

La
Revue
du

Trombinoscope

L'information professionnelle du monde politique

Novembre 2020 - N°253

ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE, DES PROPOSITIONS POUR BOOSTER LE SECTEUR

INTERVIEW CLÉMENT FEGER

ENSEIGNANT-
CHERCHEUR



DOSSIERS

Économie Sociale et Solidaire
Ferroviaire
Gestion de l'eau

CAHIERS

Nominations
Missions
Élections

POUR ACCÉLÉRER LA TRANSITION, ACCORDONS DU CRÉDIT À L'ÉCONOMIE SOLIDAIRE.

Pour un impact écologique maîtrisé : campagne réfléchi de manière écoresponsable, et dont l'empreinte carbone de production et de diffusion a été calculée et compensée. © Hervé Plumet.



Concrètement, nous accompagnons 2 500 entrepreneurs sociaux. Nous en soutenons déjà 1 sur 4 en France avec notre réseau Act For Impact, comme Phenix qui lutte contre le gaspillage alimentaire. **Pour réussir le défi de la transition, accélérons ensemble.** #PositiveBanking



BNP PARIBAS

La banque
d'un monde
qui change

L'ESS, économie d'avenir S'il est un autre monde il est dans celui-ci

Nous vivons une période d'incertitudes sans repère historique. L'économie n'était pas mondialisée à l'heure des grandes épidémies de peste ou de grippe espagnole. Les guerres et drames totalitaires du XX^{ème} siècle rendaient visibles un ennemi. Nous luttons aujourd'hui 1/contre un virus invisible (d'autres demain ?) 2/se propageant sur une planète pour la première fois menacée de finitude par nos propres activités !

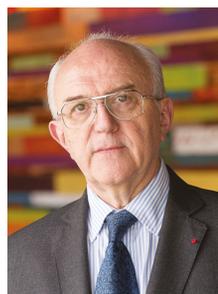
Conséquence en apparence simple d'une situation très complexe : nous devons changer de logiciel ! D'où des références plus ou moins explicites au monde d'après, à un autre monde. Cette transition est fort difficile à piloter car elle ne s'appuie sur rien de connu, or l'inconnu et l'incertain effraient. Que pourrait être cet autre monde ? La réponse de l'ESS est celle-ci : s'il est un autre monde économique, il existe dans celui-ci, vous l'avez sous les yeux : il s'appelle économie sociale et solidaire, immense réservoir de solutions, remise à sa juste place de l'économie, retour à l'humain comme finalité non comme simple ressource. Le message de cette tribune est clair : intéressez-vous à l'ESS, évaluez-la, développez-la.

Depuis un siècle, le choix est entre une économie administrée par l'État (échec communiste) un capitalisme plus ou moins régulé par l'État (État Providence en crise) un capitalisme régulé par le seul marché, triomphant dans la dernière période (hyper libéralisme financier à bout de souffle). Nous sommes au terminus de ces voies qui épuisent la planète et entretiennent des inégalités sociales insupportables. Si nous n'en sortons pas, les catastrophes annoncées se produiront, à commencer par les catastrophes écologiques ou démocratiques.

L'ESS propose une autre voie, celle de l'approfondissement d'un engagement citoyen vers une nouvelle « République ESS » dans laquelle le citoyen exerce un pouvoir direct sur la production, la distribution, la consommation, la mobilité, l'épargne etc. Ce pourrait être une sortie par le haut pour toute l'Europe, avec un bond en avant démocratique ambitieux mais difficile, reposant sur deux principes simples, d'une grande modernité : le profit n'est pas le but mais un moyen (lucrativité limitée) permettant de sortir des spéculations court-termistes destructrices de valeur ; la gouvernance des organisations économiques est démocratique et participative permettant de sortir de « tout le pouvoir à l'actionnaire » (shareholder). Elle implique les parties prenantes (stakeholders) au plus près du terrain, avec voix délibérative, ce qui la différencie de la RSE.

L'ESS ne délocalise pas et réinvestit localement ses excédents. Elle ne spéculé pas mais partage la richesse et le pouvoir. Elle complète la concurrence par la coopération, l'individu par le collectif. Elle part des besoins socialement utiles. Elle invente des circuits courts, des mobilités partagées, des transition énergétiques citoyennes, des territoires zéro chômeur, des pôles territoriaux de coopération, demain des territoires zéro précarité alimentaire...

Elle est loin d'être parfaite comme toute œuvre humaine, sauf les utopies totalitaires. Elle mérite d'être critiquée et réinterrogée chaque jour sur le traitement des tensions entre ses valeurs, ses statuts juridiques et ses pratiques réelles. L'ESS n'est pas un paradis hors sol et doit rendre compte de ses impacts effectifs. Mais son heure a peut-être sonné. Et le facteur ne sonne jamais deux fois. À l'ESS de savoir se faire entendre, à la société de savoir l'écouter. ●



Hugues Sibille

*Président de la Fondation Crédit Coopératif
Président du Labo de l'ESS*

Éditeur

François-Xavier d'Aillières

Tél. 01 55 62 68 51

Fax 01 55 62 68 76

fxdailliers@trombinoscope.com

RÉDACTION

Sylvain Ragot

sragot@trombinoscope.com

Isabelle Hay

ihay@trombinoscope.com

Journaliste

Marjolaine Koch

mkoch@trombinoscope.com

PUBLICITÉ

Directeur de clientèle

Delphine Léguillon

Tél. 01 55 62 68 56

dleguillon@trombinoscope.com

MAQUETTE

Tim Shepherd

Antonello Sticca

Matthew Titley

Max Dubiel

ABONNEMENT

Abonnement 1 an Tome I, Tome II

et Revue : 445 euros H.T.

Tél. 03 27 56 38 57

Fax 03 27 61 22 52

trombinoscope@propublic.fr

LE TROMBINOSCOPE

SAS au capital de 37.000 euros

504 867 789 RCS Nanterre

Une participation de DODS GRP



Le Trombinoscope

315 Bureaux de la Colline

1 rue Royale

92213 Saint-Cloud Cedex

Dépôt légal à parution

ISSN 2266 5587

IMPRESSION

Printcorp

CONCEPTION ORIGINALE

Antonello Sticca

L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE DOIT ÊTRE AU CŒUR DE LA RELANCE DIGITALE ET ÉCOLOGIQUE

Interview de Sébastien Darrigrand, Directeur général de l'UDES



1/ L'économie sociale et solidaire (ESS) est particulièrement impactée par les effets de la pandémie. L'UDES a tiré la sonnette d'alarme. Quels sont vos constats et quelles propositions portent votre organisation ?

Les entreprises sociales et solidaires vivent une rentrée particulièrement difficile. Le reconfinement et les mesures sanitaires associées vont sévèrement impacter l'activité économique de nombreux secteurs.

Nous demandons la création d'un fonds de compensation pour les entreprises à l'arrêt comme dans le sport ou la culture. Le secteur de l'animation est aussi touché par la baisse des activités périscolaires et la suppression des classes de découvertes. Le tourisme social et familial risque de sortir très sinistré par cette crise sanitaire : 50% de l'activité est touchée.

L'aide et soins à domicile est quant à lui confronté à des difficultés structurelles. Le secteur souffre d'un problème d'attractivité en raison de disparités salariales fortes. Il demande une mise à jour pour 2021 de la circulaire sur le versement des dotations et subventions aux associations. Enfin le compte n'y est pas pour les établissements médico-sociaux tant sur le versement de la prime COVID aux personnels de santé que sur le différentiel de charges patronales entre les secteurs public et privé à but non lucratif.

Environ 1,3 milliard d'euros sont fléchés vers l'ESS dans le cadre du plan France Relance. La loi de finances 2021 doit

permettre de rendre le Plan France Relance véritablement opérationnel, avec un meilleur soutien aux entreprises de l'ESS pour répondre à leurs besoins urgents et garantir leur pérennité. L'UDES demande notamment de préserver l'activité partielle de longue durée au-delà du 31 décembre pour les secteurs encore à l'arrêt et de maintenir pour eux la suppression des charges sociales et fiscales jusqu'en juin 2021. Ce soutien aux entreprises devra également faciliter l'accompagnement des personnes les plus vulnérables fortement fragilisées par la COVID. L'Union regrette néanmoins qu'aucune mesure n'ait été prise dans le PLFSS pour réformer et soutenir le secteur du domicile. A l'horizon 2022, l'Union appelle également à réformer la taxe sur les salaires, qui pénalise l'emploi durable.

2/ Comment avez-vous perçu l'évolution du dialogue social dans cette gestion de crise ?

Au niveau multiprofessionnel, nous avons poursuivi la négociation d'un accord sur l'impact du numérique sur l'emploi et les conditions de travail dans l'ESS. Ce projet prend une dimension particulière en cette période de crise avec un travail particulier sur la formation des managers et des salariés aux outils digitaux mais aussi sur la pratique du télétravail dans les entreprises. Cette négociation devrait aboutir au début de l'année 2021 et permettra aux employeurs d'aborder les projets de mutation numérique dans un cadre partagé avec les salariés et d'aborder la question de la régulation des usages du numérique en lien avec la législation.

Au niveau des branches, le travail s'est accéléré sur la création de cadres plus protecteurs pour les salariés en première ligne. C'est notamment le cas dans l'aide et soins à domicile avec la signature d'un avenant à la convention

collective prévoyant une augmentation de 15% des salaires pour les niveaux proches ou en dessous du SMIC. Des accords ont également été signés sur l'activité partielle de longue durée dans plusieurs branches de l'ESS. Concernant les entreprises, il est à noter une difficulté à faire vivre le dialogue social en mode digital. Si globalement les CSE se sont bien réunis dans la période à distance, les accords d'entreprise sont globalement moins nombreux qu'avant la crise dans nos secteurs.

3/ Le plan de relance intègre dans ses priorités la transition écologique et de transformation numérique. En quoi l'ESS peut-elle prendre part à cette évolution ?

L'ESS doit être au cœur de la relance digitale et écologique. Ce n'est pas seulement un souhait c'est une réalité. L'ESS n'a pas attendu pour mener des projets ambitieux sur ces questions. La crise invite à repenser les échanges et conduit à l'accélération de la digitalisation des activités et des emplois. A l'instar de ce que fait Emmaüs avec l'e-shop militant label emmaüs, l'ESS peut modéliser une ou plusieurs plateformes digitales à gouvernance associative ou coopérative en mettant en relation producteurs et consommateurs sur des échelles nationales, régionales ou infra régionales et en développant la labellisation et le made in France.

L'ESS porte également des projets forts dans le domaine de l'économie circulaire avec le recyclage et le réemploi dans les ateliers et chantiers d'insertion. Elle agit dans le secteur de l'alimentation durable avec les AMAP. Enfin, elle est au cœur de la transition énergétique en développant de l'énergie verte avec par exemple la SCOP Enercoop... Elle doit accélérer son action sur tous ces sujets dans les prochaines années.

Sommaire

Novembre 2020

4

Interview

Clément FEGER

Maître de conférences sciences de gestion de l'environnement à AgroParisTech, chercheur à l'Université de Montpellier (MRM)

La comptabilité, un outil politique au service de l'environnement



15 Rail : deux enjeux pour un retour en force

16 Des investissements massifs et nécessaires. *Jean-Baptiste*

DJEBBARI

18 Redévelopper le train de proximité. *Nadia ESSAYAN*

19 Relance ferroviaire : un chemin pavé de bonnes intentions mais une pente difficile à remonter. *Guy BRICOUT*

20 Fret Routier ou Fret Ferroviaire ? Logistique ! *François-Michel LAMBERT*

21 Pour le développement d'une chaîne logistique multimodale. *Jean-Marc ZULESI*

22 SNCF, où va-t-on ? *Valérie BEAUVAIS*

24 Un fret ferroviaire à soutenir d'urgence. *Bertrand PANCHER*

25 Indispensable échelon européen. *Xavier ROSEREN*

26 Le ferroviaire, la véritable alternative au fret routier. *Loïc PRUD'HOMME*

6 Économie sociale et solidaire, des propositions pour booster le secteur

7 L'ESS, une économie à part entière. *Olivia GRÉGOIRE*

8 L'économie sociale et solidaire au sens large. *Denise SAINT-PÉ*

10 ESS, Alimentation durable et locale : les liaisons heureuses. *Frédéric MARCHAND*

11 L'ESS a toute sa place dans la relance ! *Anne-Laurence PETEL*

12 Il existe un modèle d'économie « autrement », au service des Hommes et de la planète. *Sophie TAILLÉ-POLIAN*

13 Pour une valeur ajoutée sociale et environnementale. *Stéphane VIRY*

14 Donner sa chance à l'ESS. *Régis JUANICO*



27 L'eau, défi environnemental majeur

28 L'eau : une question globale, des solutions locales. *Jean-François LONGEOT*

30 L'eau, un service essentiel à la vie de la Nation au cœur des préoccupations territoriales. *Guillaume CHEVROLLIER*

31 Le défi de l'irrigation – la solution sera locale. *Nicolas TURQUOIS*

32 Le partage des eaux... *Nadia SOLLOGOUB*

33 L'eau au cœur de toute stratégie territoriale durable. *Frédérique TUFFNELL*

35 Et si la Guyane se tournait vers sa ressource en eau ? *Gabriel SERVILLE*

36 Missions, Nominations, Élections

37 Présidence de la République, Gouvernement

42 Parlement

43 AAI, conseils départementaux

44 Commune, préfectures de régions et de départements

CLÉMENT FEGER

La comptabilité, un outil politique au service de l'environnement

Et si la comptabilité intégrait l'impact environnemental ? C'est en substance la question que pose Clément Feger, maître de conférences sciences de gestion de l'environnement à AgroParisTech, chercheur à l'Université de Montpellier (MRM), dans ses travaux de recherche. Il décrypte la manière dont État, collectivités et entreprises pourraient se doter d'outils pragmatiques pour prendre en considération la nécessité de préserver environnement et biodiversité.

Interview réalisée par Marjolaine Koch

Vous avez identifié un enjeu : la nécessité de lier nos modes de vie et de production avec l'environnement, en adoptant une réponse pragmatique et comptable. Pouvez-vous nous expliquer le sujet de vos travaux ?

Les dix dernières années ont été l'objet d'une séquence importante de sensibilisation du monde économique et politique quant à l'importance de la biodiversité et des écosystèmes naturels. Cette séquence s'est notamment appuyée sur des travaux en économie écologique qui ont mis l'accent non plus uniquement sur l'importance de protéger la nature pour elle-même, mais aussi parce qu'elle rend des services à l'économie et à la société (épuration de l'eau, stockage du carbone, pollinisation, etc.) qui en dépendent fortement, et qu'elle joue ainsi un rôle essentiel de « système de support de vie ».

Aujourd'hui, nous rentrons à mon avis dans une nouvelle séquence où l'on voit de nombreux acteurs économiques et publics prendre des engagements pour la nature *via* diverses initiatives. La question centrale devient alors de savoir comment faire pour que ces engagements ne restent pas des vœux pieux, et qu'ils puissent se traduire concrètement dans des formes d'actions de protection ou de régénération de la biodiversité. La mesure de la valeur économique des écosystèmes ne suffit plus. Il faut maintenant des méthodes et des outils qui permettent d'aller plus loin : pour demander et rendre des comptes sur ces engagements biodiversité, pour suivre et évaluer les résultats environnementaux obtenus, pour pouvoir coordonner et comparer les actions conduites, pour se répartir les coûts et les efforts, etc. C'est ce que peut apporter selon moi la comptabilité écologique.

Plus fondamentalement, ces engagements pour une plus grande prise en compte des écosystèmes dans nos modes de vie et de production doivent nous amener à réfléchir à la réorganisation des divers collectifs que l'on forme, et à redéfinir l'horizon de valeurs que l'on se donne, et ce sans court-circuiter le travail politique forcément nécessaire pour cela. Il faut considérer ces enjeux à l'échelle des territoires, nationale et européenne, notamment avec le Green deal. La mission Notat-Sénard par exemple allait dans ce sens également à l'échelle des entreprises, leurs missions, les réflexions autour du changement de la gouvernance des entreprises de l'économie sociale et solidaire... Maintenant, comment aller plus loin pour concrètement mettre en œuvre ces nouvelles définitions de ce qu'est le collectif entreprise, pour qu'elle puisse contribuer à générer des valeurs pour elle-même et en même temps, pour la société ? Dans le même temps, au niveau des territoires où les acteurs privés et publics

interagissent, comment se réorganiser pour prendre en charge les préoccupations écologiques ? L'enjeu désormais, est de réfléchir à ces modes d'organisation à différentes échelles et aux outils qui peuvent les accompagner, pour trouver un nouvel équilibre avec le vivant. Là aussi la comptabilité a un rôle clé à jouer.

Vous nous faites comprendre que le système comptable est généralement vu comme un élément neutre et apolitique alors qu'en réalité, il traduit une vision du monde, une vision que l'on peut envisager de faire évoluer...

