

Billet 25 - Sur la *convention citoyenne sur le climat*

Je ne sais par quel bout prendre les 300 et quelques pages de cette convention citoyenne sur le climat (CCC), d'autant plus que pour un simple citoyen, ce serait une tâche immense et dispendieuse de détailler chaque point. Car il y aurait beaucoup à dire, à analyser, à critiquer, tant ce document constitue une somme de propositions fondées sur de faux problèmes, et sur de vrais mensonges.

Aussi il m'a paru utile de tirer la substantifique moelle de quelques « propositions » qui paraissent le plus en contradiction avec la réalité, la vérité scientifique, et qui pourraient plonger notre société dans une forme d'obscurantisme quasiment religieux, inspiré par une croyance dans ce que d'aucuns nomment le « carbocentrisme ». On le voit bien souvent décliné sous la forme de grand messes internationales et de processions « pour le climat » visant à éviter – dit-on – la fin du Monde.

Le caractère profondément antihumaniste.

N'est-il pas surprenant que dans une démocratie, on puisse mettre en place un système arbitraire d'aide aux décisions nationales, bâti sur un ersatz de représentativité citoyenne ? On voudrait faire croire à un référendum porté par un échantillon représentatif de citoyens ... désignés par le législateur !

Le système est arbitraire et profondément anti-démocratique dans son « élection » : en choisissant de « recruter » 150 citoyens censés représenter les 60 millions de Français, cela tient tout à la fois de l'arbitraire – du fait du mode de sélection des citoyens –, et d'une volonté de constitution d'un groupe de zélotes dévoués et adhérant aux thèses de ceux qui les ont en quelque sorte engagés.

Cette forme de citoyenneté désignée censée représenter l'ensemble du peuple français n'est qu'un leurre qui cache en réalité une volonté des politiques de s'appuyer sur une légitimité fictive, mais vendue aux vrais citoyens comme étant une forme de démocratie participative.

Outre les critères de sélection qui font penser à ceux des républiques bananières, largement définis par des lobbyistes en l'occurrence antiprogessistes, on pourrait se questionner sur la compétence de ces citoyens, et sur leurs connaissances en matière de climats, mais également dans bien d'autres domaines ... des super-citoyens en quelques sorte ! Il est regrettable de constater que l'on n'a pas accès à la liste nominative et qualitative des 150 citoyens, comme si l'on cherchait à éviter d'établir des rapprochements entre leur élection et leurs idéologies et compétences. En démocratie, la loi de la transparence doit s'appliquer, tout comme c'est le cas pour nos hommes politiques ; or, ici, nous avons affaire à un groupe anonyme censé représenter les Français. Quelle ironie et déni démocratique !

Il est bien évident que le catalogue des propositions a été préparé par des « spécialistes » ayant des compétences dans divers domaines et notamment dans la législation ; il n'a pas été élaboré par les 150 membres de la CCC, mais par des commissions « d'experts ». Certes, on a donné l'illusion qu'un important travail a été fait par le groupe, alors qu'ils ont seulement validé et amendé à la marge des projets, puis les ont votés.

La plus flagrante aberration qui s'attache à la CCC, se trouve certainement dans le cahier des charges, qui, - grosso-modo – demande au groupe de réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour réduire de façon drastique le CO₂ : on oublie bien entendu qu'il puisse y avoir autre chose qu'un consensus¹ sur la réalité d'une relation entre l'augmentation des températures et de celles du CO₂. A ce jour, aucune étude scientifique, revue par des pairs indépendants de toute idéologie et/ou institution, n'établit ce lien. Par ailleurs, quand bien même il existerait en marge une possibilité que le CO₂ eut amplifié l'effet de serre, il faut rappeler que la France n'émet que 1,3 % du [CO₂ mondial](#). Notre pays a un niveau d'émission (344 millions de tonnes) à peu près équivalent à celui de l'Australie, deux fois inférieur à celui de l'Allemagne. Les

¹ Terme adopté par les tenants de la théorie du réchauffement climatique anthropique. En science, le consensus n'existe pas : une théorie est vraie ou fausse, ou bien encore à valider.

