

Climat, écologie, environnement : une réunion-débat avec des jeunes (première partie)

Fin octobre, s'est tenue à Paris une réunion publique à destination de la jeunesse, à l'invitation du Courant communiste internationaliste du POI (le CCI est la section française de la IV^e Internationale). A l'ordre du jour, entre autres : débattre, tenter d'esquisser ensemble un point de vue politique indépendant sur les questions de l'environnement, un point de vue qui ne soit pas celui des gouvernements et des multinationales qui allaient se réunir à la Cop 26 qui s'ouvrait alors à Glasgow. Partant des questions posées par les jeunes, Stéphane Marati, militant du POI, syndicaliste, a ouvert la discussion. Nous reproduisons ici cet échange, que nous poursuivrons dans nos prochains numéros.

1. « Quelles revendications avancer sur la question écologique ? »

D'abord, je ne suis pas sûr de savoir ce qu'est une revendication écologique. Par exemple, 100 % d'énergie renouvelable, ou le développement des technologies vertes – ou dites vertes – et du numérique, dans le cadre du mode de production actuel, c'est-à-dire dans le cadre du mode de production capitaliste, est-ce que c'est une revendication écologique ?

Pour celles et ceux qui ont lu l'article paru dans le dernier numéro de *La Vérité* (revue théorique éditée par le CCI qui s'intitule « *L'empreinte énergétique et environnementale du numérique et des technologies vertes* », vous aurez relevé que la réponse à cette question est loin d'être évidente.

Des gens qui ont pignon sur rue, qui ne sont pas nous, qui écrivent des livres, qui écrivent dans des journaux reconnus, écrivent eux-mêmes que, dans les conditions actuelles du mode de production capitaliste, « *la transition énergétique et numérique dévastera l'environnement dans des proportions inégales* ».

DES SOLUTIONS, BEAUCOUP EXISTENT DÉJÀ, MAIS...

Evidemment, il y a un ensemble de problèmes que vous connaissez tous, auxquels vous, les jeunes, avez été sans doute beaucoup plus sensibilisés que les précédentes générations, sur la question de la pollution des airs, des mers et des océans, du sol, les risques chimiques... Nous n'avons pas, comme organisation, en quelque sorte, un livre d'or avec l'ensemble des revendications qui permettraient de résoudre

la totalité des problèmes qui assaillent l'humanité, et donc la nature. Mais si nous réunissons des ingénieurs et des scientifiques pour leur demander quelles solutions sont possibles pour résoudre les problèmes de la pollution par exemple, sans contrainte budgétaire, c'est-à-dire avec la seule préoccupation d'utiliser les connaissances et les techniques actuelles, ou en découvrir de nouvelles, nous n'avons aucun doute qu'ils viendront avec des solutions, dont beaucoup existent déjà (et qu'on peut probablement encore améliorer).

DES CARBURANTS ALTERNATIFS PAS (OU TRÈS PEU) PRODUITS

Prenez par exemple la question de l'aviation qui est présentée, habituellement, comme étant un des secteurs les plus polluants. L'utilisation de carburants durables pourrait réduire les émissions de CO₂ de l'aviation jusqu'à 80 %. Ces carburants existent. Le problème est qu'ils coûtent trois fois plus cher que le kérosène. Et comme l'activité est conditionnée au profit, l'utilisation massive de ces carburants est contradictoire à l'exploitation capitaliste des avions.

Preuve en est que ces carburants alternatifs représentent moins de 1 % de la consommation du secteur aérien à l'heure actuelle, un chiffre qui pourrait monter à 5 % en 2030, c'est-à-dire quasiment rien. Les aéroports qui distribuent régulièrement ces carburants se comptent sur les doigts d'une main. La conclusion qu'en tirent un certain nombre de gens, par exemple les écologistes – évidemment, je parle de l'écologie politique, je ne parle pas des scientifiques qui étudient ces questions –, c'est qu'il faut arrêter de voyager en avion, ce n'est pas de renverser le capitalisme pour instaurer une société socialiste qui généraliserait l'utilisation des carburants alternatifs. Or, comme je l'ai dit tout à l'heure, ces carburants existent. On pourrait presque du jour au lendemain, les généraliser.