La comptabilité est tout sauf apolitique. J'aime bien parler de « cosmologie comptable » : elle traduit une manière de se représenter le monde et de représenter ce qui compte. Comment créer des catégories pertinentes par rapport à notre représentation du monde ? Voici un exemple que j'aime beaucoup : Henry David Thoreau a écrit *Walden ou la Vie dans les bois*. Ce philosophe et naturaliste américain du XIXe siècle s'est installé dans une cabane durant deux années près d'un étang. Il a montré que l'on peut vivre en autonomie dans cette cabane en s'organisant, et pour ce faire il a adopté un système comptable qui cherchait à arriver à zéro. Autrement dit, un système qui cherche à dépendre le moins possible du monde extérieur, en ne vendant et en n'achetant que ce qui est strictement nécessaire pour vivre. Tout cela pour dire que les comptabilités ne font rien d'autre que de traduire des rapports au monde et des choix d'organisation qui y sont associés. Pour nos enjeux écologiques c'est très important, car il y a différentes manières de parler de la question écologique, de se demander si un écosystème est une simple source de valeurs pour l'économie, ou si c'est une source de préoccupation à prendre en charge et pour lequel il faut s'organiser. La comptabilité est très politique dans le sens où des conventions et des normes comptables sont édictées après avoir été débattues dans des arènes avec des personnes chargées de les définir. La comptabilité pose la question de la responsabilité, de la reddition de comptes : sur quoi chacun est-il prêt à s'engager, à rendre des comptes, et quel type de compte ? Que faut-il inclure, changer, adapter ? Ce sont ce type de questions de fond que nous abordons au sein du programme de recherche « Entreprises humaines : Ecologie et philosophies comptables » que je co-dirige au Collège des Bernardins¹.

Au sein de la Chaire partenariale Comptabilité Ecologique², nous travaillons avec d'autres chercheurs et doctorants à l'expérimentation de modèles comptables concrets à trois niveaux : au niveau national, des entreprises et des écosystèmes. Notre vision se situe à l'articulation de ces trois niveaux, elle est orientée vers la réalisation

des objectifs écologiques définis scientifiquement et qui peuvent être fixés par le droit, ou qui peuvent être négociés entre acteurs. L'idée est de savoir comment gérer et organiser des ressources, comment budgéter des coûts pour pouvoir conserver et régénérer les écosystèmes. Cela va se traduire différemment aux trois niveaux : au niveau des entreprises, avec la méthode CARE (Comprehensive Accounting in Respect of Ecology), la question est de savoir dans quelle mesure les entreprises vont pouvoir reconnaître et intégrer des dettes écologiques. En utilisant des écosystèmes pour leurs activités de production, elles génèrent des dégâts. Comment alors intégrer dans le bilan et le compte de résultat les coûts nécessaires à la restauration de ces dégâts, et ce faisant mener une réflexion sur la transformation des modèles d'affaires, la valeur de l'entreprise, etc. ?

Ensuite au niveau de l'État, il s'agit de travailler sur la prise en compte des écosystèmes dans la comptabilité nationale. Il y a eu des initiatives, comme l'Évaluation française des écosystèmes et des services écosystémiques, qui visait à donner une image globale de la qualité des écosystèmes en France. Mais comment faire le lien avec les comptes nationaux ? Nous travaillons au sein de la chaire sur le concept des « coûts écologiques non payés » qui consiste à calculer les coûts qu'il faudrait mettre en place pour régénérer ou restaurer les dégâts faits à l'échelle du territoire français sur différents écosystèmes. Ces coûts peuvent être intégrés dans la comptabilité nationale, ils vont évidemment impacter les indicateurs de richesse nationale puisqu'ils apparaîtraient comme une dette envers la nature.

Enfin, nous travaillons sur la manière d'inventer de nouvelles formes de comptabilités qui vont structurer des écosystèmes d'acteurs sur les territoires. Si une rivière est dégradée du fait des rejets d'une ou plusieurs entreprises, et que par ailleurs il y a des acteurs qui cherchent à agir autour de cette rivière : des associations, un syndicat... Comment faire en sorte que ces acteurs se donnent un référentiel commun de qualité écologique de la biodiversité de cette rivière, et négocient des responsabilités pour se rendre des comptes, négocier des efforts et des coûts à passer pour restaurer cette rivière ? Comment s'organiser collectivement autour de cette préoccupation commune qu'est la rivière ? C'est surtout sur ce troisième niveau de comptabilités de gestion écosystème-centrées que portent mes travaux au sein de la chaire.

Comment vos travaux sont-ils reçus par les industries, sont-elles mûres pour assumer cette dette vis-à-vis de la nature ?

C'est une question essentielle. Des acteurs publics ou privés ont déjà amorcé des initiatives et sont prêts à améliorer leur prise en charge de l'environnement. La réponse facile à votre question serait de dire « il faut le droit ». Il faut effectivement du droit contraignant ou incitatif, mais il y a aussi une manière de créer et chercher des alliances entre acteurs de l'environnement, qui acceptent de se lancer dans un travail d'enrôlement des autres acteurs et de construction de cet espace collectif autour de la gestion des biens communs. Tout cela dépend énormément des cas et des rapports de force, c'est d'ailleurs une question centrale dans notre analyse.

Nous avons fait une première expérimentation du modèle de comptabilité de gestion écosystème-centrée, portant sur la gestion d'une nappe dans les Yvelines. La question était de savoir comment protéger la qualité de cette nappe, sachant qu'il y a beaucoup de

pesticides et de nitrates. Un certain nombre d'initiatives existent déjà, une grande entreprise d'eau est investie dans la tentative d'améliorer la qualité de l'eau du captage en créant une dynamique collective, notamment avec les agriculteurs. Une collectivité s'implique également et l'agence de l'eau apporte des financements. Il y a tout un travail politique et de négociation envers les acteurs polluants et pour les accompagner vers des modèles plus vertueux du point de vue environnemental. Vous pouvez avoir deux attitudes : vous pouvez vous dire « on va co-construire une comptabilité prenant en compte l'ensemble des problèmes des uns et des autres » et dans ce cas, vous prenez le risque d'affaiblir l'aspect environnemental. Seconde attitude : vous créez des comptabilités entre les acteurs de l'environnement pour équiper leur action stratégique axée sur l'efficacité écologique et pour disposer de propositions qui sont à la hauteur du rapport de force des uns par rapport aux autres. Il faut s'efforcer de trouver le bon équilibre entre ces deux perspectives, et tout cela dépend toujours du contexte. À ce stade, ces approches sont encore un peu conceptuelles, nous travaillons dessus.



« Les comptabilités ne font rien d'autre que de traduire des rapports au monde et des choix d'organisation qui y sont associés »

Comment sont reçus vos travaux, tant dans l'univers politique qu'économique ?

Nos travaux sont encore assez émergents et souvent, ils sont mal compris au départ. La comptabilité est reçue comme une matière aride, neutre, qui ne se discute pas alors qu'en réalité l'enjeu des systèmes comptables est précisément de générer de la discussion et du débat entre ses utilisateurs. Il y a toujours cette première appréhension à dépasser. Ensuite, il y a la crainte de réduire la complexité d'un problème à ses enjeux financiers. Nous avons donc toujours un premier travail de déminage pour démontrer que justement, c'est aussi un moyen de réviser notre représentation du monde et de le mettre en lien avec des indicateurs écologiques et des objectifs à atteindre. Nous sommes en train de dépasser cette première séquence, le débat se structure peu à peu autour de la comptabilité.

En même temps le sujet suscite de l'attention, car les gens cherchent des outils. Mais bien sûr, ces outils ne donnent pas des réponses toutes faites, ils sont là pour cadrer des questions qui doivent être posées au niveau d'une entreprise, d'un collectif territorial, d'un acteur public... Tout cela s'accompagne d'un travail de redéfinition des valeurs que l'on vise, et cette tâche-là est difficile. On est obligé d'accompagner ceux qui travaillent avec nous dans ce travail parfois un peu délicat, d'autant plus que cela demande de parler d'efforts et de coûts, et non pas seulement de valeurs.

Nous-mêmes sommes encore dans une phase d'expérimentation et de développement théorique. Les expérimentations maintenant, se font en recherche-action avec des acteurs motivés, ce qui permettra d'avoir de premiers vrais exemples à montrer. Les acteurs qui nous suivent prennent un risque au sens positif du terme, de s'engager dans un travail de redéfinition des choses.

Plus généralement, je suis persuadé qu'il y a un enjeu à faire monter en puissance un secteur industriel de l'environnement, qui s'engage sur des résultats environnementaux et dont le cœur de métier est de produire du résultat environnemental. ●

1. <https://www.collegedesbernardins.fr/recherche/entreprises-humaines-ecologie-et-philosophies-comptables>
2. <https://www.chaire-comptabilite-ecologique.fr>

ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE, DES PROPOSITIONS POUR BOOSTER LE SECTEUR



Le secteur de l'économie sociale et solidaire, qui rassemble plus de deux millions de salariés et près de 15 % de l'emploi privé, est un réseau qui, après une phase de développement, est maintenant en phase de structuration. Cette phase intervient alors même qu'une crise frappe l'économie. À la sortie du confinement, 30 000 associations œuvrant dans l'ESS étaient menacées de dépôt de bilan et 55 000 craignaient de ne pas pouvoir maintenir leur niveau d'emploi.

À l'heure où est discuté le budget 2021, ESS France, le réseau qui assure la promotion en France du secteur, vient de dévoiler une série de propositions afin de soutenir les entreprises de l'ESS :

- Renforcer les moyens de l'accompagnement et de la structuration de l'écosystème de l'ESS dans les territoires à travers le soutien supplémentaire de deux millions d'euros aux têtes de réseau, ainsi que le doublement du budget du Dispositif Local d'Accompagnement.
- Abaisser à 5,5 % la TVA des structures de la réparation et du réemploi. L'objectif est de créer un dispositif fiscal incitatif pour les activités de réparation, de réemploi et de réutilisation pour constituer un levier important du changement de la consommation. L'exemple du vélo, qui connaît un essor sans précédent, est régulièrement cité : selon ESS France, 1,5 millions d'exemplaires seraient jetés chaque année en grande partie à cause du coût de leur réparation.
- Redéployer les 155 millions d'euros produits par l'augmentation de taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), sur les activités d'enfouissement des déchets.
- Le réseau souhaite également que les entreprises solidaires d'utilité sociale (Esus) soient autorisées à bénéficier du dispositif IR-PME, qui octroie une réduction d'impôt aux contribuables en investissant dans des PME agréées.
- Soutenir l'emploi associatif par l'adaptation des Parcours Emploi Compétences ainsi que le fléchage de 21 millions d'euros alloués au fonds économie circulaire de l'ADEME vers de l'aide au poste.

Marjolaine Koch

L'ESS, UNE ÉCONOMIE À PART ENTIÈRE

Olivia GRÉGOIRE

► Secrétaire d'État à l'Économie sociale, solidaire et responsable



La treizième édition du mois de l'économie sociale et solidaire qui, chaque mois de novembre, offre à tous les acteurs de l'ESS la possibilité de s'exposer sur tous les territoires, sera une édition confinée. C'est paradoxal mais c'est ainsi : le mois où l'ESS va à la rencontre des autres sera aussi le mois où l'ESS comme ces autres devront précisément rester chez eux.

« Parce que les acteurs de l'ESS sont mal équipés, tant culturellement que techniquement, à aller chercher les aides mises à la disposition des acteurs économiques, la puissance publique doit adapter son action »

Avec le confinement, les braderies solidaires, les tiers-lieux ou les ressourceries ont été contraints de fermer leurs portes comme tous les établissements non-essentiels recevant du public. C'est un crève-cœur, tant pour les femmes et les hommes qui les animent que pour les équilibres financiers de ces entreprises. C'est d'autant plus un crève-cœur que la pandémie nous a rappelé l'importance vitale qu'avaient pour nous certains acteurs que nous avons tendance à négliger : si l'on a beaucoup parlé des librairies, on n'a pas assez rappelé combien la forte demande de lien social s'était d'abord

adressée aux métiers de l'ESS, que l'on pense aux associations d'aide à domicile ou aux achats en circuits courts.

Le confinement a rappelé le besoin urgent que les Français avaient d'un lien social et solidaire. D'un côté, ils ont découvert ou redécouvert les circuits courts, soit parce que le confinement leur imposait de demeurer dans un rayon proche de leur domicile, soit parce que l'acte de commander en ligne soulignait la distance qu'ils avaient pu mettre entre leur achat et son lieu de vente ; de l'autre, ils ont pris conscience des difficultés très concrètes que posait cette rupture brutale dans les liens humains, ainsi qu'en témoigne la hausse très nette des dons aux associations dès le premier semestre de 2020 (+ 22 % par rapport au premier semestre 2019).

Si l'épidémie nous a rappelé notre besoin de contact humain, elle a aussi rappelé à ces structures fondées sur l'humain qu'elles étaient des acteurs économiques. En effet, pour les petites associations nées d'une initiative locale, focalisées sur les problèmes du quotidien, les crises économiques étaient jusqu'à présent un soubresaut aux conséquences lointaines. La bourse pouvait s'effondrer, cela ne remettait pas en cause l'engagement et l'abnégation des femmes et des hommes qui inscrivent leur action précisément à rebours de ces circuits éloignés et désincarnés. Or, en rompant l'activité économique, le confinement les a remis sur le même pied que les entreprises classiques.

C'est un changement d'approche radical auquel il a fallu faire face en quelques semaines. Avec des effets prévisibles : alors même que les associations étaient pleinement éligibles au fonds de solidarité qui a débloqué 6,3 milliards d'euros entre mars et septembre au profit des petites entreprises et des indépendants, il apparaît que seules 15 000 associations y ont eu recours, pour une enveloppe totale de 67 millions d'euros, soit environ 1 % des crédits.

Parce que les acteurs de l'ESS sont mal équipés, tant culturellement que techniquement, à aller chercher les aides mises à la disposition des acteurs économiques, la puissance publique doit adapter son action : elle doit certes considérer l'ESS comme une économie à part mais également comme une économie à part entière.

Comme un palindrome, l'ESS se lit en effet dans les deux sens, elle n'est une économie que dans la mesure où elle est sociale et solidaire ; elle ne peut être sociale et solidaire que parce qu'elle est une économie. C'est d'ailleurs pourquoi le mois de l'ESS a lieu en novembre car le chiffre 11 en fait l'unique palindrome de notre calendrier. ●



L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE AU SENS LARGE

Denise SAINT-PÉ

- ▶ Sénatrice UC des Pyrénées-Atlantiques
- ▶ Membre de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Membre du Conseil supérieur de l'énergie
- ▶ Conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine



En ce mois de novembre, traditionnellement consacré à la promotion de l'économie sociale et solidaire (ESS), il est difficile de ne pas faire de raccourcis en mettant en parallèle les grands principes qui régissent cette approche à savoir la solidarité, l'utilité sociale, la territorialité et la dégradation de l'économie traditionnelle notamment liée à la pandémie de Coronavirus et aux confinements successifs qui y sont attachés.

En effet, avec un cadre juridique rénové depuis la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014, les structures qui la composent, adoptent traditionnellement des modes de gestion démocratiques et participatifs, avec un encadrement strict de l'utilisation des bénéfices qu'elles réalisent et s'organisent le plus souvent sous forme associative, syndicale, en fondations, mutuelles ou sociétés commerciales ad hoc.

Ainsi, à un moment où de nombreux discours évoquent le monde d'après, la résilience face aux événements extérieurs, comment ne pas considérer que l'ESS constitue une piste de réorganisation économique et sociale pour demain ?

Le sujet n'est cependant pas nouveau car depuis de nombreuses années déjà, cette économie alternative se

développe par réaction aux lacunes des systèmes traditionnels et regroupe désormais en France plus de deux millions de salariés et près de 15 % de l'emploi privé, soit 10% du PIB.

Il est vrai que les sociétés coopératives et participatives (SCOP) par exemple, sont pour la plupart d'entre elles fortement implantées dans le tissu économique local et ont largement démontré leur efficacité depuis plusieurs décennies. De même, les Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP) ont permis de développer les circuits courts agricoles qui sont de plus en plus plébiscités par le consommateur et les professionnels. Les projets participatifs enfin, qui permettent aux citoyens de s'approprier des projets économiques, en participant à leur financement et à leur gouvernance, se multiplient dans de nombreux domaines.

Cependant, à l'instar des acteurs économiques en général, l'ESS souffre des conséquences de la situation sanitaire qui frappe actuellement le monde. De nombreuses structures se retrouvent en grande difficulté alors qu'elles sont pourvoyeuses d'emplois non délocalisables et pratiquent pour beaucoup d'entre elles, l'insertion par l'activité économique.

