



FESTIVAL « AU NOM DU CLIMAT »

4 films et une conférence-débat

Le 28 novembre 2015, grande salle des fêtes Brindas de 9h30 à 20h



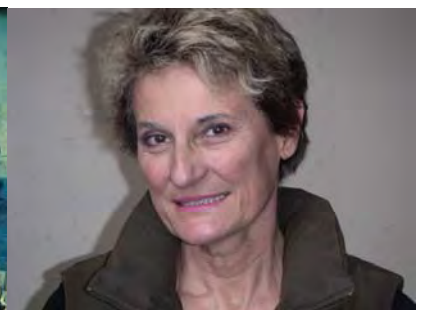
Conférence-débat en présence de

Jean-Paul JAUD, réalisateur

Capitaine Paul WATSON, fondateur de Sea Shepherd

Lamy ESSEMLALI, présidente France Sea Shepherd et co-directrice Sea Shepherd Global

Marie-Antoinette MELIERES, climatologue, université de Grenoble



Entrée journée : 20 € (12 € pour scolaires et étudiants)

Réservations: association.secol@gmail.com

Maison de la presse à Brindas et Bio Boutique à Vaugneray



2012 (1h55) de Jean-Paul Jaud **Séance à 9h30**

Sommes-nous tous des cobayes ? Comment se fait-il que les OGM agricoles soient dans les champs et dans les assiettes alors qu'ils n'ont été testés que pendant trois mois sur des rats ? Comment se fait-il que l'énergie nucléaire soit toujours l'énergie du futur alors que les hommes ont vécu Tchernobyl et Fukushima ? Les conclusions seraient-elles accablantes ? Pour son troisième film, Jean-Paul Jaud a donné la parole aux agriculteurs japonais de Fukushima, Sénégalais ou Français, aux scientifiques, aux politiques ou aux militants. Autant de personnes qui s'expriment librement sur ces deux problématiques majeures, les OGM et le nucléaire.



2012 (52mn) de Stanzin Dorjai Gya et Christiane Mordelet **Séance à 11h45**

Le Ladakh, petite région du nord de l'Inde, subit depuis plusieurs années de terribles catastrophes naturelles, possibles conséquences du dérèglement climatique, qui font régulièrement de nombreuses victimes. Face à l'incompréhension d'un peuple qui a toujours vécu en équilibre avec son environnement, un auteur-réalisateur ladakhi nous fait part de leurs inquiétudes et préoccupations. Il nous parle de la relation spirituelle qui les lie depuis toujours à la nature. Nous le suivons dans ses rencontres, dans le quotidien de ses semblables comme à travers des cérémonies bouddhiques impressionnantes. De découvertes en questionnements, nous nous rapprocherons d'un peuple résolument tourné vers l'avenir et l'espoir. Mention Spéciale du jury au festival international du film de montagne d'Autrans 2012.



2010 (2h) de Jean-Paul Jaud **Séance à 14h**

En 1992, lors du Sommet de la terre de Rio, Severn Cullis-Suzuki, âgée de 12 ans, interpelle les dirigeants du monde entier sur la situation humanitaire et écologique de la Terre. En 2009, elle a 29 ans et attend son premier enfant... Ce nouveau documentaire de Jean-Paul Jaud après "Nos enfants nous accuseront" prend le parti de mettre en lumière des actions positives menées aux quatre coins de la planète et nous confronte à une question universelle et fondamentale : Quel monde laisserons-nous aux générations futures ?



2009 (1h26) de Paul Watson **Séance à 16h15**

"Le dernier pirate" est un documentaire réalisé par Paul Watson à bord des navires de la Sea Shepherd Conservation Society, qui traquent des baleiniers japonais dans la mer de Ross, près de l'Australie. Il nous plonge au cœur de l'action spectaculaire de ces militants écologistes qui, chaque année, repartent faire face aux navires baleiniers nippons, n'hésitant pas à s'interposer entre la proie et son chasseur, au risque parfois de mettre leurs vies en danger. La chasse aux baleines opérée par les japonais en Antarctique existe toujours, malgré un moratoire décrété en 1982. Et sous prétexte de recherches scientifiques, des bateaux japonais sont envoyés pour abattre les cétacés. Les actions de Sea Shepherd portent leurs fruits, puisque depuis la saison 2006-2007, l'ONG estime avoir empêché les japonais d'abattre plus de 5000 baleines, dont 863 lors de la campagne 2010-2011 "No compromise".