En Allemagne, ils vont construire, l'année prochaine, une usine de kérosène « vert ». Il s'agit d'utiliser de l'hydrogène, produit par électro-

lyse et de capter du CO₂ dans l'atmosphère. En recombinaison des deux, on obtient un carburant de synthèse imitant le kérosène d'aviation, qui peut remplacer le kérosène d'origine fossile. Le problème, c'est que ce carburant de synthèse est dix fois plus cher que le kérosène actuel. Donc, la production de la nouvelle usine n'atteindra qu'une tonne par jour. L'Allemagne s'est donné pour objectif d'atteindre, dans sa consommation totale de carburant aéronautique, une part de 0,5 % de kérosène vert. Vous avez bien entendu : 0,5 % ! Pourtant, la technique existe. Ils vont construire une usine. On pourrait en construire plein d'autres. Mais ils ne le font pas parce que ce carburant coûte dix fois plus cher que le carburant d'origine fossile. Donc, il y a beaucoup de communication sur ces sujets, mais rien de réellement efficace n'est fait, parce que c'est contradictoire au mode de production capitaliste.

LE RECYCLAGE DES DÉCHETS NUCLÉAIRES

Prenez les déchets nucléaires. Il y a quelques années, on ne savait pas quoi en faire, à part les enfouir dans le sol. Maintenant, les ingénieurs ont inventé un réacteur qui peut recycler et réduire quantité de déchets nucléaires. C'est ce qu'on appelle les réacteurs Astrid. Le problème est que le gouvernement Macron a mis tout ce travail, gigantesque et absolument génial, des scientifiques du CEA à la poubelle. Il a abandonné le projet Astrid parce qu'il est prétendument trop cher, et, maintenant, on reparle de l'enfouissement des déchets nucléaires. Ce gaspillage fantastique de la connaissance, des techniques, de milliers d'heures de travail d'ingénieurs brillants est l'expression de l'impasse totale du système capitaliste, dont la seule préoccupation est le profit, et rien d'autre.

Notre programme à nous est justement d'ouvrir la voie à toutes ces possibilités en expropriant le capital et en confiant le pouvoir à la classe ouvrière, parce que c'est la condition indispensable. Rien de sérieux n'est possible sans la révolution socialiste.

Lire la suite page 4 >>>

Débrayages à Renault-Cléon

« La transition vers l'électrique est utilisée par Renault pour faire rentrer encore plus de pognon pour les actionnaires »

Les explications d'un syndicaliste à notre correspondant local

Correspondant

Plusieurs débrayages (photo ci-contre), rassemblements, manifestations ont eu lieu ces dernières semaines à l'usine Renault de Cléon (Seine-Maritime) à l'appel du syndicat CGT :

– contre les mesures patronales de flexibilité et d'augmentation du temps de travail ;
– contre les suppressions d'emplois.

Le 4 octobre, 600 salariés ont débrayé. Le 12 octobre, 750 ont débrayé et défilé dans les ateliers. Le 19 octobre, 500 ont débrayé. Et, le jeudi 4 octobre, 400 sont sortis de l'usine sur un même horaire pour se rassembler devant.

William Audoux, secrétaire général du syndicat CGT de Cléon précise : « *A chaque fois les ouvriers de la production sortent à 60 %.* » Utilisant le passage à l'électrique, Renault engage une offensive tous azimuts. Toute l'ingénierie qui travaillait sur le développement des moteurs thermiques (900 salariés) a été décriée inutile par Renault, et les salariés sont poussés dehors. Les salariés sont invités, par mail, à quitter l'entreprise en utilisant la rupture conventionnelle collective.

CHANTAGE DE LA DIRECTION

William Audoux s'insurge : « *Ils font d'énormes profits, mais la transition vers l'électrique est utilisée par Renault pour faire rentrer encore plus de pognon pour les actionnaires. La direc-*

tion prévoit des coupes dans les effectifs pour passer de la production de moteurs thermiques à électrique. Cléon produisait trois modèles de moteurs thermiques. Au 1^{er} janvier 2022, Cléon n'en produira plus qu'un. La direction en profite pour faire un chantage, en disant : Cléon produira un nouveau moteur électrique si les syndicats acceptent de signer le nouvel accord de compétitivité : fin de la rémunération des vingt minutes de pause pour les futures embauchés et les intérimaires (perte de 80 euros minimum/mois) et incertitudes pour le paiement pour les Renault, travail obligatoire le samedi, pour la flexibilité, travail à la carte... Chantage sur un moteur électrique déjà attribué à Cléon (annonce de Macron au printemps 2020). »