Etats-Unis ont un niveau d'émission 15 fois supérieur à celui de la France, et la Chine, 29 fois ! Dans ces conditions, est-on en droit de saigner à blanc un pays, alors que les effets des mesures très coercitives envisagées n'auront pour effet que de ruiner l'économie, sans induire de réduction du CO₂ au niveau mondial. [Christian Gerondeau et Rémy Prud'homme ont fait le calcul](#): « *La participation de la France à cette réduction serait pour sa part de 0,0007 degré C malgré tous ses efforts et toutes ses dépenses, et celle de l'ensemble des constructeurs automobiles européens de 0,002 degré C malgré le bouleversement de leur filière industrielle* ». Mais, comme l'indiquent d'aucuns avec une certaine fierté, « *il faut montrer l'exemple* ». Avec les perspectives actuelles de la pandémie Covid 19, on pressent que des milliers de Français vont se retrouver sans emploi – le processus est déjà amorcé – et ce n'est certes pas le meilleur moment pour engager des mesures inefficaces qui accroîtront quoiqu'on en dise le désastre économique. La France est mal barrée !

Voyons quelques propositions émanant du rapport de la CCC qui paraissent absurdes et dont les effets iront parfois à l'encontre des objectifs qu'elle s'est fixés.

Proposition C.2.2.4 : Interdire les avions publicitaires.

Ah, bon ? Les avions qui tractent des banderoles seraient des vilains émetteurs de CO₂ ? Il serait bon de placer une échelle afin d'apprécier la réalité des émissions des tracteurs de banderoles en France. Pourtant cette proposition existe, et contribue à prendre les pilotes pour de riches nantis alors que la plupart cherche à trouver des solutions pour effectuer des heures de vol, au risque de perdre leur licence s'ils n'y parviennent pas. Il serait bon que les membres de la CCC se préoccupent plus de l'humain et de la réalité et non de la théorie instillée par des idéologues.

Proposition C5.3 : Sensibiliser l'ensemble de la population française en reliant compréhension de l'urgence climatique et passage à l'action.

Nous sommes dans le domaine de la propagande. La question qui devrait être posée est : « *y a-t-il urgence climatique ?* » Beaucoup d'experts répondront que non, et que si l'homme a un impact sur l'environnement naturel, il se situe plus dans l'aménagement du territoire que sur le climat. De nombreux pays mènent depuis des décennies des études visant à changer le climat au plan local, et n'y parviennent pas ou peu ; alors pour modifier le climat mondial, c'est encore un rêve, une utopie, et ce n'est pas le CO₂, qui est un gaz à effet de serre très marginal sur la planète qui va changer l'ordre des choses !

Proposition SD-A1.2 : Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu.

Une fois de plus, on touche au porte-monnaie des Français, et notamment celui de ménages ayant des revenus « moyens », et qui sont déjà taxés de toutes parts. Certains ne peuvent se passer de voiture, notamment en milieu rural - mais pas que ... - et seront encore plus pénalisés s'ils ne peuvent déduire des frais professionnels ou associatifs. Pour le monde associatif, des bénévoles aux revenus modestes déclarent leurs déplacements effectués pour l'association dont ils sont administrateurs. La suppression de cet avantage - ou plutôt devrait-on dire « aide » - pourrait avoir des conséquences catastrophiques tant dans le milieu professionnel qu'associatif. Une fois de plus, la réflexion a été menée par des citoyens, qui n'ont aucune connaissance du fonctionnement du milieu rural et de ses nombreuses spécificités et contraintes.

Proposition SD-A2.2 : Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre.

Stupéfiant ! Outre le fait que nous mettons en doute l'impact réel des GES en ville, ne serait-il pas plus logique de veiller à rendre les véhicules moins polluants ? Le CO₂ ne présente aucun effet néfaste pour l'homme, alors que d'autres gaz d'échappement sont dangereux. Toutefois, ces gaz dangereux et particules ont été considérablement réduits avec l'avancée technologique des moteurs. Aujourd'hui, le moteur diesel rejette moins de CO₂ que les véhicules à essence (en gros ils consomment 15 % de moins de carburant à puissance égale), et sont plus « propres » au regard des polluants (particules fines, NOx, SOx et autres...).