Conférence-débat à 18h suivie d'une dédicace de livres par Paul Watson et Marie-Antoinette Mélières

L'association SECOL a pour but de favoriser l'expression de la solidarité, d'affirmer la nécessité des choix écologiques et de développer la participation citoyenne.

L'association SCL a pour but principal de s'opposer aux nouvelles infrastructures autoroutières et à la politique du tout routier, synonyme de transports inutiles, réchauffement climatique et artificialisation des terres.

Taxation du diesel : une décision, six conséquences

PIERRE DEMOUX / EDITEUR WEB ET JEAN MICHEL GRADT / JOURNALISTE | LE 15/10 À 13:31, MIS À JOUR À 21:13



Le gouvernement a annoncé mercredi que la taxation du diesel augmentera de 1 centime par litre en 2016 et 2017. - AFP

En annonçant un rééquilibrage entre la taxation du diesel et celle de l'essence, le gouvernement a pris une décision qui aura de nombreuses implications.

C'est peut-être l'un des effets inattendus de l'affaire Volkswagen : le gouvernement a pris la décision, mercredi soir, d'augmenter la taxation du diesel et réduire celle de l'essence pour rapprocher les prix des deux types de carburants d'ici à cinq ans. L'idée était dans les cartons depuis plusieurs années déjà mais le scandale des moteurs diesel truqués de Volkswagen, l'approche des régionales et la conférence sur le climat à Paris en décembre ont accéléré les choses. Dès l'an prochain, le prix du diesel prendra donc 1 centime supplémentaire par litre et celui de l'essence connaîtra un mouvement inverse. Une décision aux multiples conséquences, pour les particuliers bien sûr, mais aussi pour les constructeurs automobiles, les industriels et, in fine, l'environnement.

1. De nouveaux prix à la pompe

Dès l'an prochain, faire un plein en diesel reviendra plus cher d'au moins 3 centimes par litre. Car outre **la hausse de la taxation annoncée mercredi**, il faut ajouter le poids de la taxe carbone (déjà votée en juillet pour 2016), qui augmentera le prix de 2 centimes par litre à partir du 1^{er} janvier. Et au-delà ? Si la loi de transition énergétique pour la croissance verte fixe une « trajectoire » – 26 euros la tonne de carbone en 2016, 56 euros en 2020 et 100 euros en 2030 –, elle ne dit rien de précis sur les prix, qui, eux, seront fixés chaque année par la loi de finances rectificative.

Toute augmentation du prix du carbone de 7,50 euros par tonne implique une augmentation de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) de 2 centimes par litre pour le

gazole et de 1,7 centime par litre pour l'essence, auxquels s'ajoutent 20 % de TVA. A 56 euros la tonne (ce qui est prévu à l'horizon 2020), on obtient 9 centimes de plus par litre de gazole et 7,6 centimes par litre d'essence plus la TVA, a calculé l'Union française des industries pétrolières (Ufip).

A fin septembre, les taxes représentaient 56,4 % du prix du diesel, contre 62,5 % pour l'essence, ce qui se traduisait par un écart de taxation de 16 centimes entre les deux carburants : celui-ci devrait ainsi être réduit d'ici à 2017 mais il n'y aura pas encore « *d'alignement* » total, comme le dit le gouvernement. Le diesel français est aujourd'hui l'un des moins chers d'Europe, coûtant en moyenne 1,10 euro par litre fin septembre, selon l'Ufip. C'est plus qu'au Luxembourg (0,97 euro) mais comparable aux prix pratiqués chez nos voisins espagnols (1,07 euro), allemands ou belges (1,12 euro). A l'opposé, l'Italie (1,35 euro) et la Grande-Bretagne (1,50 euro) ont le gazole le plus cher du continent, où la moyenne est de 1,18 euro.