Des centaines d'emplois seraient supprimés, même si Renault ne donne aucun chiffre, et la menace est d'abord sur les 700 intérimaires. Le syndicaliste ajoute : « *L'état d'esprit, actuellement, c'est que tout le monde est mécontent et ne croit plus ce que la direction peut promettre. Les salariés par la grève font tout autant la pression sur la direction que sur les autres syndicats pour qu'ils ne signent pas l'accord au niveau national. La mobilisation est forte à Cléon, mais moindre dans les autres sites Renault. Les ouvriers sont en colère, car ils ne veulent pas de ces mesures. Mais le contexte général de propagande pour la transition thermique vers l'électrique et les périodes de chômage n'aident pas vraiment.* »



Lors d'un débrayage à Renault Cléon en octobre dernier.

« La Dacia électrique a pollué la moitié de la planète avant même de commencer à rouler »

■ Le coup de sang de William Audoux, secrétaire général du syndicat CGT de Renault Cléon

« L'écologie ? OK. Mais il faut qu'à la CGT, on dénonce l'utilisation que les capitalistes font de l'écologie.

Ils nous disent : le véhicule électrique ne pollue pas... La Dacia Spring (voiture électrique) est fabriquée en Chine. Ensuite, elle arrive en Europe et en France dans les énormes bateaux porte-conteneurs. Les voitures ont déjà pollué la moitié de la planète avant même de commencer à rouler... Ces porte-conteneurs seraient à propulsion électrique, peut-être ?

Pour eux, l'écologie c'est juste faire du pognon. Pire, la fabrication des voitures hybrides Renault : les pièces de leurs moteurs électriques arrivent

de Chine dans ces fameux portes-conteneurs pollués. On monte le moteur électrique à Cléon. Ensuite, ce moteur est transporté en Turquie pour être assemblé avec un moteur thermique. Et le bloc hybride (associant électrique et thermique) est envoyé enfin en Espagne pour être installé sur les modèles Captur et Mégane de Renault. Une bonne part est réimportée en France pour la vente.

Je ne suis pas en train d'opposer les salariés français, chinois ou turcs, mais les capitalistes qui nous parlent d'écologie, veulent juste gagner le maximum de pognon et ne se préoccupent pas de l'écologie. »

suite de la page 3

Climat, écologie, environnement : une réunion-débat avec des jeunes (première partie)

2. « Quelles actions avons-nous déjà mises en place par le passé ? »

Je ne sais pas exactement à quoi fait référence cette question. Ce que je peux vous dire, c'est comment nos camarades, qui pour beaucoup sont des militants ouvriers, des syndicalistes, interviennent tous les jours et depuis toujours, dans les entreprises, sur les questions environnementales.

Vous avez peut-être lu, dans *Informations ouvrières*, ces derniers mois, des articles relatifs à une usine qui est dans le sud de la France qui s'appelle Fibre Excellence. C'est une usine de pâte à papier, classée Seveso, qui est, donc, une usine dangereuse avec des risques environnementaux majeurs, des risques d'explosion extrêmement graves. Les camarades se battent avec leur syndicat, depuis des années, pour que les conditions de travail, les conditions d'entretien de l'usine, soient réunies pour éviter les accidents industriels.

ACCIDENTS INDUSTRIELS : LA COURSE AU PROFIT ET LA RESPONSABILITÉ DES GOUVERNEMENTS

Les accidents industriels, on en a connu en France, par exemple Lubrizol à Rouen, AZF à Toulouse. Nos camarades militent depuis des années pour la sécurité des installations. Et ils font face à une politique de démantèlement systématique de la part des différents gouvernements : démantèlement de l'Inspection du travail, du Code du travail, des moyens qui permettaient aux travailleurs d'assurer la sécurité de ces installations.

Les centrales nucléaires sont confrontées à un problème depuis des années avec ce que l'on appelle l'externalisation des emplois, la sous-

traitance, qui fait que de nombreuses tâches sont confiées à des travailleurs qui sont mal formés, qui sont précaires, avec de la sous-traitance en cascade, ce qui peut mettre en danger la sécurité de certaines installations. Nos camarades luttent depuis des années pour préserver la sécurité des installations, pour préserver les CHSCT qui ont été supprimés par Macron, pour préserver la sécurité des travailleurs et de l'environnement qui les entoure.