C'est pourquoi un fonds d'urgence à destination principalement des petites associations (moins de 10 salariés) a été créé à l'occasion du quatrième projet de loi de finances rectificative

pour 2020, comme l'a annoncé la secrétaire d'État à l'ESS, Olivia Grégoire. Ce dispositif, qui ne sera malheureusement pas opérationnel avant début 2021, leur proposera une aide comprise entre 5 000 et 8 000 euros afin de leur permettre de poursuivre leur activité, de financer les emplois de leurs salariés et de répondre aux problèmes de trésorerie. Je soutiendrai cette démarche au Sénat.

Je tiens également à rappeler que les structures de l'ESS sont pleinement éligibles à tous les dispositifs mis en place par le gouvernement depuis le début de la crise sanitaire (prêts garantis par l'État, accès au fonds de solidarité, activité partielle, ...)

L'État Providence semble ainsi être devenu indirectement, qu'on le veuille ou non, un acteur de l'économie sociale et solidaire. ●



« De nombreuses structures se retrouvent en grande difficulté alors qu'elles sont pourvoyeuses d'emplois non délocalisables et pratiquent pour beaucoup d'entre elles, l'insertion par l'activité économique »

« Il faut favoriser le développement de l'économie sociale et solidaire »

Depuis le début de la crise sanitaire, les acteurs de l'économie sociale et solidaire sont sur le pont et font preuve d'un engagement total. La contribution du secteur à l'émergence d'un modèle de société plus responsable doit être favorisé et encouragé.



Entretien avec **Jean Arondel**
Président de la Fédération nationale des Caisses d'Épargne

Quel regard portez-vous sur le secteur de l'économie sociale et solidaire ?

Jean ARONDEL. L'économie sociale et solidaire est en plein essor et la place qu'elle occupe est appelée à croître dans les années qui viennent car son action est tournée vers l'intérêt général et elle apporte des réponses innovantes aux aspirations d'un nombre de plus en plus élevé de citoyens. L'ESS favorise l'évolution de notre société vers un modèle plus local, plus durable et plus inclusif. Elle joue également un rôle majeur en matière de développement économique des territoires et représente à ce titre 12 % de l'emploi en France. En tant que banques régionales et coopératives, les Caisses d'Épargne appartiennent à cette « grande famille » qu'est l'ESS et elles en accompagnent le développement quotidiennement, par leur soutien et leurs financements.

Quels enseignements peut-on tirer de la crise sanitaire pour le secteur de l'ESS ?

Jean ARONDEL. Nous étions déjà convaincus de la résilience du modèle de société porté par l'ESS, cette crise sanitaire en fournit une nouvelle démonstration. La capacité d'adaptation, d'innovation et la créativité de ses structures pour poursuivre voire développer leurs activités dans ce contexte forcent le respect. Depuis le début de la crise, l'économie sociale et solidaire est en première ligne pour répondre à l'urgence sanitaire, subvenir aux besoins des personnes fragilisées et prendre part à l'élan de solidarité nationale. A titre d'exemple, en plus de la continuité de service dans les territoires, des prêts garantis aux petites et moyennes entreprises, les Caisses d'Épargne ont mobilisé près de 2 M€ de dons aux associations sur la période. Les particuliers également ont été généreux, leurs dons au profit d'acteurs de l'intérêt général ont augmenté de 20 % au 1er semestre 2020, comparé à l'année 2019. Mais nous savons d'ores et déjà que, derrière l'extraordinaire élan de générosité, cette crise aura des conséquences sur la durée et il faut s'attendre à une augmentation importante des besoins dans les mois et les années qui viennent. J'ajoute que nombre de structures de l'ESS ont vu leur activité décroître, voire

s'arrêter. Elles se trouvent donc elles-mêmes fragilisées, ce qui fait porter un risque supplémentaire sur l'emploi et la cohésion sociale.

Que faire pour permettre à l'ESS de répondre à ces besoins ?

Jean ARONDEL. Du fait de la situation économique liée au COVID 19, certains acteurs de l'ESS, comme les associations, s'inquiètent de la pérennité des financements reçus des entreprises jusqu'à présent. Il nous paraît aujourd'hui nécessaire d'assouplir le cadre fiscal du don, tel que fixé depuis la Loi de finances 2020, afin de permettre aux entreprises de maintenir leur niveau d'engagement en faveur de l'intérêt général. Membres et partenaires de premier plan de l'ESS, les Caisses d'Épargne sont des parties prenantes actives du développement du secteur et du déploiement des mesures de



Piurpin/Photomanistop

soutien qui lui sont applicables pour traverser la crise : accès au fonds de solidarité, prêts garantis par l'Etat, dispositif d'activité partielle, exonération et report de charges, plans de soutien régionaux et sectoriels...

L'action des Caisses d'Épargne s'inscrit en appui de celle conduite par le secrétariat d'État chargé de l'économie sociale, solidaire et responsable pour favoriser le développement d'un modèle porteur de sens et relever les défis de la relance économique, de la transformation écologique et de l'inclusion sociale.

ESS, ALIMENTATION DURABLE ET LOCALE : LES LIAISONS HEUREUSES

Frédéric MARCHAND

- ▶ Sénateur RDPI du Nord
- ▶ Vice-président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable



Changement climatique, effondrement de la biodiversité, crises à répétition du monde agricole, précarité alimentaire... de nombreux facteurs poussent à transformer notre modèle alimentaire, en repensant les modes de production et de consommation vers davantage de soutenabilité et d'ancrage territorial. Ces transformations ne pourront se faire sans la prise en compte du pouvoir d'achat des familles en difficulté et la rémunération au juste prix des producteurs, cela est d'autant plus vrai avec la crise sanitaire que nous vivons.

Face aux dysfonctionnements et à l'essoufflement de nos systèmes de production et de consommation alimentaire, les agriculteurs, les consommateurs et la société civile dans son ensemble se sont organisés, en se basant sur les principes de l'économie sociale et solidaire, pour mettre en place d'autres modèles permettant de mieux produire et consommer à des prix raisonnables. À ce titre, il faut rappeler que l'économie sociale et solidaire est largement présente dans le milieu agricole et alimentaire puisque 3 agriculteurs sur 4 font partie d'une coopérative, le secteur coopératif agricole employant environ 165 000 agriculteurs.

Les banques alimentaires et associations, malheureusement devenues partie intégrante du paysage de la protection sociale, permettent de pallier l'urgence en collectant des produits alimentaires pour distribuer des repas à des millions de personnes en situation précaire, mais sans permettre à tous d'accéder à une alimentation durable et de qualité.

Par ailleurs, les inégalités sociales et la précarité génèrent d'importantes disparités en matière de comportements alimentaires et de risque nutritionnel. À la pauvreté économique s'ajoute alors la pauvreté alimentaire, engendrant souvent des problèmes de santé.

Face à ce défi, l'ESS peut être envisagée comme une des réponses possibles à la précarité alimentaire en favorisant la réunion de différents partenaires privés et institutionnels, pour construire des solutions en remettant les agriculteurs et les bénéficiaires de

l'aide alimentaire au cœur des décisions et de la conception des initiatives. Aussi, faut-il envisager l'alimentation comme un levier de revitalisation des territoires avec de nouvelles expérimentations et de coopérations.

C'est le cas des Pôles Territoriaux de Coopération Économique (PTCE) qui permettent à un ensemble d'acteurs de terrain de s'associer autour d'un projet économique et ainsi recréer des filières, des emplois et revitaliser les territoires. C'est aussi le cas avec les Projets Alimentaires Territoriaux (PAT) qui ont pour objectif de relocaliser l'agriculture et l'alimentation dans les territoires en soutenant l'installation d'agriculteurs, les circuits-courts ou les produits locaux dans les cantines et ont également inscrit dans leurs enjeux la question de l'accessibilité à une alimentation de qualité. À mon sens, nous pourrions aller plus loin, dans cette démarche avec la création de Contrat Alimentaire Local, au niveau des agglomérations pour être au plus proche des problématiques des agriculteurs et des besoins des consommateurs.

« L'ESS peut être envisagée comme une des réponses possibles à la précarité alimentaire en favorisant la réunion de différents partenaires privés et institutionnels »



Ces nouvelles formes de coopérations à l'échelle des territoires permettent de faire travailler différents acteurs en mettant l'alimentation durable et de qualité pour tous au centre de plusieurs politiques publiques pour imaginer une production solidaire, souvent bio et à la croisée entre juste rémunération du producteur, baisse du prix pour les consommateurs et circuits-courts. ●

L'ESS A TOUTE SA PLACE DANS LA RELANCE !

Anne-Laurence PETEL

- ▶ Députée LaREM des Bouches-du-Rhône
- ▶ Secrétaire de la commission des Affaires économiques
- ▶ Coprésidente du groupe d'études Économie sociale et solidaire



En ces temps où la COVID 19 et les statistiques hospitalières rythment notre quotidien, Il est presque banal d'affirmer que la triple crise que nous traversons, sanitaire, économique et sociale, révèle la place capitale de l'économie sociale et solidaire dans nos vies tant le secteur est sollicité.

Qu'il s'agisse des services à la personne, de l'organisation des solidarités, du monde culturel ou des structures éducatives, les acteurs de l'ESS, sont en première ligne face aux difficultés socio-économiques que notre société rencontre.

Qu'il s'agisse d'une épicerie solidaire destinée aux étudiants à Aix en Provence, fortement mobilisée pendant le confinement, ou d'une association circassienne qui a adapté ses activités et déployé un festival durant l'été pour assurer l'emploi des artistes et l'animation culturelle estivale, tous les champs de l'ESS sont mobilisés.

Pour affronter la crise comme pour la relance, il est primordial que nous les aidions en particulier sur trois points : la reconnaissance du secteur, son financement et sa prise en compte par les pouvoirs publics.

La reconnaissance de l'ESS et sa place capitale dans l'économie se sont traduites dans l'action du Gouvernement par trois décisions

symboliques et tout sauf anecdotiques : la nomination à l'été d'une secrétaire d'État dédiée au secteur, avec une personnalité forte pour le porter en la personne d'Olivia Grégoire ; son rattachement au ministère de l'économie, qui n'enlève en rien sa nature solidaire mais lui donne une bien meilleure visibilité ; enfin une évolution de la maquette budgétaire qui permet de doter l'ESS d'un budget en propre.

Le financement de l'ESS est un enjeu pour son changement d'échelle. Pour stabiliser le secteur, il est essentiel d'assurer un financement durable aux structures. C'est pourquoi il nous faut être encore plus incitatif sur l'épargne et l'investissement solidaires.

Dans le budget 2021 nous avons défendu une hausse des réductions fiscales d'impôt sur le revenu (IR) pour les investissements dans les entreprises solidaires, mais également le relèvement du plafond global de réduction d'impôt sur le revenu de ces investissements.

« Pour affronter la crise comme pour la relance, il est primordial que nous les aidions en particulier sur trois points : la reconnaissance du secteur, son financement et sa prise en compte par les pouvoirs publics »

Nous avons aussi ouvert avec PACTE la présence d'unités de compte (UC) solidaires dans les contrats d'assurance-vie multi-supports et élargi l'épargne solidaire à toutes les formes d'épargne retraite d'entreprise. Permettre aux épargnants de faire le choix de la solidarité est un enjeu majeur pour l'ESS dans un contexte où l'assurance vie constitue 1/3 de l'épargne des Français et où l'épargne salariale est élargie à toutes les entreprises.

Enfin, dans le cadre de la dynamique du Plan de relance, l'ESS aura un rôle clé à jouer, par la nature de ses activités et son ancrage local. Nous aurons besoin de mobiliser les acteurs de l'insertion, de la formation, du médico-social ou encore de la transition écologique, pour opérer le virage vert souhaité par le Gouvernement, et pour faire émerger des projets au plus près des territoires qui répondent aux besoins de tous nos concitoyens. Dans cette perspective, nous avons un enjeu fort à garantir la compréhension de ce secteur clé de l'économie locale par les pouvoirs publics, pour permettre l'émergence d'initiatives, en complémentarité avec le reste de l'économie.

Les Préfets à la relance devront compter sur l'ESS dans les territoires. Pour une relance innovante et efficace, créatrice d'emplois non délocalisables. ●



IL EXISTE UN MODÈLE D'ÉCONOMIE « AUTREMENT », AU SERVICE DES HOMMES ET DE LA PLANÈTE

Sophie TAILLÉ-POLIAN

- ▶ Sénatrice Écologiste-Solidarité et territoires du Val-de-Marne
- ▶ Vice-présidente de la commission des Finances
- ▶ Rapporteur spécial du budget Travail et emploi



La crise sanitaire que nous traversons met à rude épreuve la capacité de résilience de notre économie. Toutes nos fragilités d'avant la crise (la précarisation croissante de l'emploi, l'état critique des infrastructures et des services publics, l'absence de dialogue social dans les entreprises...) se sont transformées en fissures que la crise est venue agrandir.

La fuite en avant libérale a connu un arrêt net et brutal par le confinement, provoquant comme une grande inspiration. Nombreux sont les citoyens et les citoyennes que ce choc a amené à s'interroger en profondeur sur notre mode de vie, à réaliser que la crise sanitaire se double d'une crise de sens et d'une inversion de la pyramide de l'utilité sociale. Nos équipes soignantes, nos personnels d'entretien, nos conducteurs de métro, nos paysans, notre personnel de caisse ou encore celui de l'aide à la personne, ces hommes et ces femmes qui souffrent souvent de conditions

« La volonté d'occuper des emplois qui « ont du sens », d'adapter son mode de vie et sa consommation pour respecter notre environnement, est devenue une préoccupation centrale pour les citoyennes et citoyens. »

de travail dégradées, de bas salaires et parfois d'une précarité de l'emploi, ce sont elles et eux qui ont continué le mouvement quand tout se figeait, qui ont assuré le minimum vital. La volonté d'occuper des emplois qui « ont du sens », d'adapter son mode de vie et sa consommation pour respecter notre environnement, est devenue une préoccupation centrale pour les citoyennes et citoyens. Cette crise de sens se propage encore plus vite que l'épidémie. Elle atteint désormais l'entreprise dans ses fondements, jusque dans sa culture. Les jeunes diplômés se détournent des multinationales qui polluent, qui accaparent les richesses du globe et profitent de la sueur des gens pour les transformer en profits froids. Cette nouvelle génération les contraint d'ailleurs à dépenser des sommes folles en greenwashing ou en « Responsabilité Sociale d'Entreprise » pour racheter le manque de sens de leur raison d'être !

Pourtant il existe un modèle d'économie « autrement », au service des Hommes et de la planète. C'est le grand oublié des

plans de relance, qui résiste tant bien que mal (et parfois mieux) à la crise sanitaire : c'est l'Économie Sociale et Solidaire. Ce sont ces modèles coopératifs qui, du fait de leur fonctionnement vertueux, ont constitué des fonds de réserves qui leur permettent de tenir bon malgré la baisse brutale d'activité. Nous avons d'ailleurs dû batailler pour obtenir au Sénat le retrait de la tentative de fiscalisation de ces mises en réserve. Ce sont aussi ces structures mutualistes exemplaires qui ont souhaité étendre leur couverture santé à l'ensemble des agents de la fonction publique en guise de solidarité même s'ils n'étaient pas adhérents, ou celles qui ont remboursé les cotisations de leurs sociétaires en raison de la baisse ponctuelle des sinistres.

D'autres branches de l'ESS ne résistent malheureusement pas autant à la crise sanitaire. Malgré la plus-value indiscutable de leur mission d'intérêt général, de nombreuses associations qui œuvrent à la création de lien social par l'animation culturelle et sportive dans les territoires, sont contraintes de mettre la clé sous la porte. L'asphyxie financière des collectivités territoriales qui sont les premières à financer l'économie locale, la suppression des emplois aidés et la chute de l'activité, pourraient leur être fatale.

Il n'y aura pas de retour à l'avant crise sanitaire comme nous l'avons connu. L'heure est aux choix. Le Gouvernement continuera-t-il de concentrer les aides directes et indirectes sur les grandes entreprises qui n'en ont pas besoin, sans aucune contrepartie, alors que les structures d'ESS les plus fragiles ne sont pas éligibles aux prêts qui exigent un minimum de fonds propres ? Ou conviendra-t-il que le progrès, social, humain, ne peut se concevoir que dans la promotion d'un modèle économique, plus résilient par sa nature démocratique, qui rompt avec la logique de profit et concourt à l'intérêt général ? ●



POUR UNE VALEUR AJOUTÉE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

Stéphane VIRY

- ▶ Député Les Républicains des Vosges
- ▶ Membre de la commission des Affaires sociales
- ▶ Membre du Conseil national de l'insertion par l'activité économique



Pour une Valeur Ajoutée sociale et environnementale, la France doit croire en l'économie sociale et solidaire (ESS), et adapter ses lois et règlements. Au fil du temps et de l'engagement constant et militant de ses acteurs, le secteur de l'ESS a trouvé une place dans l'économie nationale. A travers différentes formes d'entreprenariat, il contribue à hauteur de 10 % du PIB, il représente environ 15 % des emplois privés avec 2 millions de salariés. Les multiples initiatives des acteurs de l'ESS, la structuration du réseau de l'ESS et la convergence des soutiens publics ont conduit à la légitimité de l'économie sociale et solidaire, autant pour offrir des solutions de travail que pour répondre à des besoins sociétaux non satisfaits par les lois du marché.

