

<http://lipietz.net/Ecologie-et-progres-social-deux-logiques-concurrentes>

L'Humanité

Écologie et progrès social : deux logiques concurrentes ?

- Vie publique - Articles et débats -

The logo for the newspaper 'L'Humanité', featuring the word 'L'Humanité' in a white, bold, sans-serif font on a red rectangular background.

Publication date: dimanche 21 juin 2009

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

Il n'est donné sur ce site que les propos de son propriétaire. Pour le débat complet, se reporter à *L'Humanité* (voir plus bas).

Comment interprétez-vous le score d'Europe Écologie aux européennes ? Traduit-il vraiment une prise de conscience des enjeux environnementaux ?

Alain Lipietz : La prise de conscience des enjeux environnementaux a été la matrice du succès des listes Europe-Écologie. Le changement climatique préoccupe, mais aussi des choses plus immédiates de la vie quotidienne, telle la « mal bouffe », dont José Bové est le grand pourfendeur. Il y a une montée en puissance des préoccupations de santé en lien avec la nourriture, dans des municipalités populaires, les comités d'entreprise gérant des cantines, etc... Mais l'écologie, c'est aussi les rapports inter-humains, les droits de l'Homme. Le vote Europe Écologie a exprimé un refus net de la « nuit sécuritaire » de Sarkozy. Par ailleurs, ne perdons pas de vue le mot "Europe" dans l'intitulé de nos listes. On prend de plus en plus conscience du fait que, face à la crise mondiale du libéral-productivisme, l'Europe peut devenir un vrai bouclier, si l'on décide de changer sa politique. De plus en plus de citoyens sont convaincus que notre capacité à réagir efficacement au plan économique, à mener une vraie politique sociale, à briser avec Eva Joly les paradis fiscaux, suppose de renforcer l'intégration européenne, de se rassembler dans une puissante fédération européenne.

Le vote Europe-Écologie est avant tout un vote des classes moyennes supérieures (32% de cadres et 24% de professions intermédiaires). Comment l'expliquez-vous ?

Alain Lipietz : Attention, il y a tout de même une poussée importante du vote écologiste chez les ouvriers (13% des voix ouvrières, la première force de gauche, derrière l'UMP et le Front National, mais deux fois plus de voix ouvrières que le Front de gauche). Et, avec 24%, EE arrive en tête chez les employé-e-s. Dans la "banlieue rouge", Saint-Denis, Villejuif, etc., Europe-Écologie arrive soit devant les listes du Front de gauche, soit derrière à quelques dizaines de voix. C'est un indice parmi d'autres d'une modification du rapport de force entre les trois forces de la gauche "propositionnelle". Cette mutation se fait globalement au détriment de la social-démocratie classique, si on fait la comparaison avec le scrutin européen de 2004, et aussi au détriment d'une tendance à se tourner vers le centre, comme les socialistes l'ont tenté en Italie pour battre la droite. Cela dit, il est clair que les ouvriers ne sont pas hégémoniques à l'intérieur du vote écologiste, pas plus que dans la société française aujourd'hui. Ce ne sont pas eux qui font actuellement des propositions fortes. Le vote écologiste est surtout le fait des professions intermédiaires, celles et ceux qui, comme les enseignants ou les infirmières, ont pour métier de s'occuper des esprits ou des corps des autres. L'alerte contre les risques sanitaires des emplois industriels, pour les ouvriers comme pour la société, n'est pas venue d'abord du syndicalisme, mais plutôt de l'extérieur de l'entreprise. Ce n'est pas le syndicalisme qui a été à la pointe de la lutte contre l'amiante ou le nucléaire. La diffusion des thèmes de la santé au travail se fait des professionnels de la santé, de la recherche ou de l'éducation vers la classe ouvrière. Les ouvriers ont même pu, pendant de longues années, croire que la thématique écologique allait contre l'emploi. Mais ils sont de plus en plus nombreux à reconnaître que les écologistes ne sont pas contre eux. Europe-Écologie a su apporter des réponses concrètes en termes de conversion de l'industrie à une économie verte, développant l'emploi.