Ils se battent pour l'augmentation des salaires, la défense du CDI, des statuts contre le dumping social, contre la privatisation et la liquidation des services de l'Etat qui étaient chargés depuis des décennies d'assurer la sécurité des biens et des personnes.

L'INCENDIE DU VAR CET ÉTÉ, UNE FATALITÉ ?

Je pense en particulier à nos camarades des directions départementales de l'Équipement qui étaient chargés de l'entretien des routes et de la prévention des risques naturels. Les gouvernements successifs ont démantelé ces services, de sorte qu'ils ne peuvent plus assurer ces missions. Une des conséquences est le manque d'entretien, et, comme vous avez pu le constater cet été, un feu gigantesque s'est déclenché dans le Var, simplement parce, comme dans de nombreux autres cas, quelqu'un a dû jeter un mégot de cigarette sur le bord de la route qui n'était pas suffisamment entretenu.

Cela ne résulte pas, comme le dit le gouvernement, d'une quelconque fatalité ou de la responsabilité individuelle de gens qui n'ont pas pris garde à la nature. Oui, il y a des gens qui ne font pas suffisamment attention, c'est vrai. Mais, justement, la société s'était équipée, elle avait mis en œuvre tout ce qui était nécessaire pour pouvoir se prémunir face à ces situations, à ces « incivilités », comme certains les appellent, qui font que, parfois, ces choses-là arrivent. Et donc, on avait mis en place des services publics qui s'occupaient de prendre toutes les précautions nécessaires pour que ces problèmes ne prennent pas l'ampleur qu'ils prennent aujourd'hui. Les différents gouvernements et Macron ont décidé de détruire ces acquis de civilisation que



Lors des incendies catastrophiques dans le Var cet été.

représentaient ces services publics et qui permettaient de faire face à ces drames.

PRIVATISATION, PAUVRETÉ ET MISÈRE NE PEUVENT PAS ÊTRE ÉCOLOGIQUES

Tout le combat que mènent nos camarades, avec leurs organisations syndicales dans ces secteurs, contre le démantèlement des services publics, pour l'augmentation des salaires, est une contribution essentielle à l'écologie aujourd'hui, parce que la déréglementation, la liquidation des services publics, la privatisation, la pauvreté et la misère ne peuvent pas être écologiques. Vous avez peut-être entendu Mélenchon dire, à plusieurs reprises dans les médias que, en

France aujourd'hui, huit millions de personnes bénéficient de l'aide alimentaire.

Ce chiffre a été multiplié par huit en quarante ans. Vous comprenez bien que c'est beaucoup plus facile pour des gens qui peuvent se nourrir et mettre un peu d'argent de côté de faire de la rénovation énergétique des bâtiments plutôt que pour des gens qui vont chercher de la nourriture auprès de l'aide alimentaire.

Et donc la question de l'augmentation des salaires et du pouvoir d'achat est une question centrale, car la misère, la pauvreté ne peuvent pas être écologiques.

3. « Quelle est notre position sur l'organisation Extinction Rebellion ? »

D'abord, j'ai envie de vous dire : on n'est pas obligé d'avoir une position sur tout. Maintenant, si leurs actions visent le capital ou l'Etat, on aura plutôt tendance à avoir un regard sympathique sur ces actions, pour autant qu'ils ne chargent ni le capital ni l'Etat d'un rôle qui n'est pas le leur. Mais s'ils visent les travailleurs de l'aviation ou de l'automobile, alors on aura probablement une autre position et on défendra les ouvriers. Parce qu'on a une position de classe et parce que le problème, ce n'est ni l'aviation ni l'automobile, mais le capital qui investit dans ce qui permet le profit et pas ce qui permet un développement harmonieux des forces productives.

Le problème, très souvent, des associations écologistes, et pas particulièrement de celle-ci, il y

en a beaucoup d'autres, c'est qu'elles n'ont pas de délimitation de classe. Patrons, ouvriers, pour eux, c'est pareil : on vit tous sous le même ciel et sur la même planète. Et, donc, on s'en remet au pouvoir existant, c'est-à-dire au pouvoir du capital qu'on charge, même si certains s'en défendent, de régler les problèmes qu'il a lui-même créés.

