



convergence.rail@hotmail.fr

<https://convergence-nationale-rail.fr/>

De l'huile de colza pour les trains REGIOLIS :

Bio ou agro-carburant ???

Un coup de communication à 500 000€ !

Ou comment verdir son discours à l'approche d'échéances électorales en Normandie et en même temps, satisfaire une partie du monde agricole.

Si les vertus de l'huile de colza sur la santé ne sont plus à démontrer, il s'agit de toute autre chose quant à son utilisation comme carburant en remplacement du gasoil pour soi-disant des trains moins polluants. Développer la production de colza en accroissant les surfaces cultivées ne peut être bon que pour la santé financière des groupes semenciers et les multinationales qui produisent les engrais et les pesticides. D'ailleurs ces derniers préfèrent parler de produits phytosanitaires et sont tous adhérents d'un lobby qui s'appelle « association pour la protection des plantes ». Quant à la santé des êtres humains dans tout cela, on la laisse aux multinationales du médicament et des cliniques privées !

Ce qui est communément appelé biocarburant est l'habillage d'une industrie qui ne dit pas son nom et, à y regarder de plus près, on mesure comment on peut jouer sur la nature des mots pour cacher la réalité de nombreuses pollutions. D'abord le colza mis en culture aujourd'hui a déjà subi de nombreux bricolages génétiques et de fait devient pratiquement une culture OGM. Alors nous vanter son rôle bénéfique pour les abeilles, il y a de quoi s'interroger. De plus, il utilise des engrais émetteurs de protoxyde d'azote, un gaz à effet de serre 300 fois plus actif que le gaz carbonique en termes d'impact pour le réchauffement climatique.

Pour produire du colza, entre le moment où la semence est transportée, la terre labourée, le passage de plusieurs traitements, la récolte puis le transport à la raffinerie et l'énergie pour le transformer puis à nouveau le transporter par camion pour l'acheminer de Verdun à Granville, soit un parcours de 600 km avec un retour à vide. Il faut rappeler que près de 30% du colza utilisé provient d'autres régions d'Europe.

Puis il faut stocker l'huile et construire une installation adaptée. Chaque tonne de béton représente 900 kg de gaz carbonique. **Il est considéré qu'il faut au moins 900 litres de gasoil pour produire 1000 litres d'huile. Alors au final : le bilan carbone ???**

Peut-on accepter que la terre serve à produire du carburant quand plus d'un milliard d'Êtres Humains ne mangent pas à leur faim.

Près de 8% des terres en France sont consacrées à la production d'agro-carburants et cela ne cesse d'augmenter. Cette augmentation des surfaces de monocultures est une véritable remise en cause de la biodiversité. Cette situation est encouragée par un mode plus rémunérateur de ces productions par la PAC (politique agricole commune) couplées à d'autres subventions qui permettent d'améliorer les revenus des agriculteurs. Cela conduit à la concentration des terres et supprime de nombreux emplois. C'est aussi une politique qui rentre en contradiction avec la volonté européenne du verdissement de l'agriculture, plus favorable à l'agro-écologie, qui devrait représenter à terme 30% des surfaces agricoles. **Il y a loin de la coupe aux lèvres !**

Actuellement la production laitière et de viande sont largement dépendantes des importations de soja venant des Etats-Unis ou du Brésil dont on sait que l'utilisation des OGM est une pratique courante.

Au-delà de la production pour nourrir les populations, l'usage des terres ensemencées de colza pourrait servir à la production d'oléagineux, de luzerne et autres cultures dont on sait qu'elles ont comme particularité de stocker le carbone. De plus, cela permettrait de rentrer dans une production locale qui s'inscrit dans les circuits courts, qui par nature, est moins consommatrice d'énergie fossile.

Faut-il rappeler que le transport ferroviaire ne représente que 0,5% des gaz à effets de serre et il paraît plus important de poursuivre l'électrification du réseau afin de donner une cohérence globale à une utilisation rationnelle du matériel électrique qui pourrait circuler sur l'ensemble du territoire. De plus il faut augmenter le nombre de trains et en particulier les TER qui font souvent défaut sur de nombreuses lignes avec aussi, comme priorité, de développer le transport du fret qui permettrait de diminuer le nombre de poids lourds, cause de différentes pollutions dont les coûts externes sont supportés par les contribuables. Quand on pense que la politique conduite par M. Morin n'a été que faire des économies préjudiciables pour les usagers avec la fermeture de nombreux guichets, **on peut aisément imaginer le nombre d'emplois que l'on aurait pu préserver avec 500 000€.**

A l'heure où sévit la pandémie de la COVID, **il faut rappeler que la pollution est à l'origine de 50 000 décès annuels pour un coût global de 100 milliards pour les finances de l'Etat et la Sécurité Sociale. Le meilleur vaccin réside dans le développement du service public ferroviaire !**

Philippe Denolle, Président du collectif citoyen et Vice-Président de la CNR.