

# L'ÉCO!



La feuille de l'écologie du Mouvement Ensemble !

## Lettre spéciale d'infos « campagne changements climatiques – COP21 »

### Au sommaire :

- **Nouveaux gisements d'hydrocarbures**
- **Collectifs français opposés à la recherche et l'exploitation des pétrole et gaz de schiste et de couche**
- **Le diesel, ça suffit !**
- **Les leçons à tirer de l'affaire Volkswagen**

## Le gouvernement français délivre de nouveaux permis pétroliers à la veille de la COP21 !

**Communiqué du 1er octobre 2015 des organisations et collectifs, signataires suivants :**

**Organisations** : 350.org, Agir pour l'environnement, Aitec, Amis de la Terre, Attac France, Confédération paysanne, Coordination Eau Île-de-France, France Libertés, FSU, Réseau Action Climat, Solidaires

**Collectifs citoyens contre les hydrocarbures de schiste** : Collectif du pays fertois (77), Stop GDHC d'Alsace et de Lorraine, collectif Carmen (Château-Thierry 02), Collectif stop gaz de schiste 69, Collectif Haut Bugey non aux forages, Collectif non au gaz de schiste pays de Savoie et de l'Ain, Collectif 07 Stop Gaz et Huiles de Schiste, collectif houille-ouille ouille 59/62, collectif d'Anduze, collectif 91, Collectif GDSRoquedur-LeVigan, Collectif viganais, STOPGHRM38,...

Le 21 septembre dernier, Ségolène Royal, Ministre de l'écologie, et Emmanuel Macron, Ministre de l'économie,

ont accordé trois nouveaux permis de recherche d'hydrocarbures liquides ou gazeux (les permis de Champfolie en Seine-et-Marne, de Herbsheim dans le Bas-Rhin et d'Estheria dans la Marne) et ils ont décidé d'en prolonger deux autres jusqu'à fin 2018 (les permis de Bleue Lorraine en Moselle et de Juan de Nova dans « les terres australes et antarctiques françaises »). Ces permis de recherche visent officiellement des pétrole et gaz conventionnels, mais également des pétrole et du gaz non conventionnels, malgré la loi d'interdiction de la fracturation hydraulique.

À la veille de la Conférence de l'ONU sur le changement climatique à Paris, le gouvernement encourage donc la poursuite des investissements dans la recherche de nouveaux gisements d'hydrocarbures sur le territoire français. Une décision qui entre en contradiction avec les recommandations des scientifiques qui ont clairement établi qu'il fallait geler 80 % des réserves actuelles prouvées d'hydrocarbures, pour avoir une chance raisonnable de ne pas dépasser les 2°C de réchauffement climatique d'ici la fin du siècle.

En délivrant ces nouveaux permis, le gouvernement fait donc le contraire de ce qui est nécessaire : à l'heure où pour chaque euro investi dans les énergies renouvelables, près de quatre le sont dans les énergies fossiles, il est urgent de mettre fin à l'expansion du front de l'extraction des énergies fossiles. Que valent donc les promesses de François Hollande et des négociateurs français d'obtenir un « accord historique » à Paris et de « tout faire » pour rester en deçà des 2°C, si c'est pour entretenir cette fuite en avant extractiviste et les crimes climatiques qui en découlent ?

**Nous exigeons que le gouvernement annule les permis qu'il vient de délivrer et mette fin à la prospection pétrolière, gazière et charbonnière sur le territoire. Pour que les discours sur l'urgence climatique ne restent plus sans lendemain.**



# COMMUNICATION DES COLLECTIFS FRANÇAIS OPPOSÉS A LA RECHERCHE ET L'EXPLOITATION DES PÉTROLE ET GAZ DE SCHISTE ET DE COUCHE

Nancy, le 27 septembre 2015

Les collectifs français opposés à la recherche et l'exploitation des pétrole et gaz de schiste et de couche (de charbon) se sont réunis en coordination nationale à Nancy les 25, 26 et 27 septembre 2015. Ici, en Lorraine, la société European Gas Limited (EGL) a foré à Tritteling sur l'un des quatre permis exclusifs de recherche qu'elle détient. Cette société change régulièrement de statut et de nom, et s'est très récemment et pompeusement rebaptisée, dans un grand élan de communication patriotique, « La Française de l'Énergie ». Le forage, annoncé pour une durée de 45 jours aura duré 330 jours pour 4 km de forage horizontal selon EGL (1).

