

Société et développement durable : les leçons d'un conflit

Au mois de septembre, le hasard a voulu que plusieurs ingrédients se trouvent réunis pour nous permettre d'assister en temps réel et dans un laps de temps très court à ce que l'on peut voir comme une « expérience sociale » en vraie grandeur. Et fort instructive. D'un côté, une réaction en chaîne d'une série de catégories sociales touchées par les fortes hausses du prix des carburants (les routiers d'abord, rapidement suivis par les marins pêcheurs, les agriculteurs, les infirmiers, les chauffeurs de taxi, les artisans...). De l'autre, une déclaration du Premier ministre, le 11 septembre à Lyon, à l'occasion de la mise en œuvre par la France du Protocole de Kyoto visant à combattre l'effet de serre. Ces événements simultanés, et les rapides concessions consenties par le gouvernement aux différentes professions mobilisées, mettent en évidence les contradictions auxquelles se heurte le politique dans la mise en œuvre des politiques environnementales. (Notons au passage, pour compléter le tableau, que l'augmentation du prix des carburants va dans le sens souhaité en ce qui concerne la lutte contre la pollution de l'atmosphère urbaine ; autrement dit, les pétroliers ont fait ce que l'État devrait faire ! Sauf évidemment que le bénéfice ne va pas dans la même poche !). Contradictions à la même échelle, en l'occurrence celle d'un pays, la France (mais de nombreux pays d'Europe ont rencontré les mêmes difficultés). Mais contradictions également entre différents niveaux, puisqu'il s'agit de l'application nationale d'un accord international.

Rappelons quelques données techniques. Pour ce qui concerne la France, le Protocole de Kyoto implique de ne pas dépasser sur les années 2008–2012 le niveau d'émission de gaz à effet de serre, atteint en 1990, de 131 mégatonnes d'équivalent carbone (MTeC). Sur la base de ce niveau d'émission et compte tenu des mesures déjà prises, on devrait atteindre 144 MTeC en 2010. D'où l'obligation d'une réduction supplémentaire de 13 MTeC. Afin d'atteindre cet objectif et en se plaçant dans l'hypothèse d'une croissance annuelle de 2,3 %, la Mission interministérielle sur l'effet de serre (MIES) a établi des scénarios et élaboré des mesures qualifiées d'« acceptables » ou de « sans regret » par les économistes. Elles devraient aboutir à un abaissement de 6,5 MTeC environ et, couplées à d'autres mesures, plus globales, permettre une économie de 23 MTeC. La marge de manœuvre est donc voisine de 10 MTeC. C'est donc arithmétiquement réalisable. Parmi les mesures considérées comme facilement acceptables figurent celles sur l'isolation des bâti-

ments, celles incitant à des économies d'énergie et celles facilitant le développement des énergies renouvelables. En revanche, d'autres mesures apparaissent plus contraignantes et, de ce fait, plus difficiles à faire accepter. Il en va ainsi de la mise en place de « l'intermodalité rail-route » impliquant de privilégier le « ferroutage », de l'instauration d'un système d'« écotaxe » et d'un « marché des droits d'émission » et, enfin, de ce qui est en cause dans les conflits de septembre, à savoir la taxation raisonnée des produits utilisant l'énergie fossile. Ici, le problème se complique, car il s'agit de mettre en application des outils économiques délicats en eux-mêmes et visant, en outre, à modifier le comportement des consommateurs (et, plus largement même, des utilisateurs).

D'une certaine manière, on pouvait donc s'attendre à ces conflits (et tout particulièrement à celui des routiers). Et la leçon que l'on peut tirer de l'événement est que des difficultés du même genre peuvent à tout moment surgir. S'il est vrai qu'elles n'avaient pas été prévues, ce qui peut surprendre, comment peut-on se mettre en mesure de les prévoir et d'anticiper sur elles pour éviter que les accidents de la conjoncture ne provoquent des dérives difficiles à corriger dans la conduite d'une politique à long terme ? Sur la base de quelles connaissances les économistes définissent-ils leurs mesures dites « sans regret » ? Un conflit social ne peut se prévoir que sur la base d'une connaissance « conjoncturelle » fine du (ou des) secteur(s) d'activité économique ou de la (ou des) catégorie(s) sociale(s) en cause. L'acceptabilité sociale des mesures envisagées dans le cadre d'une politique de développement durable est une condition nécessaire à leur mise en pratique, car c'est la condition même d'un développement qui soit véritablement durable. Elle doit donc être une des préoccupations majeures lors de leur conception même. D'où la nécessité d'impliquer, aux côtés des sciences de la terre et de la vie, toutes les sciences sociales susceptibles d'aider à la compréhension des comportements sociaux et du fonctionnement de la société ; et pas seulement les sciences économiques et juridiques. D'où la nécessité aussi d'associer aux démarches de recherche toutes les « parties » concernées par le problème en cause. C'est là un domaine de recherche important et novateur, mais complexe et aux multiples enjeux, tant pour la pratique de la recherche elle-même que pour le développement durable.

Alain Weill