir aux citoyens* », d'imaginer les avènements possibles et de produire des stratégies pour enclencher les bonnes dynamiques. Y seront menées des études prospectives et élaborés des scénarios plausibles. Les approches transdisciplinaires et transverses seront privilégiées et impliqueront services de l'État, collectivités, entreprises, société civile, citoyen-ne-s, experts, syndicats, etc. Des débats publics seront organisés et des moyens seront alloués à des projets d'intérêt collectif et à des expérimentations d'alternatives.

Réviser le droit de l'environnement et la formation des magistrats pour que la question écologique soit traitée avec fermeté et courage, selon les propositions listées en p. 5 du livret thématique n° 8, « *Vers une société éthique entretenant une relation responsable avec le vivant* » au chapitre intitulé « *Créer des institutions garantes de la protection de l'avenir et réviser le droit écologique* ».

## ► PRENDRE NOS RESPONSABILITÉS EN TANT QUE POLLUEUR ET PRÉDATEUR DE RESSOURCES HISTORIQUE

Reconnaître officiellement la responsabilité des pays développés dans les changements climatiques, la raréfaction des ressources et le dérèglement des écosystèmes.

Financer un fonds d'accompagnement des pays en développement dans la décarbonation de leur économie et l'adaptation aux changements climatiques à venir. La France doit faire sa part en versant la contribution qui lui revient dans le Fonds vert pour le climat, sans attendre que les autres pays respectent leurs engagements.



En matière de protection de la biodiversité, outre les nombreuses propositions du *Collectif citoyen pour une démocratie durable (CCDD)* que nous avons reprises, nous soutenons les 10 propositions de l'association *Humanité et Biodiversité* :

- <http://www.humanite-biodiversite.fr/article-asso/plaidoyer-pour-une-biodiversite-mieux-connue-mieux-geree-et-mieux-partagee>