Durant l'année suivante, de très nombreuses «interventions» se sont succédé sur le site sans que les services de l'État en Lorraine puissent nous informer sur leur nature. A ce rythme là, il faudra, pour réaliser les «130 à 180» forages projetés, 2 à 3 siècles ! Pourtant, EGL persiste et a demandé 3 autorisations pour 14 nouveaux forages (Zimming, Lachambre, Longeville) maintenant soumis à enquête publique. Ailleurs en France, les autres industriels ne sont pas en reste. Ils continuent de déposer des demandes de prolongations, tandis que l'État continue d'octroyer renouvellements, mutations et autorisations de forage. Alors qu'il vient de faire voter la loi sur la « transition énergétique » et qu'il organise le grand cirque du sommet climat (COP 21 du 30 novembre au 11 décembre 2015), l'État permet la mise en place des infrastructures nécessaires (ports méthaniers, gazoducs) à la distribution de ce qu'il considère, à tort, comme « l'énergie de transition du futur », à savoir le gaz « naturel », qu'il provienne des couches de charbon de Lorraine, du Nord/Pas-de-Calais, ou des schistes des USA, d'Argentine ou d'Algérie.

Le gaz est pourtant un hydrocarbure fossile et polluant. C'est une énergie du passé ! Cependant, les collectifs continuent de travailler sans relâche pour informer et cela paie. Récemment, un commissaire enquêteur - après avoir entendu les citoyens locaux l'informer haut et fort des dangers de forages prétendument « conventionnels » - a rendu un avis négatif sur une enquête publique pour

10 nouveaux forages en Essonne au profit de Vermilion.

Mais les pétroliers ne sont pas inquiets. Par exemple, Jean-Pascal Simard (Vermilion) affirme : « Je souhaite que notre activité soit maintenue et développée en Essonne. De surcroît, ce genre d'activité est soutenu par les ministres Royal et Macron »(2).

Pourtant le gouvernement connaît la situation financière de l'industrie des pétroles et gaz de schiste aux USA. Elle s'avère, comme annoncé, être une pyramide de Ponzi : la rentabilité est insuffisante au regard des très lourds coûts d'investissements induits par le déclin très rapide du rendement des puits, situation aggravée par l'effondrement des cours des hydrocarbures.

***Les collectifs, évidemment sans illusion sur l'accord issu de la COP 21, poursuivront leur mobilisation et leurs actions y compris pour dénoncer le double discours de nos dirigeants. Une réelle transition passera par une prise de conscience collective et une mobilisation de chacun-E.***

----- quelques liens :

<http://www.reporterre.net/Gaz-et-petrole-de-schiste-Royal-et-Macron-accordent-des-permis-de-recherche-a>

<http://blogs.mediapart.fr/blog/maxime-combes/300915/le-gouvernement-prepare-la-cop21-avec-de-nouveaux-permis-dexploration-petroliere#comment-6975695>

Signer : / <http://www.bastamag.net/Laissons-les-energies-fossiles-dans-le-sol-Stop-aux-crimes-climatiques>

Extrait du livre « Sortons de l'âge des fossiles ! Manifeste pour la transition » de Maxime Combes, économiste et membre d'Attac France qui publie le 8 octobre prochain (couverture ci-dessous).

« Ceux qui tergiversent, ceux qui refusent d'envisager la sortie de l'âge des fossiles, ceux qui étendent la logique extractiviste en forant toujours plus loin et toujours plus sale, ceux qui professent que les marchés, la finance ou les techno-sciences vont sauver le climat nous détournent de l'essentiel. Ils gaspillent le temps et les ressources dont nous avons besoin pour enclencher la transition. Ce sont les climato-sceptiques du monde moderne, qui nient les recommandations des scientifiques pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique ! »



# Le diesel, ça suffit !



***Ce système ultra libéral encourage à truquer, à mentir, à voler, à polluer, à tuer, à des fins d'accumulation de profits incroyables, l'ancien patron de Volkswagen, Martin Winterkorn, pourrait toucher près de 60 millions d'euros pour son départ lié au scandale du diesel propre !***

Voir l'article de Cécile Boutelet du monde du 24-09-2015 : [http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/24/volkswagen-le-pdg-demissionne-pourrait-toucher-un-enorme-pactole\\_4769948\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/09/24/volkswagen-le-pdg-demissionne-pourrait-toucher-un-enorme-pactole_4769948_3234.html)

Chaque année, des milliers de morts prématurés en France, directement lié au diesel et aux particules fines (de 2,5 µm ou 10 µm de diamètre) et en particulier chez les personnes les plus vulnérables (plus jeunes, plus vieux et plus pauvres). Une étude très récente des chercheurs de l'Inserm du CRESS (Centre de Recherche Epidémiologie et Statistique Paris Sorbonne Cité, Inserm – Université Paris Descartes – Université Paris 13 – Université Paris Diderot – Inra), ont étudié le risque de leucémie aiguë chez l'enfant à proximité des routes à fort trafic, les résultats montrent que la fréquence de nouveaux cas de leucémie de type myéloblastique (418 cas sur les 2760 cas de leucémie) serait plus élevée de 30% chez les enfants dont la résidence se situe à moins de 150m des routes à grande circulation et qui ont une longueur cumulée dans ce rayon dépassant 260m. L'OMS estime que les gaz d'échappement des moteurs diesel sont cancérigènes.

Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC/IARC), l'agence pour le cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé et son président le Dr Christophe Portier recommande : «Etant donné les impacts additionnels pour la santé des particules diesel, l'exposition à ce mélange chimique doit être réduite dans le monde entier». Enfin le Dr Patrice Halimi, secrétaire général de l'association Santé environnement France, qui regroupe deux mille cinq cents médecins dénonce : «On sait depuis très longtemps que le diesel est un mauvais choix sanitaire, et que cette politique publique (visant à promouvoir un parc diesel en France) est

une erreur»

Les pics de pollutions se multiplient dans les villes importantes et la proportion de la part des moteurs diesel dans le parc automobile français aujourd'hui est près de 60 % (environ + 1.5% chaque année) (contre 4,8 % en 1980) et pèsent pour 73 % dans les nouvelles immatriculations (contre 55 % pour la moyenne européenne).

Depuis des décennies les gouvernements français et européens successifs ont encouragé le diesel en subventionnant. Avec le TIPP, puis avec la TVA, les gouvernements donnent des avantages fiscaux et pourtant le gazole est plus cher à produire que l'essence, mais se voit vendu moins cher grâce à une fiscalité préférentielle. L'Etat a fait le choix de soutenir « ses constructeurs », contre la santé des citoyen-ne-s.

Avec la mise en place par le Grenelle de l'environnement dès le 1er janvier 2008, le diesel est, encore renforcée par le «bonus-malus écologique», créé sur le seul CO<sub>2</sub>, ce mécanisme procure au diesel un avantage décisif par rapport au sans-plomb en raison de ses moindres émissions de gaz à effet de serre. En revanche, les émissions d'oxyde d'azote, pour lequel le bilan du diesel est autrement plus dégradé, sont ignorées.

***Ces subventions représentent 7 milliards d'euros par an, il faut s'en servir pour la transition énergétique et les services de transport collectif public.***

***Il faut arrêter de produire des moteurs diesel le plus vite possible et reconvertir « Le tout automobile » en privilégiant les mobilités douces et collectives pour notre santé et l'environnement.***

***La France qui reçoit la COP 21 en fin d'année 2015, pourrait s'offrir ce vrai cadeau !***

Gilles MONSILLON

## Les leçons à tirer de l'affaire Volkswagen.

***Le secteur automobile vient d'être éclaboussé par l'affaire Volkswagen et ses moteurs diesels dont on a dissimulé la nocivité ! Cette affaire est révélatrice de ce système libéral sans une once d'éthique.***

On nous rebat les oreilles sur les contraintes des entreprises et la nécessité de ne pas porter atteinte à leur liberté d'entreprendre, car cela aurait de graves répercussions sur l'emploi, etc. Voilà le résultat ! Tout compte fait, cette affaire



est assez représentative du mode de fonctionnement de notre système. Je vous propose d'en développer quelques aspects.

Rappelons les faits. Dans chaque moteur de voiture, se trouve implanté un calculateur avec un logiciel qui mesure et analyse en temps réel un ensemble de paramètres (température du moteur, des gaz d'échappement, poids en charge, etc.) afin d'adapter au mieux le comportement de ce moteur. Pour pouvoir commercialiser un véhicule, le constructeur doit le soumettre à une batterie de tests, destinés à mesurer le niveau d'émission de composants polluants. Dans le cas qui nous intéresse, Volkswagen avait introduit dans ce logiciel des lignes de codes en capacité de détecter (par son comportement) que le moteur était en phase de test. Quand ce mode était détecté, le moteur adaptait son comportement de manière à ce que les mesures des rejets soient les plus favorables possible. Par contre, lors d'une véritable conduite sur route, la réalité mesurée donnait des valeurs bien supérieures. Il est aujourd'hui admis que 11 millions de véhicules étaient équipés de ce système frauduleux. Le PDG du groupe (qui comprend douze marques dont Volkswagen, Audi, Porsche, Seat, Skoda, Lamborghini, etc.), Martin Winterkorn a reconnu les faits le 20 septembre. Pour l'instant, le constructeur est sous la menace d'une amende de 16 milliards d'euros (18 mds \$) pour une violation de la loi américaine sur l'air. Conséquence du scandale : la capitalisation boursière du groupe a chuté de 25 milliards d'euros entre le lundi 21 et le mardi 22 septembre.