Le développement de l'ESS poursuit son chemin par une modélisation empirique (qui mériterait à être davantage aidée par les pouvoirs publics) à partir de dynamiques territoriales, d'écosystèmes

coconstruits et de projets innovants socialement. Il est acquis que l'ESS est une voie opportune pour créer des emplois, notamment pour celles et ceux qui souffrent de difficultés sur le marché du travail. Il doit être également acquis que l'ESS constitue une filière économique, à l'instar d'autres filières productives de valeurs économiques. Et face aux transitions dont notre économie et notre société doivent se saisir, avec les objectifs environnementaux, sociaux et citoyens assignés, l'ESS est une filière d'avenir.

Aux termes de l'année 2020 et de son cortège de difficultés et remises en cause liés au COVID-19, la victoire escomptée contre l'épidémie suscite des espoirs et des perspectives de nouvel horizon, « *le monde de demain* ». Plus de proximité et de circuits courts, plus de productions locales, plus de réponses économiques territoriales... Ce nouvel horizon offre un champ d'action formidable pour la filière de l'ESS. En plus de la valeur économique, l'ESS apporte de la valeur sociale et environnementale.

Ainsi et désormais, des décisions sur les champs réglementaires, fiscaux et sociaux sont à prendre pour favoriser le potentiel de « *croissance verte et sociale* » de l'ESS, et en permettre son financement. Le mécénat des entreprises conventionnelles en faveur du développement des entreprises de l'ESS doit être encouragé. La fiscalité des activités de réemploi et de recyclage des matériaux doit être allégée pour être incitative au traitement des déchets. La valorisation d'un modèle entrepreneurial solidaire et coopératif doit être recherchée pour les acteurs de l'ESS. Le soutien à l'emploi associatif et inclusif doit être envisagé pour les structures de l'ESS. Voilà quelques idées pour donner à l'économie sociale et solidaire le droit d'être encore plus au service de l'égalité des chances et d'une société plus durable.

Si dans cette période troublée et incertaine, la France prend le parti de l'ESS, elle s'offre la possibilité d'une croissance arc-en-ciel au bénéfice de sa population. Chiche ? ●



« Désormais, des décisions sur les champs réglementaires, fiscaux et sociaux sont à prendre pour favoriser le potentiel de « croissance verte et sociale » de l'ESS, et en permettre son financement »

DONNER SA CHANCE À L'ESS

Régis JUANICO

- ▶ Député App. socialiste de la Loire
- ▶ Vice-président de la commission des Affaires culturelles et de l'Éducation
- ▶ Conseiller départemental de la Loire



La crise multiforme que notre pays traverse est l'occasion de donner sa chance à l'ESS. Si la pandémie s'est transformée en crise sanitaire en France, c'est en raison de choix publics contestables en matière d'organisation de la santé publique. Si elle a révélé des pénuries incompréhensibles (masques, matériel hospitalier, médicaments, tests...) c'est parce que notre pays s'est engouffré dans la libéralisation des échanges et les délocalisations.

Notre pays peut et doit faire le choix d'une autre organisation économique et sociale, qui repose notamment sur la capacité d'innovation, de solidarité et de transformation de l'ESS. Ce qui serait attendu d'un gouvernement conscient de ces enjeux, c'est une vision stratégique pour changer de modèle, et une mobilisation collective, y compris au moyen d'une forme de planification. Au lieu de cela, ce qui nous est proposé c'est le « retour à l'anormal », à grands renforts de milliards. Il faut relever l'économie, mais il faut aussi la transformer en y intégrant les impératifs de solidarité et d'innovation sociale, de relocalisation et de cohésion territoriale, de transition énergétique et alimentaire...

S'il faut donner sa chance à l'ESS, c'est parce que ses modèles entrepreneuriaux et ses finalités sont en cohérence avec les enjeux :

agir collectivement dans un but commun ; être soucieux de l'emploi des ressources (humaines, financières et naturelles) en agissant de manière durable et résiliente ; instiller de la démocratie et de la proximité dans l'économie ; enfin, s'extraire de la pression du résultat financier pour incarner une autre conception de la production et de partage de la valeur.

Grâce à leur très grande diversité d'activités (de l'industrie à la culture, du social au commerce, du transport au tourisme, de la banque et de l'assurance au sport et à l'éducation populaire, de l'énergie à l'agriculture...), les entreprises de l'ESS peuvent être au cœur d'une ambition transformatrice qui peut entraîner, au-delà de l'ESS, les entreprises conventionnelles qui veulent changer de modèle. Contre « l'ubérisation », prôtons au contraire « l'ESSisation » en pariant sur les capacités de l'ESS mais aussi sur la transformation d'un grand nombre d'entreprises.

Avant cela, il faudra permettre que les entreprises de l'ESS, comme les autres, survivent à une crise qui les frappe durement dans certains secteurs d'activité. Les annonces en faveur de l'ESS dans le cadre du plan de relance sont importantes, mais elles supposent que de nombreuses petites entreprises ou associations sauront accéder aux dispositifs d'aide, alors qu'elles sont fragilisées. Il faut donc d'urgence concevoir les moyens d'accompagnement pour leur permettre d'y recourir : les efforts des acteurs et de leurs têtes de réseaux et fédérations professionnelles doivent être soutenus.

Enfin, l'ESS ne doit pas craindre de se lancer des défis en partant à la conquête de nouveaux terrains. J'en veux pour preuve le monde sportif, que je connais bien, où les modèles économiques tant du sport amateur que du sport professionnel, sont à revoir, et où la prise en compte de l'impact social est une priorité. La voie de la relocalisation d'activités dans l'objectif d'une plus grande souveraineté économique, peut aussi s'incarner dans des dynamiques de l'ESS... Les enjeux sont posés, aux acteurs désormais de s'organiser, et aux pouvoirs publics de les soutenir. ●

« Contre " l'ubérisation ", prôtons au contraire " l'ESSisation " en pariant sur les capacités de l'ESS mais aussi sur la transformation d'un grand nombre d'entreprises »



TRIBUNES

RAIL : DEUX ENJEUX POUR UN RETOUR EN FORCE



Les années qui viennent devraient marquer d'une part, l'arrivée de la concurrence et d'autre part, une relance du fret. A l'heure où la circulation des camions comme des automobiles est pointée pour ses émissions de CO₂, le rail dispose d'arguments de poids pour devenir une « valeur refuge » écologiquement compatible avec les accords de Paris.

Fret

La part de marché du rail pour le transport de marchandises a chuté en 20 ans, pour passer de 18 à 9 %, soit 33,4 milliards de tonnes. En 1974, le trafic de marchandises avait atteint son maximum avec 74 milliards de tonnes-kilomètres. C'est donc un processus de reconquête ferroviaire que souhaite lancer le Gouvernement, qui annonce son souhait de doubler le tonnage transporté d'ici à 2030. Réunis au sein d'un collectif baptisé 4F (Fret ferroviaire français du futur), les opérateurs, Fret SNCF, Europorte et Euro Cargo Rail principalement, ont réfléchi aux conditions qui permettraient d'atteindre cet objectif. Parmi les pistes, la multiplication des exonérations des droits de péage et la création de nouvelles autoroutes ferroviaires. Selon la loi d'orientation des mobilités, le gouvernement a l'obligation de présenter une stratégie pour le fret ferroviaire d'ici la fin de l'année. L'État a annoncé que 4,7 milliards d'euros du « plan de relance » seraient dédiés au développement du secteur ferroviaire, dont le transport de marchandises.

Ouverture à la concurrence

Exigée par Bruxelles, l'ouverture à la concurrence sur le rail en France suit son cours depuis la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Depuis cette année, la SNCF a perdu son monopole sur le TGV : des groupes étrangers, Renfe, Thello et Trenitalia, vont proposer leurs services sur certaines lignes, comme Milan-Lyon-Paris pour l'opérateur italien, qui après un retard dû au confinement, devrait se lancer courant 2021. De son côté, SNCF va lancer Ouigo en Espagne.

Le TGV étant le marché le plus rentable de la SNCF, la compagnie française devrait fournir des efforts pour maintenir son statut de leader, notamment en imaginant une tarification plus lisible, annonçait le PDG Jean-Pierre Farandou.

Un autre front s'ouvrira sur le marché des trains régionaux, où depuis fin 2019, les régions peuvent lancer des appels d'offres sur toutes leurs lignes pour choisir un nouvel exploitant. Paca, Grand Est, Hauts-de-France, Pays de la Loire et Ile-de-France ont lancé ce processus très long, dans le but d'obtenir une meilleure qualité de service à moindre coût. La SNCF réalisant 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires par an sur les trains régionaux, ce passage à la concurrence est un véritable défi pour elle.

Marjolaine Koch

DES INVESTISSEMENTS MASSIFS ET NÉCESSAIRES

Jean-Baptiste DJEBBARI

► Ministre délégué chargé des Transports



Aucun Gouvernement avant nous n'avait autant investi dans le ferroviaire. Ces investissements sont inédits. Ils sont massifs. Ils sont nécessaires – et ce, pour trois raisons.

- D'abord, les transports sont aujourd'hui responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France. C'est considérable et ce n'est pas tenable. Pour mener à bien leur transition écologique, nous devons transformer ceux qui émettent le plus et développer ceux qui émettent le moins. Le rail entre dans la deuxième catégorie.
- En outre, le train a un rôle social, il fait le lien entre nos territoires. Ce lien doit être renforcé et non délité. Une ligne de train qui ferme, c'est un territoire qui s'enferme, qui s'enclave, qui s'isole. C'est moins de mobilité géographique, donc moins de mobilité sociale. Or nous avons été élus en nous engageant à favoriser les deux.
- Enfin, le rail avait depuis trop longtemps été délaissé. Il a souffert d'un sous-investissement chronique qui a fragilisé nos réseaux. Les petites lignes ont été oubliées au profit des lignes à grande vitesse, et le fret ferroviaire n'a pas résisté à la concurrence de la route.

Transition écologique, cohésion des territoires, rattrapage des sous-investissements passés : voilà pourquoi nous soutenons le rail plus qu'il ne l'a jamais été.

Depuis 2017, ce sont 35 milliards d'euros de dette de la SNCF qui ont été repris par l'Etat. Il faut y ajouter les 3 milliards d'euros par an consacrés à la régénération des voies, et près de 5 milliards d'euros du plan de relance dédiés au ferroviaire.

Nos priorités sont claires. Le président de la République les a

rappelées le 14 juillet dernier : nous allons redévelopper les petites lignes, les trains de nuit et le fret ferroviaire.

- Notre réseau de petites lignes est vétuste : elles ont 30 ans en moyenne, contre 17 en Allemagne. Nous sommes en train de contractualiser avec les régions pour sauver, ensemble, ces 9 000 km. Notre ambition n'est pas de mettre un pansement pour 1 ou 2 ans, mais de les remettre en état de fonctionner pour 30 à 40 ans, avec un investissement de plus de 6 milliards d'euros dans les 10 ans à venir. L'ouverture à la concurrence va nous y aider : pour les régions, c'est moins de coûts, et pour les usagers, plus de trains et une offre de meilleure qualité.
- Concernant les trains de nuit, nous en relancerons deux d'ici à 2022 : Paris-Nice et Paris-Tarbes (avec prolongement à Hendaye en saison). L'engouement populaire qui a accompagné cette annonce nous encourage et nous oblige.
- Comme les petites lignes et les trains de nuit, le fret ferroviaire a été délaissé jusqu'à ne représenter plus que 9 % du transport de marchandises, contre 30 % chez certains de nos voisins européens. Je veux rétablir la compétitivité du rail vis-à-vis de la route, avec un objectif simple : doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, pour la faire passer de 9 à 18 %. Pour y arriver, nous réduirons de moitié les tarifs des péages ferroviaires en 2021.

« Nous allons redévelopper les petites lignes, les trains de nuit et le fret ferroviaire »

Nous soutiendrons le wagon isolé et le transport combiné, qui permettent d'assurer des flux particulièrement stratégiques. Et nous créerons 3 nouvelles autoroutes ferroviaires : Calais-Sète, Cherbourg-Bayonne et le célèbre Perpignan-Rungis, qui a vocation à s'étendre au Sud jusqu'à Barcelone et au Nord jusqu'à Dunkerque voire Anvers.

Chaque autoroute ferroviaire, c'est 20 000 poids lourds en moins sur les routes chaque année.

Ce n'est donc pas un énième plan de relance ; c'est un plan adapté aux enjeux d'aujourd'hui. Il vise à conférer au fret plus de compétitivité, plus de productivité, plus de fiabilité. Il se traduira par moins de camions, moins de congestion, moins de pollution.

Relancer le fret : voilà de l'écologie concrète ! ●



Et si nous emmenions votre ville plus loin avec le métro automatique ?



HAVAS PARIS – © RATP – Bruno MARGUERITE – RATP RCS Paris B 775 663 438

Confort, régularité, ponctualité... le métro automatique assure une expérience fluide et sereine, tout en répondant aux enjeux croissants de mobilité des villes.

En France et partout dans le monde, chaque jour nous innovons sur le métro automatique pour répondre aux transformations urbaines et offrir une qualité de service parmi les meilleurs standards du monde à nos voyageurs.

**Ensemble, construisons des solutions
d'avenir durables pour vos territoires.**

Découvrez toutes nos actions sur [ratpgroup.com](https://www.ratpgroup.com)
ou suivez [@RATPGroup_Terr](https://twitter.com/RATPGroup_Terr) sur Twitter.

**GROUPE
RATP**

REDÉVELOPPER LE TRAIN DE PROXIMITÉ

Nadia ESSAYAN

- ▶ Députée Modem et Démocrates apparentés du Cher
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire



A l'heure où la transition écologique est devenue l'enjeu fondamental de notre société, il nous faut travailler sur l'ensemble des mesures qui permettent le développement d'une mobilité plus verte pour nos concitoyens.

En tant que députée membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, je suis particulièrement attachée à la situation du transport ferroviaire en France.

En effet, le transport est l'un des secteurs clé qui permettra de réaliser pleinement la transition écologique. Il représente près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre dont 95 % pour le transport routier.

Si nous devons accompagner le verdissement du transport routier, il nous faut aussi développer massivement l'offre de transport ferroviaire. A cet effet, j'ai soutenu, lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, un amendement de la majorité visant à doter la France d'une véritable stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Le Gouvernement et les députés de la majorité sont mobilisés : 30 milliards d'euros sont consacrés à l'écologie dans le plan de relance, avec une part importante pour le secteur

ferroviaire. L'objectif poursuivi consiste à améliorer la qualité du réseau ferroviaire pour augmenter l'offre de trains dans ses différents usages.

Parmi ces usages, on compte le retour des trains de nuit. Annonce du Président de la République, et mesure figurant dans le plan de relance, j'accueille avec enthousiasme la volonté de redévelopper des offres de trains de nuit. Ainsi, deux lignes seront rouvertes, le train Paris-Nice, puis le train Paris-Tarbes-Hendaye. Avec le Paris-Briançon et le Paris-Rodez encore en circulation, il y aura quatre trains de nuit d'ici à 2022.

En 1981, 550 gares françaises étaient desservies par un train de nuit. S'en est suivi un déclin qui s'est accéléré dans les années 2000. Si la problématique liée au développement des trains de nuit réside dans l'attractivité de ces trains, et donc de leur rentabilité, il y a une vraie demande de la population, notamment chez les jeunes, demande qui coïncide avec l'exigence écologique bien plus prégnante et évidente que dans les années 80.

« Dans certaines villes, il ne s'agit pas de mettre en place des trains de nuit, mais d'ajouter des arrêts sur des lignes qui existent déjà »

Si le retour des lignes de trains de nuit s'effectuera sur un temps long, nous pouvons déjà agir. Comme j'ai pu le rappeler en hémicycle, dans certaines villes, il ne s'agit pas de mettre en place des trains de nuit, mais d'ajouter des arrêts sur des lignes qui existent déjà.

Dans le Cher, et plus particulièrement à Vierzon, il y a une baisse constante de trains qui circulent, mais surtout, qui s'arrêtent

en gare. La limitation de l'offre a des conséquences directes sur l'activité et l'attractivité de nos territoires. J'ai ainsi reçu un exemple concret d'une personne qui ne s'est pas installée à Vierzon à cause de la contraction des trains disponibles qui « éloigne » d'autant notre territoire de Paris.

De plus, à partir de 1941, il n'y a plus de possibilités pour rejoindre Vierzon depuis Paris, ce qui est un frein à la volonté, localement, d'attirer de nouveaux habitants dans le Cher. Cette absence de train en soirée réduit la proximité entre les villes de province et la capitale.