Curieusement, lors du premier confinement, [Paris n'a pas vu ses rejets](#) de particules fines baisser, et les NOx ont accusé une baisse peu significative. Ces faits devraient être examinés de plus près afin de comprendre quelles sont les sources de pollution, attribuées jusque-là systématiquement aux véhicules.

Proposition SD-A2.4 : Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides.

Voici donc une autre aberration proposée par notre comité Théodule ... En pratique, réserver des voies sur ce type d'infrastructure routière reviendrait ... à rajouter des voies aux existantes. Car la plupart du temps, les voies enregistrent actuellement un trafic qui est souvent proche de la saturation, alors l'idée de voie réservée ne ferait qu'amplifier le trafic sur les voies non réservées... Une fois de plus, l'idée semble plutôt concerner les citadins.

Proposition SD A2.2.1 : Réduire la vitesse maximum autorisée à 30 km/h en agglomération

Proposition SD-A3.1 : Réduire la vitesse sur autoroute à 110 km/h maximum.

Ces deux mesures (l'une a été fort heureusement rejetée) ressortent une fois de plus d'une idéologie et non de constats scientifiques. Qu'il s'agisse d'accidentologie ou de pollution, ces mesures n'apportent rien sinon, d'exaspérer au plus haut point les Français qui subissent ces limitations. Car pour l'accidentologie, il a bien été démontré que la réduction de la mortalité passe par l'aménagement réfléchi des voies de circulation et par leur entretien, mais aussi par le contrôle des fléaux que sont l'alcool au volant ou la drogue, ainsi que le comportement des conducteurs (portable, vitesse excessive ...). Concernant la pollution, sa réduction repose sur l'ingénierie et la mise au point des moteurs performants.

Proposition SD-C1.1 : Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution.

Proposition SD-C1.2 : Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte

Pour ces deux propositions, on ne peut que se questionner sur la terminologie « peu polluants », mais on suppose qu'il s'agit de véhicules électriques et/ou hybrides, qui ne sont pas accessibles financièrement parlant aux ménages à bas revenus (voire même à revenus moyens). De plus, il serait utile d'évoquer le cycle du carbone et de la pollution de ces véhicules, de la construction au démantèlement ... Cette dualité entre véhicules polluants et « propres » constitue une absurdité absolue, car on n'apporte pas d'échelle claire permettant de mesurer le niveau de « pollution », et surtout aucun critère fondé au plan scientifique. Pour exemple, le CO₂, qui n'est pas un polluant, et qui contribue à accroître le verdissement de la planète, est toujours montré du doigt et sert même d'argument commercial pour la vente de véhicules propres ! Il s'agit là d'une aberration, puisque rappelons-le, les effets négatifs de l'accroissement du CO₂ n'ont pas été démontrés au plan scientifique, en revanche, ses effets positifs le sont, ainsi que nous venons de le signaler.

Proposition SD-C1.4 : Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO₂ pour encourager les véhicules propres

Une fois de plus, voici une taxation supplémentaire, dont on a vu l'un des effets pervers avec le mouvement « Gilets jaunes ». L'automobiliste, le professionnel routier sont aujourd'hui exaspérés par l'avalanche de taxes iniques qui s'abattent sur lui, sans parler des contrôles automatiques qui masquent assez mal une volonté de l'Etat de spolier financièrement les conducteurs... Autre aberration, les assurances sont établies afin d'apporter une garantie en cas d'accident. On ne peut donc que s'étonner de voir qu'ici, la taxe ne concerne pas l'amélioration de la sécurité, mais un supposé problème de « pollution ». La question qui vient à l'esprit est de savoir si les « véhicules propres » sont plus sûrs et induisent moins d'accidents que les autres ! Où sont les références ?

Proposition SD-E3 : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants.

Interdire ... De nombreux pays misent sur un développement des échanges aériens, ce qui implique des aménagements d'aéroports. Leur déplacement peut parfois découler de l'urbanisation qui s'est faite autour de ces infrastructures, ce qui draine un flot de riverains se plaignant des nuisances, alors qu'ils se sont installés en toute connaissance de cause ! ... Alors la France deviendra-elle un futur pays sous-développé en matière d'aéroports ? Nous sommes sur la bonne voie.