Ne pensons pas que seul Volkswagen aurait triché ! Depuis la mise à jour du scandale, les constructeurs français en particulier, grands promoteurs du diesel, font profil bas et pour cause. La ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, annonçait le 25 septembre, que des contrôles aléatoires avaient commencé sur un panel de véhicules. Le journal Reporterre nous apprend que « L'enquête, menée par l'association ICCT, qui est à l'origine de l'affaire Volkswagen, portait sur trente-deux véhicules de dix constructeurs différents, commercialisés en Allemagne. Dont une Renault compacte de type Mégane. Toutes homologuées officiellement, ces voitures ont fait l'objet d'une contre-expertise, en subissant chacune deux tests antipollution .../... Soumis au test NEDC (le premier), le véhicule Renault est le seul à dépasser la barre fatidique de 80 mg de dioxyde d'azote par kilomètre .../... C'est encore plus frappant avec le test WLTC, où la Renault échoue cette fois très largement .../... Elle affiche un taux d'oxyde d'azote rejeté neuf fois supérieur à la norme Euro 6 qu'elle doit respecter. Dans ce deuxième volet d'analyses, Volvo et Hyundai sont également épinglés, pour des taux quatorze fois et sept fois plus élevés que le seuil légal. »

On le savait tous, le diesel est néfaste pour notre santé. voir article page précédente.

Si Martin Winterkorn, le patron tricheur, démissionne, il le fait (au moment où j'écris ces lignes) dans de relatives bonnes conditions. Si l'on en croit la presse, il aurait accumulé des

droits pour une pension de 28,6 millions d'euros au cours de ses 8 années passées à la tête du groupe. Plus encore, il pourrait prétendre à une indemnité supplémentaire de deux années de salaire. Comme c'est le deuxième patron le mieux payé d'Allemagne, cela représente 33,2 millions d'euros. Si tout se passe bien, et qu'il n'est pas reconnu coupable, il pourrait toucher, au total, 61,8 millions d'euros ! Cela dit, le procureur de Brunswick, en Basse-Saxe, a ouvert une information judiciaire pour fraude à son encontre.

**Mais ce scandale Volkswagen pose aussi la question des logiciels libres et des droits d'auteur.** Guillaume Champeau nous apprend, dans sa revue Numérama que : « Les manipulations technologiques opérées par Volkswagen pour tricher sur la qualité réelle de ses moteurs diesel pourraient-elle avoir comme conséquence inattendue de provoquer une révision de la loi américaine sur le droit d'auteur ? C'est le souhait de l'Electronic Frontier Foundation (EFF), qui estime que le constructeur allemand n'aurait pas pu truquer le logiciel qui contrôle le moteur pour détecter les tests de mesure antipollution, si la loi avait autorisé les chercheurs à réaliser une rétro-ingénierie sur le firmware des véhicules, comme ils le demandent. Or aux États-Unis, la loi sur le droit d'auteur fait obstacle à ce que les chercheurs examinent le fonctionnement des firmwares<sup>1</sup> et découvrent de telles manipulations. Ils sont réputés être protégés par le Digital Millennium Copyright Act (DMCA), et ne peuvent pas faire l'objet de décompilations et de diffusion. Ironie de l'histoire, les constructeurs automobiles avaient expliqué que le fait d'autoriser des manipulations du firmware permettrait aux automobilistes de débrider les moteurs et donc d'émettre des polluants au-delà des limites autorisées. » April, principale association française de promotion et de défense du logiciel libre, explique dans son communiqué de presse : « L'enjeu de la fraude de Volkswagen est considérable. Il s'agit d'une question de santé publique. Ce cas démontre les conséquences considérables que peut avoir le verrouillage du code, code qui désormais pilote de nombreux objets de notre quotidien. La formule [maîtriser son informatique ou être maîtrisé par elle] est plus que jamais pertinente. »

Ce qu'il y a aussi d'intéressant dans ce scandale Volkswagen, c'est que parfois le système se prend « les pieds dans le tapis » et dévoile ainsi ses failles et ses mensonges. Cela ne dure qu'un temps, puis le cours des choses reprend comme si rien ne s'était passé. Dès lors, se pose la question : pourquoi les citoyens ne s'en indignent pas plus et n'en tirent pas les choix politiques qui s'imposent !

René DURAND

<sup>1</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/Firmware>