Le plan de relance est la parfaite opportunité pour rendre plus écologique nos transports. L'État doit être capable d'accompagner de manière exigeante les régions et la SNCF pour que l'offre de trains de nos territoires augmente. ●



RELANCE FERROVIAIRE : UN CHEMIN PAVÉ DE BONNES INTENTIONS MAIS UNE PENTE DIFFICILE À REMONTER...

Guy BRICOUT

- ▶ Député UDI et indépendants du Nord
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Conseiller départemental du Nord



Notre politique ferroviaire, qui a priorisé le TGV durant des décennies, n'est plus en phase avec les besoins d'aujourd'hui et de demain. En effet, alors que la crise sanitaire n'a fait que confirmer des fractures territoriales particulièrement prégnantes, elle a, dans le même temps, réveillé chez nos concitoyens un regain d'intérêt pour un retour aux sources, loin des grandes métropoles ce qui nécessitera, de fait, des infrastructures adaptées. Il ne fait dès lors aucun doute que notre relance économique, sociale et environnementale ne pourra faire l'économie d'un vrai maillage ferroviaire de nos territoires et notamment des plus reculés d'entre eux.

Élu d'un territoire rural, je plaide depuis longtemps pour que soient enfin remis à l'honneur les bien mal nommées « petites lignes », le fret ferroviaire, ainsi que les trains de nuit si malmenés ces dernières années. J'ai hélas souvent eu le sentiment de prêcher dans le désert tant les lois et autres rapports se succédaient, soufflant le chaud et le froid, sans jamais finalement faire changer la donne. Et pour cause : les financements, nerfs de la guerre, n'étaient jamais réellement au rendez-vous. Il semblerait aujourd'hui que

le vent veuille tourner, c'est du moins ce que laissent espérer les annonces gouvernementales de ces derniers mois.

Néanmoins, au-delà des déclarations, la pente sera sans doute bien difficile à remonter. Car ne nous y trompons pas, le plan de relance - qui ne concerne que les deux années qui viennent - ne suffira pas à relever la barre assez haut et assez longtemps. Même si les investissements annoncés sont conséquents, ils demeurent en deçà des besoins de notre réseau ferroviaire, notamment pour sa rénovation. Concernant les petites lignes, l'ouverture à la concurrence représente évidemment un nouveau levier qui est loin d'être anodin. Par ailleurs les Régions - sur lesquelles s'est quelque peu défaussé l'État - se montrent particulièrement volontaires et efficaces, mais ne pourront aller au-delà de leurs limites financières. Et sans de vrais concours de l'État justement pour moderniser le réseau, nous avons le désagréable sentiment que la partie est loin d'être gagnée et que nombre de petites lignes seront définitivement condamnées faute d'avoir pu bénéficier des 7 milliards estimés nécessaires par SNCF Réseau d'ici 2028 pour leur rénovation. Il en va de même pour le fret ferroviaire en déclin depuis des années dans notre pays. Alors que les spécialistes s'entendent pour dire que les besoins s'élèvent pour ce secteur à pas moins de 15 milliards d'euros, il ne faut pas être devin pour prédire que les annonces concernant les péages ferroviaires et les 200 millions d'euros du plan de relance ne suffiront pas pour changer la donne et ce en dépit des aides européennes. La ligne Perpignan-Rungis - toujours pas réouverte - est d'ailleurs assez symptomatique de la précarité de notre fret ferroviaire. Ce dont nous avons donc définitivement besoin ce sont d'investissements massifs, tels que préconisés par la Convention Citoyenne pour le Climat - ancrés dans le marbre et sur le long terme, sinon le compte n'y sera jamais et nous continuerons d'avancer à pas comptés là où il faudrait, enfin, se décider à faire des pas de géant ! ●

« Sans de vrais concours de l'État pour moderniser le réseau, nous avons le désagréable sentiment que la partie est loin d'être gagnée et que nombre de petites lignes seront définitivement condamnées »



« FRET ROUTIER OU FRET FERROVIAIRE ? LOGISTIQUE ! »

François-Michel LAMBERT

- ▶ Député Libertés et territoires des Bouches-du-Rhône
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Président de la Commission Nationale Logistique (2015-2019)



Voilà des décennies que le Fret Ferroviaire est en recul. Pourtant depuis plus de 20 ans les divers gouvernements français nous promettent plans de relance et ouverture à la concurrence, pour retrouver les chiffres historiques.

La réalité est toute autre, le fret ferroviaire survit grâce à de nombreuses aides, parfois massives sans aucune croissance de volume ou de part modale. Et pourtant Alliance 4F représentant les industriels du ferroviaire ou l'ONG Réseau Action Climat réclament plus encore, 15 milliards euros d'ici 2030, pour doubler la part modale du ferroviaire, passant de 9 à 18 % quand le routier passerait de 88 % à 79 %. Est-ce crédible ?

Tout ceci flatte l'imaginaire des Français, qui souhaitent des trains à la place des camions, libérant les routes et villes des poids-lourds. Aucune réflexion n'est amenée quant aux fondamentaux de l'organisation du flux de marchandises, il n'y a pas d'analyse logistique de la réalité de notre société telle qu'elle est structurée aujourd'hui. Remettons quelques éléments de base : un déplacement de marchandise est la conséquence d'une origine et d'une destination, appelé O/D. C'est en fonction de cet O/D, que sera déterminé la ou les réponses modales ad hoc.

« Relancer le fret ferroviaire par des investissements colossaux ne donnerait que des résultats invisibles »

En 1960 nous étions 45 millions, répartis sur l'Hexagone, une économie encore fondée sur la grande industrie, l'exploitation minière et l'importation portuaires massive de matières premières. Les grands mouvements de marchandises, en volume et en distance, concernaient non pas la consommation des ménages encore modeste et relativement locale, mais l'approvisionnement des usines lourdes, la sidérurgie ou la chimie par exemple. Le routier, peu développé en moyens et en infrastructures, ne pouvait pas répondre à ces types d'O/D. Le train prenait de fait une place majeure.

En 2020, nous sommes 65 millions dans l'Hexagone, concentrés en milieu urbain, notre consommation a profondément changé, devenue mondiale et impatiente. Notre économie s'est transformée, les mines ont fermé, les industries lourdes ne sont plus qu'une poignée. La structure même des mouvements de marchandises n'est plus du tout la même. Il n'y a plus de planification d'aménagement du territoire. Les O/D ont radicalement changé. Le routier a connu plusieurs révolutions d'infrastructures, de matériels et de capacités. Il répond parfaitement à ces nouveaux O/D.

Ainsi relancer le fret ferroviaire par des investissements colossaux ne donnerait que des résultats invisibles, insignifiants quant aux enjeux climat et environnementaux. Amazon, une très puissante entreprise logistique, écrase nos commerces de proximité, déstructure nos modes de consommation et de vie, nous laissant à peine

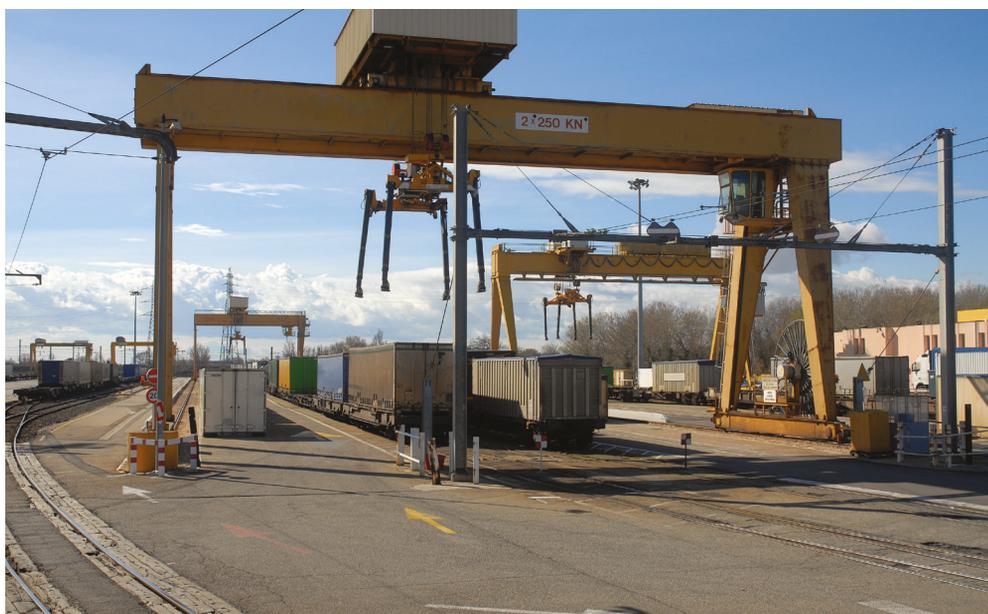
le temps d'espérer lui imposer une fiscalité alourdie.

Voilà plus de 5 ans que je réclame un secrétariat d'État à la logistique, rattaché au Ministère de l'économie. Sa mission serait de porter une stratégie pour que

la France reprenne la main dans sa performance économique, dans ses choix de développement, dans ses O/D, dans sa modernisation. Cette stratégie est déjà prête : en tant que Président de la Commission Nationale Logistique, je l'ai remise aux ministres Royal et Macron en mars 2016 qui l'ont présentée en Conseil des Ministres puis déployée jusqu'à septembre 2017 où elle a été stoppée

par la nouvelle majorité. Dans ce document stratégique on notera au point 4 « *Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique* ». Dit autrement, il s'agit de reprendre la main sur les O/D pour faire baisser le besoin de déplacement de marchandises, accélérer l'efficacité de toute la chaîne logistique par la numérisation.

En conclusion, faire remonter la part modale du fret ferroviaire passera avant tout par une action volontariste sur les O/D en agissant sur notre système organisationnel. Ensuite viendront les investissements technologiques. ●



POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE CHAÎNE LOGISTIQUE MULTIMODALE

Jean-Marc ZULESI

- ▶ Député LaREM des Bouches-du-Rhône
- ▶ Membre de la Commission du Développement durable
- ▶ Membre du conseil d'administration de l'AFITF
- ▶ Membre du CA du Fonds pour le développement de l'intermodalité dans les transports
- ▶ Membre du Haut comité du système de transport ferroviaire



Pendant la crise sanitaire, les trains ont été un maillon décisif de la chaîne logistique pour les approvisionnements stratégiques. Le fret ferroviaire français a répondu présent en réussissant à opérer jusqu'à 75 % de sa capacité nominale durant le premier confinement, quand seulement 7 % des TGV roulaient. La crise n'a pas été sans impact, mais cette période de forte tension a permis à la filière de démontrer son importance.

Déjà handicapée par un sous-investissement chronique au cours des dernières décennies, la filière a plus que jamais besoin d'une stratégie de développement ambitieuse, dotée de moyens en adéquation avec l'objectif de doublement de la part modale du fret d'ici 2030.

L'article 178 de la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit la présentation par le Gouvernement pour le 1er janvier 2021 d'une stratégie en matière de développement du fret ferroviaire. C'est une occasion unique d'engager une politique d'investissement et de développement de la filière, permettant d'entraîner dans son sillage le secteur industriel.

Cet objectif passe par la mise en place d'un cadre incitatif clair pour le développement d'une chaîne logistique multimodale. Trop souvent, la route et le rail ont été opposés. Développons les complémentarités de ces modes de transports. Modernisons nos infrastructures territoriales, les voies capillaires, les installations terminales embranchées et les terminaux de marchandises. Déployons des corridors de fret ferroviaire transnationaux. Ces ambitions seront au cœur de la stratégie attendue en janvier prochain. Il est temps d'affirmer que le fret ferroviaire peut être rentable et compétitif, au service d'une économie plus durable. Les conditions de sa compétitivité passent par un cadre législatif et réglementaire aligné sur les

modèles de nos voisins allemands et suisses. La réduction des péages ferroviaires, la réglementation des règles de circulation sur les réseaux, les subventions aux wagons isolés sont autant de pistes de travail à approfondir.

Mais cette stratégie doit s'accompagner d'un investissement massif dans toutes les composantes du fret ferroviaire. Le plan de relance nous offre cette opportunité. 200 millions d'euros sont spécialement alloués au fret ferroviaire, permettant de redonner un espoir pour la réalisation de trois autoroutes de fret ferroviaire : Calais-Sète, Barcelone/Perpignan-Rungis-Dunkerque et Cherbourg-Bayonne. Une partie des 4 milliards d'euros dédiés à SNCF Réseau sera spécialement consacrée à la reprogrammation des chantiers fret.

Le ferroviaire est une composante structurante pour les territoires, capable de créer de la croissance et de l'emploi pour sa filière tout en favorisant les conditions de développement d'autres secteurs économiques, grâce à son impact sur l'aménagement durable du territoire. Ces investissements doivent viser le réseau, le matériel roulant, les gares de triage et le fret.



« Les conditions de la compétitivité du fret ferroviaire passent par un cadre législatif et réglementaire aligné sur les modèles de nos voisins allemands et suisses »

La crise économique ne doit pas nous faire oublier le défi environnemental. Le ferroviaire peut être un vecteur de transition écologique fort, non seulement des mobilités mais de l'ensemble de la chaîne de valeur. Il peut accompagner le verdissement de l'appareil industriel national. Passer par le fret ferroviaire est un avantage certain pour les entreprises qui

peuvent le valoriser dans leurs critères RSE.

La filière se trouve aujourd'hui au carrefour des enjeux de transition écologique et numérique, répondant à la fois aux impératifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et aux besoins de mobilité, d'interopérabilité et de connectivité des personnes, des biens et des services. Nous devons l'accompagner dans ce nouveau chapitre. ●

SNCF, OÙ VA-T-ON ?

Valérie BEAUVAIS

- ▶ Députée Les Républicains de la Marne
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Membre de la Commission nationale de l'aménagement, de l'urbanisme et du foncier



Le pacte ferroviaire devait être une réforme importante pour la SNCF et les cheminots, pour les Français usagers des transports ferroviaires, mais aussi pour de nombreux territoires desservis par une gare. Cette réforme ne sera en fin de compte que partielle ou limitée.

Nous aurions dû avoir d'abord une loi d'orientation sur les mobilités, puis une loi de programmation sur les infrastructures et enfin une loi sur le ferroviaire. Il y avait là une vraie cohérence et une logique de débat permettant de répondre aux enjeux et aux perspectives en matière de mobilité, ainsi qu'aux questions liées au ferroviaire. La logique a été inversée puisque le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire est le premier texte qui a été soumis au Parlement, alors qu'il aurait dû être le dernier. La SNCF relève d'une mission de service public pour nos concitoyens et l'État devrait avoir une vision stratégique fondamentale pour l'équilibre des territoires, ce qu'il n'a pas.

La dette de la SNCF est un vrai problème. Elle pourrait excéder 62 milliards d'euros en 2026. Doit-on assister à une telle dérive de manière impassible ? Le Gouvernement qui va reprendre la dette de SNCF Réseau, à hauteur de 36 milliards d'euros sur 46 milliards est resté vague sur ce dispositif et on ne sait pas le ratio d'endettement de SNCF réseau. Et pourtant, avant la crise sanitaire, SNCF Mobilités a eu une activité en hausse de 4,7 %, grâce à l'activité du TGV et de l'augmentation du trafic des trains régionaux et Intercités.

Beaucoup d'interrogations se posent. Que deviendra l'EPIC de tête SNCF ? Comment fonctionnera le dispositif de reprise de la dette à hauteur de 36 milliards d'euros ? En fonction de la structure juridique choisie, que deviendra le statut du cheminot pour les nouvelles embauches, et à partir de quand ? Quid du régime spécial des retraites ? Autres inquiétudes, la pérennité des lignes les moins fréquentées du réseau. Comment considérer qu'une ligne est moins fréquentée si elle ne dessert qu'un bourg d'équilibre ou une commune rurale dont le nombre d'habitants est limité ? Pourtant, ce chapelet de dessertes, fruit de l'histoire de la SNCF et qui participe à l'aménagement du territoire, constitue une offre réelle de mobilité pour un nombre important de nos concitoyens.

Ces lignes seront d'autant plus utiles et empruntées que la France entend être un modèle en matière de réduction des émissions de CO₂. La réduction des déplacements individuels via la route sera au cœur des enjeux de la mobilité de demain. Si ces lignes sont supprimées, comment se déplaceront les personnes qui résident à proximité de ces gares et qui se rendent dans les agglomérations pour y travailler, pour y étudier ou pour se divertir ? Si ces lignes sont transférées aux régions, celles-ci rencontrant de réelles difficultés budgétaires, elles seront dans l'incapacité de les maintenir. Ces lignes doivent perdurer car elles seront demain des alternatives de mobilité pour certains de nos concitoyens qui ne les utilisent pas aujourd'hui. Il s'agit d'une véritable politique d'aménagement du territoire.