2. Des mesures de soutien pour les ménages modestes

Pour faire passer la pilule de l'augmentation de taxation du diesel, le gouvernement promet qu'il « *utilisera cette recette pour financer l'allègement de la fiscalité locale des contribuables modestes, et notamment des retraités* ». Ce gain va financer un geste consenti aux contribuables qui ne paient pas l'impôt sur le revenu mais qui se retrouvent brutalement soumis aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe foncière, etc.) parce que leur « *revenu fiscal de référence* » (RFR) augmente. En cause : la suppression de la demi-part fiscale pour les parents isolés ou les veufs et veuves ayant eu un enfant, la fiscalisation de la majoration de 10 % des pensions des retraités ayant eu trois enfants, etc. Un relèvement d'au moins 2 % du seuil de RFR en deçà duquel les contribuables sont exonérés de taxes locales a été voté par l'Assemblée mercredi soir. Ce geste pour les ménages modestes devrait se chiffrer à près de 250 millions d'euros.

En 2013, la Cour des comptes chiffrait l'avantage fiscal accordé au diesel à 7 milliards d'euros. Reste que la hausse de la taxe sur le diesel va s'accompagner d'une baisse de celle sur l'essence, donc l'impact de la mesure est encore difficile à chiffrer aujourd'hui.

3. Une pression accrue sur les constructeurs

La hausse du prix du diesel devrait peser sur les ventes de voitures, et, dans un deuxième temps, sur la production des constructeurs automobiles. En réalité, ce changement est déjà amorcé : si deux tiers des voitures particulières carburent aujourd'hui au gazole (19,8 millions), les ventes baissent depuis quatre ans. Et, cet été, les ventes de moteurs essence ont dépassé celles de moteurs diesel chez les particuliers, une petite révolution. Les constructeurs ont mis l'accent ces dernières années sur les petits moteurs essence, tout en progressant en parallèle sur les moteurs diesel « *nouvelle génération* » – encore minoritaires sur les routes. L'intérêt de produire des moteurs diesel, sur fond de durcissement des normes d'émission, pourrait donc connaître un nouveau coup de frein. En programmant l'ajustement des prix sur cinq ans, le gouvernement veut donner du temps aux industriels pour s'adapter.

4. Une nouvelle donne pour les propriétaires de véhicules diesel

Le gouvernement a annoncé mercredi qu'il allait « *renforcer la prime à la conversion* » des vieux véhicules diesel, instaurée cette année pour pousser les propriétaires à les remplacer, en doublant son montant, de 500 euros à 1.000 euros. Quelques jours plus tôt, le bonus de 10.000 euros accordé aux automobilistes se débarrassant d'un véhicule diesel de plus de quinze ans pour acheter une voiture électrique avait été élargi aux diesels de plus de dix ans. Une incitation qui va aller de pair avec l'intérêt déclinant pour les voitures diesel, si le prix du gazole remonte en même temps que celui de l'essence baisse. Cela vaudra à la fois pour les véhicules neufs mais aussi d'occasion : entre nouvelles normes d'émissions polluantes et hausse du coût du carburant, les « *vieux diesel* » se revendront forcément moins bien.

Une autre interrogation concerne les flottes automobiles des entreprises, très largement constituées de véhicules diesel. Faut-il s'attendre à une accélération de leur renouvellement ?

A lire

> [Les bonus pour les voitures hybrides vont nettement diminuer](#)

5. Une bonne nouvelle pour les pétroliers

Du côté des pétroliers, **l'annonce est plutôt bien accueillie**. « *Nous demandions une telle correction depuis longtemps*, explique-t-on à l'Union française des industries pétrolières (Ufip). *Mais il faut rester prudent car cette hausse va coïncider avec l'entrée en vigueur de la taxe carbone votée en juillet dans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte* ». En effet, augmenter le prix de la tonne de carbone aura forcément un impact sur le prix des carburants. Or si cette loi fixe une « trajectoire » – 26 euros la tonne de carbone en 2016, 56 euros en 2020 et 100 euros en 2030 –, elle ne dit rien de précis sur les prix, qui, eux, seront précisés chaque année par la loi de finances rectificative. Côté raffinage, c'est aussi « *une bonne nouvelle* » pour la filière, estime l'Ufip, car la France importe 50 % du gazole qu'elle consomme tandis que, s'agissant de l'essence, on dispose de surplus. Toutefois, l'effet du rattrapage ne sera pas immédiat puisqu'il faudra compter dix à douze ans pour que le parc automobile se renouvelle.

