Revoir la séance plénière du 13 novembre



SÉANCES PUBLIQUES PUBLIÉE LE 13/11/2019

Saisine liée : TRAVAIL, EMPLOI ET MOBILITÉS

A suivre également : la présentation de la résolution "La valeur de la matière première secondaire : l'exemple de la consigne"

Au programme de la séance plénière du 13 novembre :

l'exposé des motifs de la résolution ***"La valeur de la matière première secondaire : l'exemple de la consigne"*** *présenté par Anne de Béthencourt, rapporteure au nom de la section des activités économiques présidée par Delphine Lalu. François Benest, auteur de la pétition «Rétablissons la consignation du verre en France», dont plus de 230 000 signatures ont déjà été recueillies sur Mes Opinions, interviendra.*

Brune Poirson, secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, prendra également la parole à l'issue de cette présentation

présentation du projet d'avis "travail, emploi et mobilités" par les rapporteurs Michèle Chay et Laurent Clevenot, au nom de la section du travail et de l'emploi présidée par Alain Cordesse.

RESOLUTION "LA VALEUR DE LA MATIERE PREMIERE SECONDAIRE : L'EXEMPLE DE LA CONSIGNE"

Télécharger la résolution

Face à l'omniprésence du tout jetable, et en particulier du plastique, la directive européenne « singe-use plastics » de juin 2019 fixe les objectifs de 90% de bouteilles plastique collectées séparément en vue du recyclage en 2029. En France, à l'heure actuelle, seules 55% des bouteilles en plastique et 45% des canettes en aluminium sont collectées dans les bons circuits pour avoir une seconde vie.

Afin d'atteindre les objectifs fixés par l'Union européenne, le projet de loi « anti-gaspillage pour une économie circulaire », présenté en juillet en Conseil des ministres en vue d'une adoption annoncée pour mars 2020, réintroduit la consigne avec pour objectif d'améliorer la collecte séparée de produits à des fins de réemploi ou de recyclage. Longtemps pratiquée en France pour les emballages de boissons en verre, **la consigne a peu à peu disparu dans les années 1980** avec le développement des emballages à usage unique et la mise en place du tri sélectif.

83% des Français et des Françaises se déclarent favorables au geste de consigne et tous les acteurs sont favorables à la consigne pour réemploi (verre) sans pour autant en spécifier les conditions. Le gouvernement et les industriels proposent la mise en place de la consigne pour recyclage afin de répondre à leurs obligations de collecte. Mais plusieurs voix s'élèvent contre la consigne pour recyclage, comme le Sénat, les collectivités locales qui redoutent une perte de revenus et une désorganisation des centres de tri ou encore les recycleurs qui préféreraient augmenter les soutiens à la collecte et au tri.

Le CESE a choisi de se saisir de la question de la consigne **dans le cadre de son travail de veille des pétitions en ligne**. En effet, de nombreuses pétitions en ligne promeuvent la consignation du verre, et mettent en exergue la surconsommation du plastique. L'objectif de cette résolution est de proposer une troisième voix et des recommandations concrètes sur les différentes formes de consigne afin répondre aux enjeux de collecte, prioriser le réemploi, intégrer les intérêts des consommateurs et fixer un cadre ambitieux et concerté pour élaborer un programme de fin du plastique à usage unique et non recyclable.

Cette résolution a été adoptée avec 138 voix pour, 1 contre et 28 abstentions.

PROJET D'AVIS "TRAVAIL, EMPLOI ET MOBILITES"

Télécharger le projet d'avis
Télécharger la fiche de synthèse

Les transports sont à l'origine de 30 à 40 % des émissions intérieures de gaz à effet de serre. Dans cet ensemble, les déplacements liés au travail et à l'usage de l'automobile sont prépondérants. Les véhicules motorisés représentaient, en 2015, le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail avec une part de 70 % de ces déplacements.

Les modalités de déplacement entre le domicile et le lieu de travail sont marquées par des inégalités sociales et territoriales. Dans les communes rurales, seulement **17 % des personnes déclarent avoir le choix de leur mode de transport contre 67 % dans les villes-centres des métropoles**. Les espaces de faible densité comptent la plus forte proportion d'automobilistes quotidiens, **64 % contre 31 %**dans les villes centre de métropoles et **5 % pour Paris intramuros**. Pour certains ménages, le budget consacré à la mobilité peut atteindre **40 % du revenu.**

Dans un contexte marqué par le développement des moyens de transport, des systèmes de communication et par une interdépendance accrue des marchés, la mobilité spatiale s'est imposée comme **un élément d'adaptation aux attentes du marché du travail**. Simultanément, la métropolisation a accentué la concentration géographique des emplois tandis que la

hausse des prix du logement dans les territoires les plus dynamiques a provoqué le déplacement de la partie économiquement la plus fragile de la population vers les espaces périphériques où l'offre de transports collectifs est faible. Les mobilités les plus difficiles pèsent lourdement sur des ménages parmi les plus pauvres. Selon l'ADEME, **20 % de la population en âge de travailler souffrent de ne pas avoir un accès aisé à un moyen de transport.**

Pour nombre de chômeurs, les difficultés de la recherche d'emploi, dans un contexte de transformation de la nature et de la géographie des activités économiques, se doublent d'une injonction à la mobilité. Qu'elle se traduise par **un allongement des trajets quotidiens, difficilement soutenable dans la durée, ou qu'elle conduise à un changement de résidence mal préparé et mal assumé,** cette mobilité contrainte comporte des **risques d'aggravation des situations personnelles**.

L'objectif d'une baisse importante et rapide des émissions de gaz à effet de serre remet en cause le modèle des mobilités liées au travail et à l'emploi tel qu'il s'est mis en place à partir du milieu du XXe siècle. Cette urgence écologique révèle aussi les faiblesses actuelles de l'organisation actuelle des mobilités au regard de la cohésion sociale et territoriale.

Dans ses préconisations (soumises au vote de l'assemblée plénière le 13 novembre), **le CESE recommande de veiller à la cohérence des politiques publiques d'organisation des mobilités** et d'aménagement du territoire avec les objectifs affichés de réduction des émissions de GES et d'amélioration des conditions de vie et d'emploi. A cet égard, **la question du financement des futures AOM régionales reste posée**. Le CESE s'adresse également aux partenaires sociaux et aux acteurs territoriaux en leur recommandant d'une part, de négocier les mobilités et d'autre part, d'améliorer leur coopération pour la mise en œuvre des plans mobilités.

© - copyright CESE - Novembre 2026