Dans le débat sur la mobilité, le transport ferroviaire doit prendre toute sa place. Il ne faut pas se limiter à une vision comptable, reposant sur les ratios du nombre de voyageurs transportés ! Le pacte ferroviaire va-t-il maintenir les lignes secondaires, renforcer les transports au quotidien, améliorer l'intermodalité et développer le fret ferroviaire ?

Le coût du service n'est pas adapté, les investissements n'ont pas permis la rentabilité d'un certain nombre de lignes, les cahiers des charges des installations sont beaucoup trop compliqués, la

« La SNCF relève d'une mission de service public pour nos concitoyens et l'État devrait avoir une vision stratégique fondamentale pour l'équilibre des territoires, ce qu'il n'a pas »



qualité du service s'est dégradée au fil des ans, enfin le vieillissement du réseau est extrêmement préoccupant. Je suis favorable à une modernisation et à une réorganisation de la SNCF visant à adapter l'opérateur historique, endetté et non compétitif, à la mise en concurrence avec d'autres opérateurs sur le réseau français. Les Français apprécient leur train, ils portent un regard bienveillant sur la SNCF et ils aiment leurs cheminots. Moi aussi ! ●

La Revue du Trombinoscope

L'information professionnelle du monde politique

POUR SAVOIR QUI EST QUI ET QUI FAIT QUOI, ABONNEZ-VOUS AU TROMBINOSCOPE

Ce magazine est divisé en 2 parties :

- 1 Des tribunes rédigées par des personnalités politiques françaises et européennes (ministres, commissaires, parlementaires et élus locaux) autour de thèmes d'actualité.
- 2 • Photos, biographies et attributions d'hommes et femmes nommés et élus dans le mois au sein des institutions politiques nationales et locales.
• Présentation des dernières missions, commissions d'enquête et groupes de travail.



bon de commande

www.trombinoscope.com

à retourner au Trombinoscope - Service abonnement - CS 70001 - 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex - Fax : 03 27 61 22 52

Oui, je m'abonne au Trombinoscope et je choisis l'offre suivante :

- La revue mensuelle du Trombinoscope (11 n° par an) au prix de 280 €HT soit 295,40 €TTC
- Le lot 2020/2021** (Tome I National + Tome II Régional) + la revue mensuelle au prix de 445 €HT soit 481,48 €TTC
- Le lot (Tome I National + Tome II Régional) + la revue mensuelle + un accès illimité pendant un an à la base de données France du site www.trombinoscope.com au prix de 695 €HT soit 781,48 €TTC

TVA 5,5% (tomes et revue), 20% (site). Frais de port inclus (6 € par tome).

M. Mme.

NOM / Prénom : _____

Entreprise ou Organisme : _____

Adresse : _____

Code Postal : _____

Ville : _____

Pays : _____

Tél. : _____

E-mail : _____

Je joins mon règlement à l'ordre du Trombinoscope par :

Chèque Mandat Carte bancaire Visa / Mastercard

No _____

Validité _____

Cryptogramme _____ (3 derniers chiffres au verso de votre carte bancaire)

Je réglerai à réception de facture

Date _____

Signature _____

UN FRET FERROVIAIRE À SOUTENIR D'URGENCE

Bertrand PANCHER

- ▶ Député Libertés et Territoires de la Meuse
- ▶ Président du Groupe Libertés et Territoires à l'Assemblée nationale
- ▶ Membre de la commission des Affaires culturelles et de l'Éducation



Avec 1,4 milliards de passagers transportés en moyenne par le train en France, ce mode de déplacement, après avoir connu pendant 15 ans un taux de croissance annuelle régulièrement supérieur à celui des autres modes, affiche, depuis 2011, une décroissance. Le transport intérieur total de voyageurs augmente toujours quant à lui de près de 2 % contre moins de 1 % pour la totalité des transports collectifs et ceci grâce, notamment, au transport par autocar.

Néanmoins face à la décarbonation massive des véhicules de

transport individuels, des transports en commun et des camions, face au développement des véhicules autonomes il ne faudrait pas que le train finisse par perdre ses atouts majeurs : une massification du transport et un bilan carbone exceptionnel. Certes les transports collectifs ou de marchandises par le rail resteront toujours attractifs dans les métropoles à très forte concentration urbaine mais leur avenir se joue sur leur place sur l'ensemble de nos territoires.

S'agissant du transport de marchandises par le rail, la chute est bien plus violente puisque sa part totale est passée de 18 à 9 % en 20 ans. Si la part totale du fret ferroviaire en Europe est beaucoup plus importante dans d'autres pays (18 % en Allemagne, 14 % en Italie, 32 % en Autriche) l'ensemble de nos voisins sont confrontés à une baisse de trafic face à des transports routiers plus concurrentiels, plus réactifs pour répondre aux besoins des entreprises en flux tendus. Mais notre pays a vu cette situation se dégrader plus rapidement qu'ailleurs pour plusieurs raisons, parmi lesquelles une qualité des sillons attribués au fret ferroviaire médiocre et souvent sacrifiée en faveur d'une ponctualité des trains de voyageurs, un déficit d'intermodalité, un besoin de fidéliser davantage les clients du rail par une massification des trafics en wagons isolés.

La vaste crise sanitaire n'a fait hélas que renforcer ce constat avec une perte record cette année pour ce secteur. Le Président



« Notre pays a vu cette situation se dégrader plus rapidement qu'ailleurs pour plusieurs raisons, parmi lesquelles une qualité des sillons attribués au fret ferroviaire médiocre »

de la SNCF Jean-Pierre Farandou a ainsi déclaré qu'il faudrait un « plan Marshall pour le fret dans le plan de relance », n'hésitant pas à évoquer un secteur en situation de survie.

Beaucoup d'acteurs et d'organisations engagées dans les politiques de transport collectif et du développement du fret ont demandé un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures et les matériels roulants. La Convention citoyenne a quant à elle évalué l'investissement annuel supplémentaire nécessaire à 400 millions d'euros.

Les engagements de l'État devront donc être scrutés à la loupe ces prochains mois. S'il faut saluer les mesures prises d'urgence telles qu'une partie de l'annulation des péages que doivent payer les entreprises de fret ferroviaire, la division par 2 des tarifs de péages fret à partir de 2021 ou le lancement d'un appel à projet pour la création de « nouvelles autoroutes ferroviaires », la vraie question reste celle des montants réels qui seront dégagés pour structurer une filière chancelante par le biais d'investissements massifs structurants. Le collectif « Alliance pour le fret ferroviaire français du futur » présentait ainsi, le 25 juin dernier, un plan d'action visant à doubler la part du ferroviaire de marchandises d'ici 2030 et recommandait un plan de relance de 13 milliards. Avec une annonce de 4,7 milliards pour le ferroviaire dans le cadre du plan de relance il y a encore loin de la coupe aux lèvres... ●

INDISPENSABLE ÉCHELON EUROPÉEN

Xavier ROSEREN

- ▶ Député LaREM de la Haute-Savoie
- ▶ Membre de la commission des Finances, de l'Économie générale et du Contrôle budgétaire



La crise sanitaire de la Covid-19 a mis sous les feux des projecteurs le transport ferroviaire. Le rail comme voie prioritaire vers la croissance verte en Europe est une idée qui ne date pas d'hier et il est devenu aujourd'hui un enjeu primordial pour un transport plus écologique des personnes et des marchandises au sein de l'Europe.

En 1991, la Commission européenne constatait le net recul du secteur ferroviaire par rapport aux années 1970. La Commission perçut ce déclin comme un problème à la fois pour des raisons écologiques et économiques.

De ce constat suivit la première directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 qui enjoignait aux États membres de modifier la situation des entreprises ferroviaires, en particulier en assainissant leur situation financière pour les rendre compétitives, notamment en réduisant leur endettement.

En 1996, l'Union européenne annonçait une nouvelle stratégie législative : au lieu que les directives soient éparpillées au fil des ans, dorénavant celles-ci seraient proposées par paquet. Ce traitement par bloc permet d'empêcher que le Parlement et/ou le Conseil de l'Union européenne, codécideurs, ne déforment les projets en n'adoptant pas ou en enterrant certains aspects.

Entre 1996 et 2016, ce sont deux livres blancs ainsi que quatre « paquets ferroviaires » publiés par la Commission européenne qui visent à éliminer les derniers obstacles à la création d'un espace ferroviaire unique européen.

La France, par sa situation géographique, est un carrefour dans l'Europe et joue donc un rôle essentiel dans l'interopérabilité des réseaux. Or, notre pays accuse des retards importants en termes de vétusté du matériel roulant et de maintenance de ses axes ferroviaires, délaissés au profit d'un surinvestissement des lignes à grandes vitesses et d'autres modes de transport.

Fort de ce constat, le 14 juillet 2020, le président de la République annonçait vouloir redévelopper massivement le rail

en investissant prioritairement dans les trains de nuit, le fret ainsi que les petites lignes de train, une stratégie qui se place dans la continuité des orientations des politiques de relance européennes et des propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Le Gouvernement a ainsi mobilisé des moyens conséquents en faveur d'une modernisation du réseau ferroviaire, ainsi qu'en rachetant 35 milliards d'euros de la dette de la SNCF, d'ici 2022.

Si ces décisions du Gouvernement sont à saluer, il est néanmoins impératif de renforcer, en concertation avec les autres États membres, l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen, qui est freinée par les coûts d'exploitation élevés du matériel ferroviaire. La planification commune des investissements de modernisation dans le réseau et la signalisation, tout comme la simplification normative, pourraient ainsi favoriser l'émergence d'un marché européen compétitif du matériel ferroviaire.

À titre d'exemple, le projet Lyon-Turin, destiné à la fois à accélérer les transports par trains de voyageurs et à transférer le trafic de fret de la route vers le rail, aura un impact consi-

« Il est impératif de renforcer, en concertation avec les autres États membres, l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen »



dérable sur la qualité de l'air de nos territoires, comme celui de la vallée de l'Arve, traversée par un fort trafic routier en raison du tunnel du Mont-Blanc qui mène vers l'Italie. Le Lyon-Turin est un tronçon clé sur lequel repose le fonctionnement optimal de l'ensemble de l'itinéraire. Cependant, si la livraison du tunnel de 57,5 km sous les Alpes reste un objectif atteignable en 2030, un rapport du mois d'août 2020 de la Commission européenne souligne la possibilité de non-respect des délais en ce qui concerne les voies d'accès françaises à l'ouvrage transfrontalier depuis Lyon. Bruxelles entend donc inviter la France et l'Italie à passer à la vitesse supérieure et espère un renforcement des pouvoirs de supervision de l'Union européenne. L'Europe de demain, celle du Green Deal,

doit être une Europe interconnectée, où le train deviendra une alternative sérieuse aux transports plus polluants. Il est aujourd'hui temps que nous, États-membres, comprenions l'intérêt commun que nous avons à bâtir une Europe du ferroviaire, et que nous nous mettions tous en ordre de marche avec Bruxelles. ●

LE FERROVIAIRE, LA VÉRITABLE ALTERNATIVE AU FRET ROUTIER

Loïc PRUD'HOMME

- ▶ Député LFI de la Gironde
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Membre de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques



Depuis plus de 30 ans, l'État investit six fois moins dans le fret ferroviaire que dans le fret routier. Ce mode de transport de marchandises gagnerait pourtant à être relancé pour répondre aux exigences des différents accords pour le climat sur lesquels la France s'est engagée.

Cette diminution des investissements dans le transport de marchandises par train est une aberration écologique, économique et sociale. Cette baisse d'allocations de fonds a pour effet direct une forte diminution de la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandise ; entre 1984 et 2017 la proportion de transports par train est passée de 26,5 % à 9,3 %. Sur cette même période le fret routier a vu sa part exploser, représentant aujourd'hui plus de 85 % du transport de marchandises. Or, ce dernier est responsable d'une grande partie de la pollution de l'air qui fait chaque année presque 50 000 morts en France. Il suffit de se pencher quelques instants sur le fonctionnement du fret routier pour se rendre compte que tous ses marqueurs sont au rouge : pollution, coût social élevé, non compensation des externalités négatives dues à l'utilisation du réseau routier... Au surplus, le recours aux travailleurs détachés

laisse dubitatif quant aux conditions de travail de ces derniers. Le fret routier est aussi responsable des embouteillages qui est un problème majeur pour nombre d'agglomérations françaises.

Au vu de ce constat, pourquoi les pouvoirs publics continuent-ils de miser sur le fret routier alors que le transport ferroviaire est une alternative qui a largement fait ses preuves ? Peu polluant, le transport par train convient parfaitement aux longues distances au cours desquelles il a une empreinte carbone bien plus faible que lorsque les marchandises sont acheminées par la route. De plus, si les opposants au fret ferroviaire peuvent l'accuser de ne pouvoir transporter que de gros volumes (ce qui ne répond pas toujours aux besoins des entreprises), c'est un argumentaire très facilement réfutable par le développement du wagon isolé. Ce type de wagon permet l'envoi et la réception de petits volumes et

« Il suffit de se pencher quelques instants sur le fonctionnement du fret routier pour se rendre compte que tous ses marqueurs sont au rouge »

la desserte d'un plus grand nombre de sites car même des petites gares peuvent être ouvertes au trafic de wagons isolés. Il représente une réponse directe au transport routier et cette alternative mérite d'être sérieusement considérée, bien plus que ce que l'ouverture à la concurrence du transport de fret ferroviaire en Europe l'a fait jusqu'à maintenant.

Le transport par chemin de fer doit être un service public et il est urgent de réorienter les financements et les investissements pour le fret en faveur du transport de marchandises par le rail. Pour

cela, il faut taxer le transport routier qui n'est en rien respectueux ni de l'environnement, ni de l'humain et qui dégrade impunément nos routes et la qualité de notre air (l'Union européenne a encore rappelé à l'ordre la France jugeant qu'elle n'agit pas convenablement pour préserver la qualité de l'air...). Le paiement des externalités négatives engendrées par ce type de transport doit être suffisamment incitatif pour que les acteurs du secteur se tournent vers le fret ferroviaire qui doit être la solution première pour le transport de marchandises en France, notre pays comptant par ailleurs de nombreuses gares de triage encore opérationnelles à ce jour et toutes les infrastructures nécessaires au transport par le rail. ●



L'EAU, DÉFI ENVIRONNEMENTAL MAJEUR

Le secteur de l'eau et de l'assainissement représente près de 30 000 emplois directs et 13 milliards d'euros par an. La gestion de l'eau vise un triple objectif : assurer un entretien des réseaux, améliorer la qualité de l'eau et préserver la ressource. Actuellement, le secteur investit 6 milliards d'euros par an. Pour assurer ces trois missions, les professionnels estiment que le niveau devrait plutôt être porté entre 8 et 10 milliards d'euros. Le taux de renouvellement des canalisations, par exemple, est trop faible avec 0,5 % par an. Les entreprises de l'eau demandent la mise en place d'un fonds spécial d'amélioration de la qualité de l'assainissement de l'eau potable (Aquaé).

Les Agences de l'eau assurent ce rôle essentiel de protection de l'eau et des milieux aquatiques, en accompagnant notamment les collectivités locales pour une gestion équilibrée et économe de la ressource, l'alimentation en eau potable, mais aussi pour la régulation des crues ou le développement durable. Mais pour ces agences, des questions de disparité budgétaire se posent néanmoins entre les différents territoires.

Enfin, 85 départements ont connu des problèmes de sécheresse l'an dernier : ces situations de stress hydrique mettent en évidence la nécessité d'envisager un plan global d'adaptation au changement climatique. Le grand Sud-Ouest rencontre précisément cette problématique de manque d'eau : deux cents millions de m³ d'eau manqueraient actuellement, et selon les projections de l'agence de l'eau, le manque sera d'un milliard de m³ en 2050. Des pistes de réflexion sont ouvertes sur la question du stockage hivernal de l'eau, pour que les populations, les activités économiques et agricoles ne souffrent pas de manque d'eau. La création de réserves en eau par les agriculteurs pour l'abreuvement du bétail, semble incontournable.

Marjolaine Koch



L'EAU : UNE QUESTION GLOBALE, DES SOLUTIONS LOCALES

Jean-François LONGEOT

- ▶ Sénateur UC du Doubs
- ▶ Président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Vice-président de la délégation sénatoriale aux Outre-mer



En septembre dernier, 183 arrêtés préfectoraux dans 78 départements prenaient des mesures de restriction de l'usage de l'eau en raison d'un stress hydrique sur ce qu'il est désormais commun d'appeler "l'or bleu". Cette ressource indispensable doit aujourd'hui être gérée en conciliant l'ensemble des usages qui découlent de nos activités et en préservant le milieu naturel. Car les trois défis de notre siècle (nourrir les hommes, fournir un accès à l'eau potable et à l'assainissement ainsi que préserver les écosystèmes) ont tous un point commun : l'eau, et il convient d'apporter à cette question globale des solutions locales.