Proposition SD-E4 : Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir.

On touche là à un sujet qui n'est visiblement pas connu des membres de la CCC ; une fois de plus l'idéologie préconçue domine. Il faut comprendre que la formation des pilotes (que ce soit pour l'armée ou le civil) passe la plupart du temps par l'aviation « de loisirs ». La France est certainement le pays qui a le plus riche passé aéronautique, et « l'aéroclub » fait partie du patrimoine immatériel ; rappelons également que c'est le Front populaire qui instaura l'aviation populaire peu avant la Seconde Guerre mondiale. Ce mouvement a été à l'origine du développement des aéroclubs associatifs, et a permis l'essor de l'aviation après-guerre.

Aujourd'hui, ce sont des structures associatives qui gèrent la plupart du temps les aéroclubs, qualifiés dans la proposition « d'aviation de loisir ». Elles doivent faire face à des charges croissantes imposées pour le maintien de la navigabilité des aéronefs (maintien en état selon la réglementation), pour leur remplacement, et par le prix de l'essence. Une taxe supplémentaire entrainerait de nombreuses associations vers une situation financière critique. Or, la formation des pilotes et notamment des jeunes deviendrait par conséquent de moins en moins accessible. Piloter peut devenir un travail comme un autre, et il est inapproprié pour l'économie française de s'appliquer à accroître le coût des formations de pilotes. De plus les sports aériens sont pratiqués au plus haut niveau ; pour exemple le planeur où les équipes de France féminine et masculine détiennent plusieurs titres de champion du Monde et se placent donc au plus haut niveau sportif mondial. Alors une taxe de plus affecterait non pas - comme le pensent certains idéologues - le plus riches, et serait profondément injuste et inutile, car l'aviation de « loisirs », c'est l'aviation populaire ...

Proposition SD-E6 : Garantir que l'ensemble des émissions qui ne pourraient être éliminées soient intégralement compensées par des puits de carbone.

Une fausse bonne idée ... Car comment compenser, alors qu'actuellement on sait que les procédés de capture du carbone sont plus polluants que les émissions capturées ? Quant à la forêt Française, elle ne peut pas se développer beaucoup au-delà de sa superficie actuelle, au risque de modifier les paysages – déjà bien affectés par les panneaux solaires et éoliennes – et d'induire des pollutions supplémentaires (entretiens mécanisés, labours, amendements, etc.).

Proposition SD-E7 : Soutenir, à moyen terme, la R&D dans le développement d'une filière biocarburants pour les avions.

On rejoint quelque peu la logique exposée ci-dessus. La question de l'utilisation du territoire à des fins alimentaires ou « écologiques » doit se poser. Ne doit-on pas placer la priorité sur l'alimentaire, d'autant plus que la tendance actuelle de vouloir valoriser le « bio » se traduira nécessairement par un besoin accru d'espaces agricoles. Alors produire des « biocarburants » risque d'aller à l'encontre d'un aménagement réfléchi du territoire. On peut rajouter que la production de ces carburants génère plus de pollution que la production de produits pétroliers ... mais c'est là un autre débat ...

Proposition SL3.4 : Protéger fermement et définitivement les espaces naturels, les espaces agricoles périurbains et les forêts périurbaines. S'assurer d'une gestion durable de l'ensemble des forêts privées et publiques. S'assurer de la création de ceintures maraichères autour des pôles

Texte d'accompagnement :

« Protéger fermement et définitivement les espaces naturels, forestiers et agricoles non constructibles et s'assurer de leur effective sanctuarisation et entretien durable. Nous souhaitons qu'un dispositif de suivi du reboisement et de l'exploitation de la forêt soit mis en place :

Valoriser les compétences de l'Office national des forêts (ONF) et réaffirmer le rôle et les missions de service public forestier au service de l'intérêt général et de la biodiversité ;

Renforcer le contrôle des plans de gestion forestier (les Plans simples de gestion [PSG]).

Au-delà de 0,5 hectares, interdire les coupes rases sauf en cas de problèmes sanitaires avérés et maintenir le niveau de récolte global de bois au niveau actuel soit 2019/2020, en répartissant mieux les efforts de prélèvements entre types de forêts et statuts de propriété (public, privé) et les régions ».