Mais d'autres vont rapidement s'inquiéter de cette hausse du prix du gazole : comment les gros consommateurs de diesel que sont les agriculteurs et les transporteurs routiers vont-ils réagir à la baisse du différentiel avec l'essence, un paramètre qui va peser sur leur compétitivité ? Les transporteurs routiers fédérés par les syndicats professionnels FNTR, TLF et UNOSTRA, ont prévenu qu'ils « *attend[ai]ent des pouvoirs publics le maintien de la fiscalité diesel sur le carburant utilitaire à son niveau actuel* », moins élevée que celle s'appliquant aux particuliers.

6. Quel impact sur la pollution ?

L'annonce du gouvernement sonne le début de la fin d'une politique fiscale favorable au diesel en vigueur depuis trente ans. Un choix autant industriel – notamment pour donner un coup de pouce aux constructeurs auto français, parmi les plus avancés sur la motorisation diesel – qu'environnemental. Car un véhicule diesel consomme à la fois moins de carburant et émet moins de CO₂ qu'un véhicule essence. Il est en revanche moins performant sur les émissions d'oxyde d'azote (NO_x), considérées comme responsables de nombreux cancers. Mais les normes récentes (Euro 5 et 6) ont forcé la mise en place de modèle réduisant largement ces émissions et, comme le résumait Christian Deleplace, le directeur R&D de Renault, il y a quelques mois lors d'une table ronde au Sénat, « *un diesel moderne n'a plus rien à voir avec le diesel du passé* ».

S'exprimant cette semaine devant la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Bertrand-Olivier Ducreux, ingénieur au service transports et mobilité de l'Ademe (l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), est clair : « *Il convient d'ôter de l'esprit du public l'idée erronée que le moteur essence pollue moins que le diesel. Les gaz émis sont les mêmes : NO_x, hydrocarbures imbrûlés, aromatiques. Pire, la généralisation de l'injection directe et du turbo sur le moteur essence augmente fortement ses émissions de particules. Leur nocivité est mal connue, du fait d'une composition différente de celle des particules fines issues de la combustion du gazole.* » La hausse du seul prix du gazole ne réglera donc pas à elle seule les problématiques environnementales.

Lire aussi

- > [Valls envisage une « série d'autres mesures techniques » sur le diesel](#)
- > [Diesel, la fin d'un écosystème à la française](#)

@pdemoux

@ogradey99

Une indemnité vélo mais rien sur le diesel

Critiquée pour sa gestion des épisodes de pollution au printemps, Ségolène Royal a annoncé hier que la circulation alternée pourrait être instaurée dès l'annonce d'un pic, et non plus seulement une fois que la pollution est constatée.

■ Pics de pollution

Limitation de la vitesse, contournement des agglomérations par les poids lourds et limitation de la circulation aux véhicules disposant des certificats de qualité de l'air en cas de demande des élus.

■ Pastilles de couleur

Certificats de qualité de l'air au 1^{er} janvier 2016, classant les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. Ils prendront la forme de pastilles de couleur (vert, violet, jaune, orange) sur le pare-brise. Le vert ne concerne que les véhicules électriques et à hydrogène. Les collectivités pourront créer « des zones à circulation restreinte » réservées à certains véhicules, des voies et parkings dédiés « aux seuls véhicules

électriques ou aux véhicules les plus faiblement émetteurs de polluants ».

■ Indemnité vélo

Création d'une « indemnité kilométrique » de 25 centimes/km pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail. L'entreprise « prend en charge » ce coût sur la base du volontariat et sera « exonérée de charges sociales sur sa participation ».

■ Vieux chauffages

Mise en place avec l'Ademe et les collectivités volontaires d'un fonds « qui finance le remplacement des appareils de chauffage anciens ». Cette aide peut aller jusqu'à 1 000 euros

■ Pas de mesure anti diesel

L'association Écologie Sans Frontière a qualifié hier les annonces gouvernementales de « vides » en l'absence de disposition en faveur d'un alignement du prix du diesel sur l'essence car « le problème de fond, c'est le diesel ». ■

Les amis des abeilles de Chaponost

Soirée rencontre débat

Les maladies des abeilles



avec Jean RIONDET
auteur du livre "Le rucher durable"

Auditorium, place Foch 69630 CHAPONOST

Mercredi 18 nov. 2015

20h30 contacts : 06 45 34 80 49

www.abeilles-chaponost.fr