« Il faut passer d'une gestion centralisée de l'offre à une gestion décentralisée de la demande, fondée sur les économies d'eau »

La question de l'eau ne peut être prise en compte de manière indépendante. À ce titre, dans les années 1980, une logique est apparue : la logique Nexus (soit "lien" en latin). Celle-ci permet ainsi de décrire les problématiques liées à l'eau comme faisant partie d'un système interconnecté, rappelant que ce n'est pas tant le volume d'eau disponible qui importe mais le rapport entre cette ressource et son utilisation.

Aujourd'hui en France, près de la moitié de la ressource en eau est utilisée pour l'irrigation (cette proportion est moins importante que dans le monde où elle avoisine les 70 %). Viennent ensuite les usages domestiques pour 24 % puis la production d'énergie et l'industrie.

Ce Nexus permet de comprendre les liens entre la sécurité hydrique et la sécurité alimentaire et énergétique (la production agricole étant par exemple gourmande en eau, les activités agricoles - comme industrielles - pouvant polluer les ressources en eau). Or ce lien est d'autant plus pertinent que nous savons que plus nous nous rapprochons des 9 milliards d'individus sur notre planète, d'ici 2050, plus notre demande en eau va augmenter, chaque besoin en eau entraînant un autre. Pour nourrir cette population, et alors que la production alimentaire représente 30 % de la consommation mondiale d'énergie et 69 % du total des prélèvements d'eau, l'agriculture devrait augmenter sa productivité de 70 %, nécessitant in fine une consommation d'énergie accrue.

Ce Nexus démontre également que le changement climatique,

en multipliant les situations de stress hydrique, ne pourra qu'aggraver les conflits liés à l'accès à l'eau, tandis que le développement de l'offre d'eau, par exemple lors de la construction de barrages, peut à son tour soulever des questions environnementales. Enfin, ce Nexus rappelle l'enjeu primordial de l'eau d'un point de vue sanitaire (seulement 39 % de la population mondiale dispose d'un accès à l'assainissement), une mauvaise qualité de l'eau pouvant favoriser l'émergence de maladies.

Face à ces enjeux globaux, c'est à l'échelle locale que la préservation de l'eau se joue, en priorité en économisant les usages de l'eau. L'ampleur de ces défis liés en grande partie à l'évolution démographique de notre planète et aux conséquences du dérèglement climatique nous impose en effet de déployer, sur nos territoires, des politiques globales de gestion de l'eau. Comment, dans certains bassins en situation de déséquilibre hydrique, garantir les usages tout en préservant la ressource, la biodiversité, l'urbanisme, et en garantissant un égal accès à l'eau à un prix raisonnable ? De ce point de vue, l'opération de rachat du groupe Suez par le groupe Veolia pose la question de la garantie de cette recherche constante de l'intérêt général. Nous devons veiller à ce que les collectivités territoriales qui décident de déléguer leur gestion de l'eau puissent le faire dans un cadre de concurrence offrant toutes ces garanties.

Il faut dès lors passer d'une gestion centralisée de l'offre à une gestion décentralisée de la demande, fondée sur les économies



d'eau. Réduire les fuites sur les réseaux d'eau potable, c'est le premier défi ! Car elles représentent encore aujourd'hui un litre d'eau sur cinq distribués, en raison du manque d'étanchéité de canalisations vétustes.

Ensuite, nous devons aller vers une diminution de la consommation aux points d'usage, via notamment la récupération des eaux de pluie et l'installation de davantage de citernes dans les nouvelles constructions pour ce faire. Une telle utilisation des eaux de pluie pourra ainsi, d'une part remplacer près de la moitié de la consommation d'eau mensuelle d'un ménage et, d'autre part, réduire la quantité d'eau prélevée dans les nappes phréatiques. ●

L'OFFICE DE L'EAU MARTINIQUE OU AGIR POUR LA QUALITÉ DES MILIEUX AQUATIQUES EN TERRITOIRE INSULAIRE ET TROPICAL



LA RESSOURCE

La Martinique compte 161 rivières dont 70 principales et 43 ravines, 126 sources, 8 domaines hydrogéologiques, 2276 zones humides et 40 km de linéaire côtier abritant des mangroves. Cependant, la ressource est concentrée essentiellement dans le Nord et dans le Centre. 94 % de l'eau potable est produite à partir des rivières. L'eau est donc abondante, et s'il y en a en théorie assez pour alimenter toute la population, la période du carême s'avère particulièrement difficile pour les milieux aquatiques.

SÉCHERESSE & FUITES

Cette année, la Martinique a connu son Carême le plus sec en 88 ans. Le déficit en eau au plus dur de la crise s'élevait à 12 000 m³/jour. Des coupures « tournantes » ont dû être mises en place de la mi-avril à la mi-Juin. Près de 90% des rivières se sont retrouvées en dessous des seuils de débit réservé jusqu'à la fin août et près de 70 000 abonnés sont restés sans eau, parfois pendant 15 jours d'affilée. Avec des fuites qui représentent environ 47% de perte, le besoin journalier a été estimé à 110 000 m³.

LES RÉPONSES EN PRÉVISION DU PROCHAIN CARÊME

- Un plan initié par l'Etat en collaboration avec l'ODE Martinique et la Collectivité Territoriale de Martinique de près de 20 millions d'euros.
- Un plan opérationnel post-sécheresse élaboré par les EPCI et l'ODE assorti de propositions d'actions prioritaires à court, moyen et long terme
- La mise en œuvre d'une convention de gestion de la pénurie d'eau par l'ODE à hauteur de 1,5 million d'euros
- La mise à disposition une AMO financée par l'ODE Martinique pour conventionner les ventes d'eau et conduire une étude sur le patrimoine.
- Des supports innovants d'information destinés aux usagers.

ASSAINISSEMENT

À la Martinique, 58 % des abonnés au service public d'eau sont équipés d'un Assainissement Non Collectif (ANC). A titre de comparaison, les données nationales font état de 21 % des abonnés en assainissement non collectif. Il ressort des contrôles que 90 % d'entre eux sont non conformes (norme nationale).

UNE DES RÉPONSES À LA PROBLÉMATIQUE D'ASSAINISSEMENT NON COLLECTIF (ANC) : LE DFAP

Les travaux de réhabilitation pèsent lourd sur le budget des ménages. L'ODE s'engage donc, avec ses partenaires financiers (EPCI, CTM, CAF, CGSS), à aider les propriétaires au moyen du Dispositif de Financement de l'Assainissement pour les Particuliers (DFAP).

Il s'adresse aux propriétaires dont les systèmes de traitement sont situés sur une zone prioritaire à forts enjeux environnementaux ou sanitaire et baignade. A ce jour, environ 8000 installations à réhabiliter ont été recensées, représentant un besoin financier d'environ 100 millions d'euros.

Au moyen de plusieurs conventions avec les EPCI, les SPANCS, la Collectivité Territoriale de Martinique et les acteurs sociaux (CAF, CGSS), les aides du DFAP permettront de financer, dès le premier trimestre 2021 :

- Les travaux de réhabilitation de l'ANC pour la mise en place d'une filière complète (amélioration de l'existant ou remplacement total du dispositif),
- Les travaux de raccordement au réseau collectif lorsqu'il existe.



C'est à travers ce type d'initiatives novatrices et adaptées aux besoins de son territoire que l'ODE Martinique s'efforce d'améliorer la qualité des milieux aquatiques. Une gageure, dans un cadre législatif et normatif majoritairement établi sur la base des réalités métropolitaines, dont on attendrait qu'il appréhende mieux la diversité des territoires français en prévoyant une marge d'adaptation ou d'inclusion dédiée aux réalités des territoires ultramarins.

L'EAU, UN SERVICE ESSENTIEL À LA VIE DE LA NATION AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS TERRITORIALES

Guillaume CHEVROLIER

- ▶ Sénateur Les Républicains de la Mayenne
- ▶ Vice-président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable
- ▶ Membre de la délégation sénatoriale aux Outre-mer
- ▶ Membre du Comité national de l'eau



Elles ont assuré la continuité de ce service essentiel à la vie de la Nation, malgré des difficultés opérationnelles inédites. Deuxième enseignement, la crise a mis en lumière l'importance du travail réalisé en matière de digitalisation, qui a permis d'assurer le suivi de l'exploitation et des contrôles qualité.

Comment accompagner le secteur dans la reprise ? Il me semble fondamental de garantir une trajectoire d'investissements conforme à l'ambition des Assises de l'eau et adopter des mesures de bon sens. Nous avons besoin de stabilité et de lisibilité en matière de politiques publiques. À court terme, il faudrait mettre en œuvre des mesures pour soutenir les collectivités et les entreprises de l'eau et de l'assainissement. Par la possibilité pour les communes de plus de 3 000 habitants d'accorder des subventions d'équilibre à leurs services publics locaux par exemple. À moyen terme, il faut sécuriser les budgets et rehausser de 2 à 4 milliards d'euros par an le niveau des investissements pour le renouvellement des réseaux et l'adaptation au changement climatique, afin de mener des travaux dans les territoires portés par les collectivités locales.

« il faut sécuriser les budgets et rehausser de 2 à 4 milliards d'euros par an le niveau des investissements pour le renouvellement des réseaux et l'adaptation au changement climatique »

Les travaux ont baissé de l'ordre de 80 à 90 % pendant le confinement et cela s'ajoute au sous-investissement chronique dans le secteur de l'eau, avec un taux de renouvellement des canalisations qui demeure trop faible, à 0,5 % par an. Avec le principe de « l'eau paie l'eau » localement, la conséquence de cette absence d'investissement massif aura un impact sur la facture en eau des Français et des collectivités rurales.

L'amélioration de la résilience des réseaux et l'adaptation au changement climatique sont donc des défis majeurs qui nécessitent une augmentation des investissements dans les secteurs de l'eau. ●

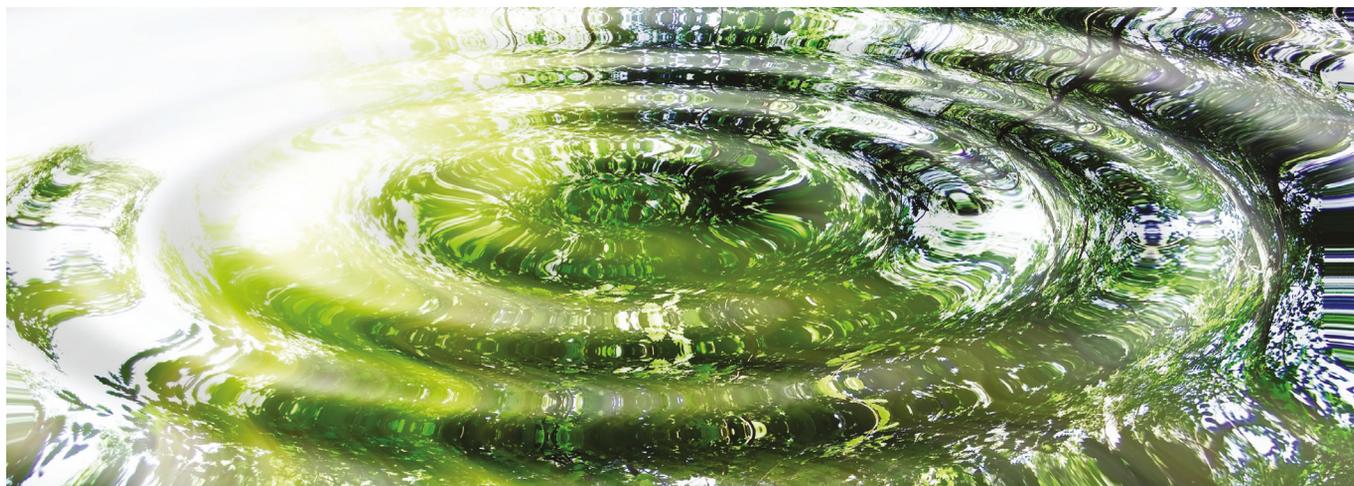
La crise sanitaire actuelle est une alerte des conséquences que peuvent avoir l'impact des activités humaines sur la biodiversité. Il est urgent de retrouver un équilibre entre l'homme et la nature, mais aussi de prendre certaines mesures concrètes pour favoriser la biodiversité. La biodiversité a besoin d'eau de qualité et en quantité !

Nous devons ainsi veiller à une gestion durable des ressources en eau, parce que l'eau est au cœur d'enjeux économiques, sociaux, environnementaux, mais aussi parce que notre pays connaît régulièrement des restrictions d'eau en raison des canicules et sécheresses.

C'est d'ailleurs la responsabilité des politiques de l'eau de donner la priorité à des usages plus économes de la ressource et à la mise en œuvre de solutions fondées sur la nature pour optimiser la recharge des nappes ! C'est la raison pour laquelle je milite pour que la ressource en eau soit protégée avec des moyens sanctuarisés, voire accentués.

Depuis le confinement de mars, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat m'a confié le suivi des impacts de la crise sur les secteurs de l'eau et de la biodiversité qui ont nécessité des réactions urgentes et immédiates.

J'en ai tiré deux principaux enseignements. Le secteur de l'eau et de l'assainissement, qui représente environ 30 000 emplois directs et 13 milliards d'euros par an, les entreprises de l'eau et les collectivités territoriales ont démontré leurs capacités de résilience.



LE DEFI DE L'IRRIGATION - LA SOLUTION SERA LOCALE

Nicolas TURQUOIS

- ▶ Député Modem et Démocrates apparentés de la Vienne
- ▶ Membre de la commission des Affaires sociales
- ▶ Membre du Comité national de l'eau



Les problématiques d'eau potable ont été des sujets importants dans ma vie d'élu municipal. Les investissements à faire sur les réseaux ou les unités de traitement sont colossaux pour distribuer efficacement une eau de qualité. Pour autant, tout le monde s'accorde sur l'importance de cet enjeu. Il n'y a plus vraiment débat sur l'urgence à agir, la prise de conscience est faite dans tout le spectre politique.

Il en va tout autrement de l'irrigation et notamment de la question des réserves d'eau ("les bassines") à construire pour cet usage. En tant que député et agriculteur, ce sujet est devenu pour moi une priorité tant nationale que locale. La rapidité du changement climatique est très largement supérieure à la capacité de transformation du modèle agricole. Dans ce contexte la maîtrise de l'eau est fondamentale, non pas pour assurer de la production de maïs, considéré comme très consommateur d'eau et essentiellement à destination de l'exportation, mais pour sécuriser des productions qu'elles soient de fourrages pour les éleveurs, de céréales quand le printemps est très sec, de légumes, de fruits...

Si les constats sont à peu près partagés, les solutions à y apporter ne font pas l'unanimité. Elles sont au contraire sources de tensions fortes sur nos territoires.

« La rapidité du changement climatique est très largement supérieure à la capacité de transformation du modèle agricole »

Le stockage de l'eau hivernale est pour une grande partie de la profession agricole, la solution à cet enjeu. Il permet à la fois d'irriguer l'été tout en ne sollicitant pas le milieu (rivière ou nappe) à un moment où il est le plus fragile. Pour les associations de protection de la nature, la construction de bassines dans les

plaines céréalières est le symbole même du développement et de la pérennisation d'une agriculture intensive.

En bref, les agriculteurs disent avoir besoin d'eau pour changer leur système et les associations demandent de changer de système avant de pouvoir accéder à l'eau. Si on ajoute l'intervention de nombreuses collectivités dans le débat (département et région a minima) et de strates administratives pléthoriques (DDT, agence de l'eau, syndicat de rivière, SAGE, EPTB...), le blocage est total.

Les enjeux sont fondamentaux, il en va ni plus, ni moins, de la survie de notre agriculture. Mais les postures des uns et des autres empêchent toute avancée sur ce sujet. Je suis intimement persuadé qu'agriculture et biodiversité ne sont que deux aspects d'une même problématique. Les responsables agricoles ne peuvent plus parler de leurs productions sans mettre en balance les questions environnementales. Mais réciproquement, on ne peut envisager les questions environnementales indépendam-



ment de l'agriculture. Et l'eau peut être ce point de rencontre.

A mon sens, il n'y a qu'une issue possible pour dépasser ces blocages : une mise en œuvre au plus près du terrain, c'est-à-dire pratiquement rivière par rivière. À ce niveau-là, le nombre d'acteurs à mettre autour de la table est plus limité et les constats plus faciles à partager. On peut évoquer bien sûr le stockage mais aussi les usages de l'eau et les pratiques associées. Replanter des haies, restaurer des zones humides par exemple sont des sujets sur lesquels il est plus aisé de faire participer les collectivités locales. C'est aussi l'occasion pour les agriculteurs et les associations environnementales concernés de voir concrètement les problèmes qui se posent et discuter ensemble des meilleures solutions pour les résoudre.

Il est urgent d'agir. Mettons-nous autour de la table localement ! ●

LE PARTAGE DES EAUX...