Le profane ne peut qu'adhérer à ce type de proposition. Toutefois, la protection forte des milieux naturels risque de conduire à des obligations contraignantes pour les propriétaires publics ou privés, qui devront trouver des financements au-delà du rapport financier des forêts. Soulignons que les espaces naturels, et notamment les forêts, appartiennent à des collectivités, et plus souvent encore à des propriétaires privés ou des groupements forestiers. La forêt assure la production de bois et à ce titre engendre des revenus, mais toute contrainte de gestion supplémentaire se traduira par des revenus moindres. Or le revenu forestier est un placement à long terme au taux de rendement faible et aléatoire, qui reste très sensible aux mesures contraignantes prises sur le court terme, qui seront susceptibles de déséquilibrer la trésorerie.

Par ailleurs, les espaces naturels jouent un rôle social, et c'est particulièrement vrai pour la forêt : qu'il s'agisse de promenade, de cueillettes, de chasse, les citoyens sont la plupart du temps libres d'en profiter. Or, cette fonction « sociale » ne rapporte rien aux propriétaires (mais induisent des contraintes), qui ne perçoivent pas de revenu pour cela. Ceci en a amené certains à fermer leurs propriétés au public par des clôtures, voire même de créer des territoires de chasse privée, afin de générer des revenus supplémentaires.

La gestion forestière se fait sur le terrain, et l'on ne peut que s'étonner de voir fixer par exemple une surface de coupe rase d'un maximum de 0,5 hectare. Dans bien des forêts, cela s'avère impossible surtout pour les essences de lumière, comme le pin maritime.

Enfin, la CCC s'étend peu sur la forêt, qui occupe tout de même plus de 30 % du territoire français. Cela marque certainement son incompétence dans ce domaine. Or, de nombreuses mesures pourraient être prises, certaines pouvant être mutualisées avec l'agriculture. Parmi ces mesures utiles, et qui – pour les croyants – pourraient contribuer à une meilleure capture du CO₂, on trouve la suppression du labour systématique. Dans certaines forêts, on procède à un labour total ou partiel de la surface à reboiser, puis on installe des plants sélectionnés génétiquement. Or, le labour a un effet dévastateur sur la composition du sol, sur la faune et la flore du sol, qu'il s'agisse des vers et autres nématodes, des bactéries, des mycorhizes, et conduit à une destruction du fragile horizon superficiel argilo-humique. Pire encore, un sol bien équilibré capte le carbone en profondeur, et le restitue selon les besoins. Après labour, ce processus est compromis, le carbone se libère sous forme de CO₂, et la croissance des arbres s'en ressent, obligeant à apporter des amendements. On pourrait dire beaucoup plus encore sur la gestion forestière. Un autre point à améliorer concerne les fossés : pour simplifier, les fossés contribuent dans la plupart des cas à une aggravation des effets des sécheresses, en conduisant à un abaissement de la nappe superficielle. Ceci est particulièrement vrai pour le pin maritime. J'avais mis en œuvre des fossés spécifiques, nommés cunettes, ayant une profondeur de 40 cm, et quatre mètres en gueule ; ce dispositif présente de nombreux avantages, et surtout, limite l'assèchement des nappes superficielles en été. Ces mesures, nous n'en trouvons aucune dans les propositions de la CCC, alors qu'elles répondraient parfaitement au critère de gestion écologique des milieux naturels et de stockage de carbone.

Proposition SL3.11 : Sensibiliser à l'importance et l'intérêt de la ville plus compacte, et construire une nouvelle culture de l'habitat collectif

A l'heure où l'on constate une désertification des campagnes, ou plus exactement un abandon par l'Etat du milieu rural, cette volonté d'inciter à migrer plus encore vers les villes, et d'adhérer à un collectivisme

à peine masqué, est en contradiction avec la liberté de choix du citoyen qui n'accepte pas nécessairement cette « *culture de l'habitat collectif* ». Il ne faudrait pas que l'incitation devienne obligation, comme on le constate si souvent !

