

Depuis de longues semaines maintenant, nous apprenons tous les jours que l'argent public est consacré à la nationalisation d'une nouvelle banque dans le monde, du fait de la crise des subprimes. Le retour de l'Etat serait-il à l'ordre du jour ? Dans le cadre de la crise écologique qui est en marche, un retour de l'Etat s'imposerait également afin que le développement économique sur notre planète ne se fasse plus au détriment du développement durable. C'est une question d'intérêt général à laquelle nous devons faire face !

Des mécanismes existent, depuis la signature du protocole du Kyoto : celui des droits à polluer des entreprises. Mais ce mécanisme montre ses limites. En effet, alors que les droits à polluer sont attribués gratuitement aux entreprises, on constate que ceux-ci sont dorénavant l'objet d'un véritable marché spéculatif : alors que les Etats-Unis ne participent pas au protocole de Kyoto, c'est une bourse américaine, le Chicago Climate Exchange, qui contrôle l'essentiel des échanges mondiaux de quotas d'émissions de CO². Des marchés dérivés du carbone, avec des titres financiers spéculatifs assis sur le cours du marché des droits à polluer, existent dorés et déjà. Otages de cette logique financière, les cours des droits à polluer peuvent donc fluctuer sans aucun rapport avec les besoins réels de réduction des émissions de CO². De 7 euros la tonne en 2005 à la création de ce marché, on est passé à 30 euros en 2006 avant de retomber à 15 euros fin mars en une seule séance et à peine quelques euros en 2007. Ces fluctuations spéculatives sont encore aggravées par les ententes des grandes entreprises émettrices de CO² pour influencer cette bourse.

C'est la raison pour laquelle une intervention directe de l'Etat doit être à l'ordre du jour. Une planification écologique s'impose, avec la mise en place d'objectifs par entreprise et d'outils permettant le contrôle de la réduction de la pollution de ces dernières.

Les pouvoirs publics doivent eux-mêmes être exemplaires. Aussi, aux Lacs de l'Essonne, nous nous engageons dorés et déjà en faveur de la biodiversité. J'aborderai deux premiers axes de notre action : le traitement différencié des espaces public dans leur entretien et le renouvellement de notre flotte automobile.

Pour répondre à l'objectif de préservation et de valorisation de la biodiversité sur notre territoire, la « Gestion différenciée », nous est apparue comme un mode de gestion écologique évident. Cette approche a pour objectif de maintenir et accroître la biodiversité de façon cohérente en préservant les équilibres écologiques, en créant des diversités dans les paysages et en réduisant les coûts d'entretien. Concrètement, à chaque opération de gestion se pose ainsi la question de la biodiversité : comment gérer un milieu tout en favorisant la biodiversité ? Cette méthode de gestion ne va-t-elle pas nuire à la biodiversité ? Comment optimiser au mieux gestion des milieux naturels et biodiversité ? Ainsi, chaque action aujourd'hui entreprise sur notre territoire est le fruit d'une réflexion menée par la direction de l'entretien de l'espace public. Quelques aménagements et modes de gestion récents témoignent ainsi de la volonté d'agir, telle que le non fauchage de certaines zones qui ont permis la découverte d'espèces d'orchidées ou bien la création de prairies fleuries composée exclusivement d'espèces « indigènes » à notre territoire.

Le second axe que j'aborderai est la flotte automobile de l'Agglo. Force est de constater que la France et plus globalement le marché automobile manquent de véritables alternatives durables pour s'affranchir des carburations traditionnelles. Afin de ne pas refaire les erreurs qui ont conduit pendant des décennies à l'achat de véhicules essence ou diesel, la Communauté d'agglomération cherche dans sa politique d'acquisition à ouvrir au maximum ses acquisitions sur différents types de véhicules propres. Après avoir intégré des véhicules au GPL ou au gaz naturel de ville (GNV), le choix s'orientera sur de l'électrique, l'hybride et pourquoi pas les carburations à air comprimé ou à pile à combustible moyennant des progrès technologiques. La Communauté d'agglomération n'a pas en revanche souhaité retenir les motorisations basées sur les carburants « verts », qui loin de l'être, contribuent aux inégalités alimentaires mondiales, et à la destruction des sols agraires par une agriculture intensive.

La capacité d'approvisionnement est un point incontournable de la réussite des choix alternatif. La large part de véhicule GNV d'ores déjà présents dans la flotte de l'Agglo nécessite un approvisionnement local. La faible offre dans le domaine des réseaux de stations services a conduit la collectivité à se doter d'un point d'approvisionnement. Demain un second point pourra prendre place dans le nouveau centre technique basé à Grigny. Par ailleurs un renforcement de la station de l'unité technique de Viry-Chatillon semble nécessaire. En effet le remplissage en différé est un élément de non appropriation par le personnel de ces nouveaux types de véhicules. Or le principe de développement durable et par conséquent sa composante sociale nous impose certains investissements. Qui plus est dans le cadre du projet communautaire l'enjeu est grand de mutualiser pour permettre à d'autres type de véhicules, balayeuses, bus. de s'approvisionner sur des stations à forts débits. Concernant le GPL le choix va être fait de procéder au remplissage dans les réseaux de stations du territoire. L'approvisionnement doit être pensé localement afin de limiter au maximum les trajets d'approvisionnement.

Vous l'aurez compris, aux Lacs de l'Essonne, notre démarche en terme de préservation et de défense de la biodiversité sera exemplaire, il ne suffit pas de faire des discours, des textes de congrès ou des Grenelles de l'environnement, il faut passer à l'acte. Il y a urgence !