Nadia SOLLOGOUB

- ▶ Sénatrice UC de la Nièvre
- ▶ Membre de la commission des Affaires sociales
- ▶ Membre du Comité national de l'eau



L'eau est à l'origine de tout. C'est une ressource tellement indispensable qu'elle fut longtemps « évidente », au point de la gaspiller. Or, sous nos yeux, l'impensable se précise : l'eau vient à manquer. Les Français expérimentent chaque année l'alternance entre sécheresse aiguë et violence des précipitations extrêmes, les deux ayant des impacts économiques et écologiques lourds. Il faut donc organiser une forme de résilience, s'adapter pour ne pas périr, la logique étant de stocker l'eau quand il y en a trop, afin de l'utiliser lorsqu'elle manque.

Le précédent ministre de l'agriculture a répété « qu'on ne peut pas regarder l'eau tomber tout l'hiver, et la chercher tout l'été » : donc gérer les incertitudes sur sa quantité. Or la réflexion est organisée de façon binaire : deux dossiers cloisonnés, d'un côté le « petit cycle de l'eau », celui de l'eau potable, artificiel, et de l'autre le « grand cycle de l'eau », celui de la nature, à qui l'on applique le principe de « continuité écologique » pour éviter la déperdition par évaporation. La tendance est de cantonner autant que possible l'activité de l'homme au circuit créé et géré par l'homme, circuit commercial donc. Mais en agissant ainsi, on arrive très vite à des incongruités comme l'utilisation d'eau potable dans les toilettes ! Autre anomalie inhérente au système : prévoir une retenue d'eau pour l'élevage ou la culture ne peut se faire désormais qu'avec une armée de techniciens et d'avocats. Enfin, on prive l'homme, dans un monde qui étouffe, de l'accès à l'énergie la plus propre : l'hydroélectricité. De fait, la complexité administrative des dossiers dissuade les meilleures volontés et n'a d'égale que celle du stockage de l'eau pour l'agriculture.

Le choix préférentiel des services de l'État d'effacer tous les ouvrages (moulins, étangs, canaux, barrages, plans d'eau, retenues) vient en contradiction avec la volonté pourtant affichée d'organiser des accès partagés à la ressource. Ceux qui font de l'eau un usage professionnel, concrètement, n'y comprennent plus rien et se heurtent à une « doctrine » souvent ressentie comme une absurdité.



Au nom de la « continuité écologique », l'agriculture doit-elle être entravée dans son adaptation face au changement climatique ? Prenons-nous un risque en la laissant, comme depuis des millénaires, évoluer et trouver les solutions ? Est-ce qu'une de ces fameuses « solutions apaisées » que nous cherchons à tâtons, ne serait pas d'arrêter de la regarder en coupable, mais d'en faire un partenaire inventif et, selon l'expression à la mode... agile ?

Est-ce que la confiance ne serait pas la clé de cette équation pleine d'inconnues ? Accepter que les turbines continuent de tourner et délivrent une énergie gratuite et de proximité ? Accepter que l'on puisse conserver des petits étangs ruraux, havres de biodiversité, où s'abreuvent les animaux sauvages, où l'on peut pratiquer la pêche et organiser des activités sportives et touristiques ? Retrouver le sens ancestral de la gestion des crues, travailler ensemble à l'urbanisation et aux modes de construction pour limiter le risque ? Bref, sortir d'une préservation « punitive » de la ressource, particulièrement injuste, libérer les cycles de l'eau des postures et des doctrines.

Il faut retrouver les équilibres, le bon sens, la modération, l'écoute, remettre la fontaine sur la place du village : l'eau offerte et généreuse, sans monopole d'aucune forme, l'eau respectée, économisée, et pourtant l'eau pour tous, comme une leçon à méditer. ●

«L'EAU AU CŒUR DE TOUTE STRATÉGIE TERRITORIALE DURABLE»

Frédérique TUFFNELL

- ▶ Députée NI de la Charente-Maritime
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Présidente du groupe d'études Eau et biodiversité
- ▶ Membre du conseil d'orientation pour la prévention des risques naturels majeurs



Le développement de nos territoires est intimement lié à la présence d'eau, en qualité et en quantité suffisante. Touchés de plein fouet par une crise sanitaire, qui se surajoute à la crise environnementale et climatique, nous ne pouvons envisager de relance sans prendre en compte la question de l'eau à la bonne échelle hydrographique. L'eau, sa préservation et son partage, constitue l'un des plus grands enjeux du XXI^e siècle.

Amenés à s'intensifier, les épisodes de sécheresse et les fortes inondations, vont devenir notre quotidien, apportant des tensions sur la ressource de plus en plus vives. Depuis trois ans, mes travaux ont pu dresser le constat de la vulnérabilité de nos territoires et soulignent l'urgence à placer l'adaptation au cœur de nos politiques publiques nationales et locales.

En ce sens, les agences de l'eau sont nos meilleures alliées pour avancer vite et encourager les collectivités vers des plans d'adaptation aux changements climatiques qui garantiront l'accès à l'eau aux Français. Pour économiser la ressource, la réparation des canalisations doit s'accélérer, de même que la mise aux normes de nos stations d'épuration. La réutilisation des eaux usées traitées doit aussi être au cœur de nos priorités. En ce sens, de très gros efforts financiers devront être réalisés dans la durée.

Les décisions de restrictions de prélèvement, de plus en plus nombreuses, arrivent souvent tardivement. Faute d'avoir su préserver la capacité de stockage et d'infiltration de nos sols (artificialisation, drainage, destruction des haies, des talus et des fossés) nous en venons maintenant quasi systématiquement à proposer la création de réserves de substitution - lesquelles centralisent la quasi-totalité des

conflits d'usage de l'eau.

L'agriculture, durement impactée par les effets du changement climatique, est très demandeuse de ces réserves. Elle est aussi le secteur qui porte le plus de solutions alternatives. L'eau ne sera en effet jamais mieux stockée que dans ses propres aquifères et si nous ne nous passons pas des retenues collinaires, là où c'est possible, chaque réserve de substitution autorisée devra s'accompagner d'un passage obligatoire à l'agroécologie.

En parallèle de ces solutions techniques non-pérennes il nous faudra également investir massivement dans les solutions fondées sur la nature pour faire face au changement climatique afin de potentialiser la capacité des sols à stocker la ressource. C'est seulement ainsi que nous bâtirons des territoires résilients, eux-mêmes supports d'une économie résiliente.

Face à ce défi, la réponse se trouve très localement dans des projets de territoires, comme les projets alimentaires territoriaux (PAT) par exemple, qui permettent à la fois de répondre aux enjeux d'adaptation, de lutte contre l'effondrement de la biodiversité et de développement économique de filières agroalimentaires. Cela

« Face à ce défi, la réponse se trouve très localement dans des projets de territoires »

passé aussi par les projets de territoires pour la gestion de l'eau (PTGE) ainsi que par des plans régionaux d'adaptation aux CC, comme celui d'Adour-Garonne. De tels plans doivent se généraliser partout en France afin de combiner, le plus démocratiquement possible, les meilleures solutions de gestion de l'eau en fonction des différents bassins et sous bassins.

L'eau est la force motrice de la nature, nous n'avons d'autre choix que de réussir ensemble à mettre en place ces solutions et à assurer un avenir digne aux générations futures. ●



La revue *TSM* fait peau neuve !

*Nouveau site Internet, plus ergonomique

*Nouvelles offres d'abonnement et de téléchargement

*Blog-actualité pour aller plus loin...

tsm Techniques
Sciences
Méthodes

La revue mensuelle des spécialistes de l'environnement

10 numéros par an
A comité de lecture



Un accès en ligne
astee-tsm.fr



10 000 lecteurs
Professionnels de l'eau
et des déchets



Plus de 100 ans
d'expérience
Archives libres gallica.bnf.fr



Téléchargement de *TSM*
via des crédits-jetons
Réservé aux abonnés



Éditée par

astee

association scientifique
et technique pour l'eau
et l'environnement

astee.org

ET SI LA GUYANE SE TOURNAIT VERS SA RESSOURCE EN EAU ?

Gabriel SERVILLE

- ▶ Député GDR de la Guyane
- ▶ Secrétaire de l'Assemblée nationale
- ▶ Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
- ▶ Vice-président du groupe d'études Eau et biodiversité



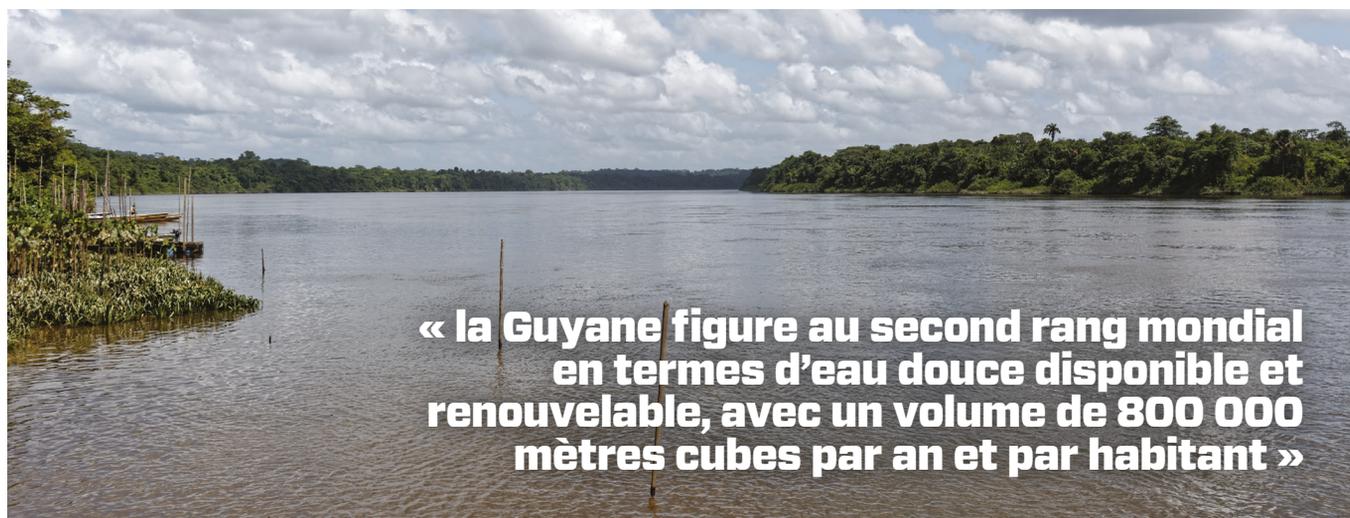
A lors que la loi Hulot du 30 décembre 2017 semble avoir définitivement tourné la page de l'or noir et que l'or jaune est au cœur de toutes les polémiques, la Guyane mise désormais sur son or vert, cette immense forêt amazonienne dont la valorisation de la biodiversité permet d'entrevoir de nouveaux relais de développement pour le territoire. Mais ce morceau d'Europe administrative pourtant réellement niché sur le continent américain dispose d'une autre richesse, jusqu'ici insoupçonnée, et qui devrait définitivement l'inscrire comme carrefour mondial d'excellence : son or bleu ! Peut-être parce que l'eau en Guyane n'est pas bleue, mais de couleur marron, la ressource pâtit encore aujourd'hui d'un déficit d'image, aux antipodes des potentiels d'une filière en devenir. Il faut dire que d'après l'Unesco, la Guyane figure au second rang mondial en termes d'eau douce disponible et renouvelable, avec un volume de 800 000 mètres cubes par an et par habitant. A titre de comparaison, la moyenne mondiale de cette disponibilité en eau est de 1 800 m³/hab par année, soit 450 fois moins. Un avantage non négligeable quand on sait qu'à peine 2,5 % de l'eau de la planète est potable, juste au moment où cette ressource vitale est menacée par la pollution, les maladies et les modifications de la pluviométrie, conséquences du réchauffement climatique.

Or, durant les 25 prochaines années, l'essor démographique et la hausse attendue des niveaux de vie s'accompagneront nécessairement d'une explosion de l'utilisation de l'eau, alors que dans le

même temps les impératifs de préservation des milieux naturels seront de plus en plus exigeants et durablement inscrits au cœur des débats publics et des agendas politiques. C'est bien simple, d'ores et déjà, 80 pays représentant 40 % de la population mondiale souffrent de pénurie d'eau. Aussi et de façon manifeste, l'eau va s'inscrire rapidement comme l'un des enjeux politique et économique majeurs du XXI^e siècle, comparable probablement à ce que fut le pétrole au cours du siècle dernier. Nous en voulons pour preuve le fait que nombre de désaccords transfrontaliers ont pour origine l'accès et l'usage de la ressource en eau, et que le concept d'interdépendance hydrologique se fait de plus en plus prégnant.

En effet, à ce jour ce sont 39 nations qui dépendent de pays tiers pour au moins la moitié de leur approvisionnement en eau. Sans doute sommes-nous donc à l'aube d'une ruée des Etats et, de façon peut être plus inquiétante, des entreprises privées, vers l'accès à l'eau disponible. Déjà en 1996, Corinne Lepage, alors ministre de l'environnement, déclarait d'ailleurs que « l'eau deviendra le marché de demain ». On constate ainsi les signes avant-coureurs de cet intérêt commercial, avec de nombreux projets d'infrastructures pour le transport de la ressource, des pays producteurs vers les pays pauvres en eau. D'autre part, et suivant une forte logique spéculative, les banques et fonds de placements s'activent à créer des marchés porteurs dans ce secteur. Mais ils ne sont pas les seuls. Le gouvernement du Québec, qui détient 16 % des réserves mondiales, analyse différents scénarios pour exporter massivement de l'eau. Il en va de même pour la Turquie qui, quant à elle, compte faire de l'exportation d'eau potable un outil au service de sa diplomatie. Or, si l'apparition de ces nouveaux marchés entraîne de nombreux questionnements relatifs à l'applicabilité du droit commercial international dans le secteur de l'eau mais également et surtout sur la notion même de l'eau en tant que bien commun, il est urgent de développer des modèles de pratiques qui permettent la valorisation de la ressource tout en protégeant l'intérêt public.

Leader mondial incontesté, que ce soit sur le marché des eaux minérales avec 40 % de part de marché, que pour ce qui concerne la gestion déléguée de services d'eau et d'assainissement avec Véolia et Suez, la France a définitivement un rôle majeur à jouer. Dans ce contexte, la Guyane, prête à assumer son rôle de locomotive de la croissance post-covid 19, pourrait s'avérer être alors une carte maîtresse. ●



« la Guyane figure au second rang mondial en termes d'eau douce disponible et renouvelable, avec un volume de 800 000 mètres cubes par an et par habitant »

MISSIONS NOTIONS ACTIONS ATTICTIONS EFFETS



Sommaire

- 37 Présidence de la République, Gouvernement
- 42 Parlement
- 43 AAI, conseils départementaux
- 44 Commune, préfetures de régions et de départements
- 48 Entreprise

LE TROMBINOSCOPE

L'information professionnelle du monde politique

Pour savoir **QUI EST QUI**
et **QUI FAIT QUOI**
en France

Tome I

« Parlement,
Gouvernement &
Institutions »

PARUTION
DÉCEMBRE 2020



18 000 personnes citées
2 tomes
Fonctions
Attributions
Biographies
Photos et coordonnées

Tome II

« Régions,
Départements
& Communes »

PARUTION
DÉCEMBRE 2020

Je commande **Le Trombinoscope 2020/2021** et choisis la formule suivante :

REV20

- le lot Tome I + Tome II au prix de 285 €^{HT} soit 312,68 €^{TTC}
- le lot + la Revue du Trombinoscope (11 n° par an) au prix de 445 €^{HT} soit 481,48 €^{TTC}
- le lot + la Revue du Trombinoscope (11 n° par an) + un accès illimité pendant un an à la base France du site trombinoscope.com au prix de 695 €^{HT} soit 781,48 €^{TTC}

TVA 5,5 % (tomes et revue), 20 % (site). Frais de port inclus (6 € par tome).

M. Mme

NOM / Prénom :

Entreprise ou Organisme :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Pays

Tél. : Fax :

E-mail :

Je joins mon règlement à l'ordre du Trombinoscope par :

Chèque Mandat Carte bancaire Visa / Mastercard

N°

Validité

CVV (3 derniers chiffres au verso de votre carte bancaire)

Je réglerai à réception de facture

Date et Signature

Bulletin à retourner au Trombinoscope
Service abonnements - CS 70001 - 59361 Avesnes-sur-Helpe cedex - Fax : 03 27 61 22 52

www.trombinoscope.com

BON DE COMMANDE



UNE AUTRE BANQUE EST POSSIBLE

LÀ OÙ IL AGIT,
VOTRE CRÉDIT
FAIT
DU BIEN



PRÊT
CHOISIR SON IMPACT

SOCIAL, SOCIÉTAL, ENVIRONNEMENTAL,
PLUS VOTRE ENTREPRISE INVESTIT UTILE,
MOINS VOUS PAYEZ D'INTÉRÊTS*.