Il existe une réponse immédiate, à la fois à la question de savoir comment faire mieux avec moins, et à celle de savoir comment les couches populaires peuvent accéder à des produits qui améliorent leur qualité de vie. Cette réponse, c'est le service public. La « bonne bouffe » ne doit pas être réservée aux « bobos ». Les cantines dans les écoles, par exemple, peuvent proposer une alimentation de qualité et abordable, pour peu qu'on leur en donne les moyens. C'est une question de volonté politique.

Mais du côté de la production, des salariés de l'automobile qui perdent leur emploi, quelles mesures sociales peut-on proposer sur la base d'une approche écologiquement responsable ?

Alain Lipietz : Nous proposons une conversion verte de l'industrie. Il s'agit à la fois de réorienter la production automobile vers des transports en commun propres ("Plus gros que le 4X4 : l'autobus !"), et d'accompagner le travailleur dans cette évolution sans perte de revenu ni de statut. Chez Renault Trucks, les salariés en sont à 120 jours en chômage technique total. Cela veut dire qu'ils devaient rester disponibles pendant tout ce temps pour leur patron, en cas de besoin ponctuel. C'est absurde. On devrait avoir aujourd'hui une économie entièrement mobilisée et même planifiée, pour une conversion verte, avec formation professionnelle et sécurisation du parcours professionnel, entre l'ancien emploi qui disparaît et les nouveaux emplois verts du modèle de production post-crise. En nous appuyant sur des études de la Confédération européenne des syndicats (CES), nous avons calculé que cette conversion permettrait de créer 8 millions d'emplois dans les transports et en supprimerait 4,5 millions, soit un gain net de 3,5 millions d'emplois à l'échelle de l'Europe.

Bonus-malus automobile, marché des quotas d'émissions de gaz à effet de serre, et peut-être bientôt une taxe carbone ou « contribution climat-énergie »... On a l'impression que les gouvernements européens ne prennent en compte les enjeux environnementaux qu'au travers de réflexions sur de nouveaux mécanismes fiscaux ou, plus globalement, financiers. Que serait une véritable fiscalité verte ?

Alain Lipietz : Nous proposons un grand emprunt européen, de 1000 milliards d'euros, remboursable sur 5 ans à taux zéro ou au maximum à 1%. Cet argent serait redistribué aux collectivités territoriales avec des taux sélectifs, en fonction de leurs engagements dans la conversion verte (habitat, transport...). Il permettrait de financer la reconversion industrielle, notamment l'automobile, vers des productions propres. Depuis le sommet de la Terre en 1992, les écologistes plaident pour un report de la fiscalité du travail vers les pollutions. Cela permettrait de financer l'investissement, la recherche et la formation, les trois goulets d'étranglement pour la sortie verte de la crise. Les économistes de l'environnement disent qu'il y a deux façons d'inciter les entreprises à ne pas polluer : soit on les taxe à l'unité, sur leur consommation d'énergie, comme le fait la Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) ; soit on planifie en quantité, c'est-à-dire qu'on octroie des quotas. Ce système nous semble préférable, dans la mesure où il permet de savoir où l'on va. Mais il faudrait déterminer aussi comment ces quotas sont distribués. Notre proposition, c'est qu'ils soient vendus aux entreprises et que les entreprises puissent ensuite les échanger en fonction de leur consommation. Concrètement, un groupe comme Mittal ou Lafarge qui a épuisé ses quotas annuels au mois de novembre, au lieu de mettre ses salariés en chômage technique, peut en racheter à une entreprise ayant économisé les siens. Cela permet de respecter les engagements globaux en matière d'émission tout en valorisant l'entreprise qui a fait un effort pour moins polluer.