Proposition SN7.1.1 : Adopter une loi qui pénalise le crime d'écocide dans le cadre des 9 limites planétaires, et qui intègre le devoir de vigilance et le délit d'imprudence, dont la mise en œuvre est garantie par la haute autorité des limites planétaires.

Nous arrivons là dans l'univers du total délire, à la mesure de ce qui a déjà été proposé par des [politiciens](#), qui envisageaient la mise en place d'un tribunal international de l'environnement, où seraient jugés les « climato-sceptiques » pour avoir commis le crime de mettre en doute la pensée unique sur la question du climat. Cette proposition concernerait bien évidemment tout individu susceptible de montrer l'innocence du CO₂ par exemple, ou de s'exprimer sur le sujet du climat en ayant une opinion allant à l'encontre des « sages propositions » de la CCC. [Plus récemment](#), l'un des fondateurs du tristement célèbre groupe terroriste Extinction Rebellion, Roger Hallam, a déclaré que « *peut-être devrions-nous mettre une balle dans la tête* » comme « *punition* » pour ceux qu'il juge responsables des méfaits causés par l'homme, qui vont aboutir à une prétendue extinction planétaire.

L'écocide tel que l'on peut l'imaginer servira de défouloir à des intégristes adeptes de l'écologisme qui ne manqueront pas de dénoncer tout individu ayant un comportement dissident au regard de la doxa implicitement décrite par la convention citoyenne. Il est surprenant de constater que des mesures seront prises afin de protéger les « *lanceurs d'alertes* » ! Nous risquons ainsi de replonger dans les sombres temps où la délation était de mise, où un individu pouvait dénoncer son voisin par idéologie ou même tout simplement par jalousie.

Non, il faut cesser de tout vouloir régir, réglementer, normer, interdire, « recommander » en se fondant sur des incitations peu démocratiques. La majorité des textes produits par la CCC reposent sur une idéologie antiprogressiste, sur une volonté de contraindre le citoyen en lui spoliant sa liberté, ses revenus, ses biens, alors que cette convention a été établie sur des données erronées, et que – ainsi que nous l'avons évoqué plus haut – quoi que l'on fasse, le niveau de CO₂ mondial ne diminuera guère avant une trentaine d'années. Certains ont déjà fait savoir que l'on avait atteint le point de non-retour et que la fin du monde est proche si l'on ne fait rien. Or cet argument est entendu depuis des décennies ... et rien de catastrophique ne se produit réellement ! Toutes les catastrophes sont mises au crédit du « réchauffement climatique » induit par le diabolique CO₂ anthropique, alors que l'examen attentif de chacune d'entre elles montre bien, la plupart du temps, une responsabilité de l'homme dans l'amplification des effets, mais pas du fait des émissions qu'il produit, mais plutôt de l'aménagement du territoire. Qu'il s'agisse des incendies en [France](#), ou [ailleurs](#), [d'inondations](#), d'autres [catastrophes naturelles](#), les aménagements et urbanisations réalisés au cours des quarante dernières années, ainsi que le développement démographique à proximité des rivages ou des zones sensibles sont directement responsables d'une amplification des effets dévastateurs de certains phénomènes météorologiques.

Mais comment informer le citoyen sur les risques induits non pas par le climat, mais par ces idéologies comparables par certains points à celles développées avant la dernière guerre au sein même de l'Europe d'alors ? Ceux qui cherchent à développer des argumentaires fondés au plan scientifiques sont ostracisés, et prochainement seront traduits devant une justice mondiale de l'environnement... Jusqu'à quand persistera ce climat d'intolérance, de non acceptation des thèses contradictoires, de rejet des données scientifiques montrant une évidence opposée à celle sous-entendue dans cette convention sur le climat ? Quand retrouverons-nous enfin ce que l'on met en veille depuis des lustres, et qui se nomme la Raison ?

Je voudrais conclure ainsi que je le fais souvent avec cette maxime d'un certain François de la Rochefoucauld, qui donne une vision très réaliste de la situation dans laquelle ne devrait pas se trouver notre société :

« Il vaut mieux employer notre esprit à supporter les infortunes qui nous arrivent qu'à prévoir celles qui nous peuvent arriver ».

Gilles Granereau, novembre 2020