DÉFENSE DE LA NATURE ET PROPRIÉTÉ PRIVÉE DES MOYENS DE PRODUCTION SONT INCOMPATIBLES

D'une manière générale, si on veut se faire un avis sur telle ou telle organisation, pour ma part, je vous suggère de regarder qui finance. Ça vous donnera une idée des intérêts qu'ils défendent. Prenez une minute, allez sur Wikipédia voir la page d'Extinction Rebellion et dites-moi qui finance...

Effectivement, il y a l'héritière d'un groupe pétrolier américain, il y a des milliardaires. Il y a aussi des contributions individuelles, il faut être honnête et regarder la composition réelle. Mais il est fort probable que les milliardaires seront moins enclins à financer cette association si ses membres vont les voir en leur disant qu'ils vont exproprier leurs entreprises sans indemnité ni rachat, parce la défense de la nature est incompatible avec la propriété privée des moyens de production.

ÉCLAIRAGE

Qu'est-ce que le Giec ?

Contrairement à ce qui est régulièrement affirmé, le Giec n'est pas un organisme indépendant. C'est un groupement international d'experts pour le climat. Il comprend de véritables scientifiques, mais aussi les représentants des 195 gouvernements qui font partie du Giec. Tout rapport du Giec est soumis aux amendements des représentants des gouvernements, et notamment des États-Unis.

Récemment encore, la presse a révélé que l'Arabie Saoudite et la Chine ont fait modifier des rapports du Giec qui leur posaient problème.

Le Giec a été constitué en 1988, à l'initiative de Ronald Reagan, alors président des États-Unis. Il se méfiait comme de la peste de l'Onu. Il ne voulait pas que se constitue un organisme scientifique indépendant sous l'égide de l'Onu. Il a donc imposé un organisme intergouvernemental au sein duquel les États-Unis pourraient peser de manière décisive. Il a été fortement appuyé par Margaret Thatcher, Premier ministre de la Grande-Bretagne.



Reagan et Thatcher dans les années 80.

La très réactionnaire M^{me} Thatcher était engagée dans une politique de contre-réformes destructrices des acquis des travailleurs britanniques. Dix ans plus tard, son ministre de l'Énergie révéla que, se prononçant pour le Giec et l'écologie, M^{me} Thatcher avait pour objectif de liquider les mines en Grande-Bre-

tagne au nom du fait que les mines de charbon étaient polluantes. Les mineurs britanniques et leur syndicat constituaient l'épine dorsale de la classe ouvrière britannique. Face à l'annonce de la fermeture des mines, une grève générale eut lieu. La fermeture de M^{me} Thatcher face aux mineurs s'appuyait sur la politique des diri-

geants du Labour Party qui contribuait à isoler la grève. Elle fut défaite, M^{me} Thatcher cassa les reins de la fédération syndicale des mines et, sur cette base, prit des mesures antisyndicales qui demeurent en vigueur encore aujourd'hui.

Le Giec n'est donc pas un organisme scientifique, mais un instrument des gouvernements impérialistes.

L. G. ■

4. « Dans une société socialiste, quelles seraient nos actions ? »

Vaste débat... Je dirais simplement : dans une société socialiste, on déterminera nos actions de manière rationnelle et scientifique en fonction des besoins, et non en fonction du profit. On mettra tout en œuvre pour satisfaire les besoins de l'homme et de la nature, parce que

les deux sont indissociables. Nous avons aujourd'hui toutes les connaissances, toutes les techniques ou presque, pour satisfaire sans limite les besoins humains et les besoins de la nature. Il y a des gens bien plus calés que nous pour dire ce qu'il faut faire et comment il faut le faire. Le problème, c'est que, aujourd'hui, tout est cadré par le régime pourrissant, décomposé, parasitaire du capital, y compris les propositions des associations écologistes qui se situent toutes, sans exception, dans le cadre du système, même si, parfois, elles s'en défendent au nom du réalisme et du fameux « on ne peut pas faire autrement ». Donc, rien de vraiment efficace ni de décisif n'est possible dans le cadre du système actuel. ■

(A suivre)