

--	--

## **CARGOS, LA FACE CACHÉE DU FRET**

Documentaire de Denis Delestrac, 2016

Mardi 10 décembre 2019 – 20 h 30 - Salle polyvalente du Collège Jean Rostand – 79 THOUARS

Animation : Serge Rivet, expert en transitions énergétiques et industrielles,  
ancien administrateur de l'UFC Que Choisir 86

Avec l'Espace Mendès-France, dans le cadre de sa mission de diffusion des connaissances

Mots clés :

Consommation durable – Étiquetage – Économie circulaire – Qualité de l'air – Responsables –  
Paradis fiscaux – Pavillons de complaisance – Océans – Effondrement – Collapsologie

### **Quelles pistes de solutions ?**

90% de tout ce que nous consommons vient de l'étranger et 95 % des produits expédiés à travers la planète passent par les mers ou les océans. Le transport maritime est devenu le secteur d'activité le plus important et le plus puissant du monde, l'essence même de la mondialisation. Mais à quel prix ? Qui en sont les acteurs ? Quels sont les enjeux économiques, sociétaux, politiques, juridiques et écologiques du fret maritime ?

Ce film est une enquête audacieuse qui nous entraîne dans les coulisses du transport maritime pour révéler la mécanique et les dangers de cette industrie clé de notre économie, de notre environnement et de notre modèle de civilisation.

L'organisation internationale de l'industrie du transport maritime a des impacts sociaux délétères. Son coût est tellement bas qu'il devient plus intéressant de transporter des marchandises à l'autre bout du monde pour les transformer, que de produire sur place de A à Z.

L'impact écologique du transport maritime est considérable sur la pollution des océans (dégazages et marées blanches), sur la prolifération des espèces invasives (via le transport dans les cales), sur les mammifères marins (bruit des moteurs). Le démantèlement des navires s'effectue très souvent dans de très mauvaises conditions.

#### **Étiquetage sur l'origine des produits importés ou locaux**

Consommateurs, pourquoi acheter des produits dont nous choisissons l'origine ?

Les autorités françaises et les professionnels souhaitent-ils le marquage d'origine des produits ?

Depuis la publication du Décret n° 86-985 du 21 août 1986, il n'existe plus, en France, d'obligation légale ou réglementaire imposant le marquage d'origine des produits.

En matière d'obligations d'étiquetage, le règlement N°1007/2011 du Parlement Européen relatif aux dénominations des fibres textiles demeure la seule référence qui s'applique aux produits textiles. C'est cette loi qui fixe les conditions et les diverses règles d'étiquetage pour les produits textiles. De nos jours, tous les produits disponibles sur le marché de l'Union Européenne doivent comporter une étiquette qui indique la composition en fibres. Cette composition est la seule information obligatoire, par ordre de pourcentage de poids. Quant à la mention du pays d'origine, elle demeure facultative, ce sont les entreprises qui décident de le mentionner ou non. Ainsi, la notion de « made in » reste floue car la fabrication dans son entièreté n'est pas prise en compte.

Actuellement, une loi est en cours de réflexion au niveau européen pour faire figurer sur l'étiquette des produits textiles la mention « made in » + le nom du pays de la dernière étape de fabrication du produit en question. C'est un premier pas vers la transparence.

Pour connaître véritablement l'origine de nos produits, nous devons être informés. N'hésitez pas à utiliser les références de ce document pour vous informer et pour faire connaître vos attentes.

### **Qualité de l'air, transports maritimes**

Les émissions d'oxydes de soufre dues au trafic maritime étaient en constante augmentation. La réduction des émissions de soufre dans le transport maritime est un véritable défi économique et technologique.

En 2016, le transport maritime a absorbé 235 Mt de combustibles, soit un peu plus de 5 % de la demande pétrolière mondiale. La combustion de carburants marins, caractérisés par une teneur élevée en soufre, entraîne des retombées acides et contribue à la pollution de l'air (émission d'oxydes de soufre, SO<sub>2</sub>) qui nuit à la santé humaine et à l'environnement.

L'usage de combustibles marins à très basses teneurs en soufre se généralise. Une résolution a été adoptée en 2008 par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour réduire les teneurs en soufre des carburants marins, mais sa mise en application, prescrite pour 2020, s'avère compliquée.

Ratifiée par 87 pays, elle s'applique à tous les navires, dont ceux de la marine marchande, laquelle représente plus de 80 % (en cubage) du commerce mondial. Un amendement prescrivait l'utilisation de combustibles d'une teneur massique maximale en soufre de 0,1 % dès le 1er janvier 2015 (au lieu de 1 %) dans les zones de contrôle des émissions (aujourd'hui uniquement Manche, Mer du Nord, côtes Est et Ouest de l'Amérique du Nord).

Hors de ces zones, la version 2008 de l'annexe VI prévoit un passage à 0,5 % massique en soufre en 2020 ou en 2025 (au lieu de 3,5 %, soit une réduction de l'ordre de 85 %) selon la disponibilité et, surtout, le coût des combustibles adéquats. C'est, bien sûr, ce dernier point qui pose problème.

### **Consommation durable, soutenable, responsable, économie circulaire, collapsologie**

La consommation durable, soutenable ou responsable désigne un mode de consommation basé sur l'utilisation de services et/ou de produits qui répondent à des besoins fondamentaux et améliorent la qualité de vie, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ressources naturelles et de matières toxiques, ainsi que les rejets de déchets et de polluants durant le cycle de vie du service ou du produit. L'objectif est de ne pas compromettre les besoins des générations futures.

L'économie circulaire. Divers travaux montrent que par la conjonction du développement démographique, de la croissance de la consommation dans les pays développés et de l'aspiration des pays émergents à un modèle de consommation similaire, le niveau de consommation des ressources naturelles sera inacceptable avant la moitié de ce siècle. L'économie circulaire cible la gestion sobre et efficace des ressources. L'avenir va donc conduire à une mutation profonde des organisations (tant locales que mondiales) et des modes de vie.

Nous commençons à entendre parler d'effondrement. La collapsologie est la science de l'effondrement de notre civilisation (effondrement = collapse en anglais). Il est possible d'évoquer cinq stades d'effondrement : financier, économique, politique, social et culturel. Un faisceau d'indices scientifiques très conséquent, nous laisse penser que ça aura lieu bientôt : le

dérèglement climatique, le pic pétrolier, la destruction des êtres vivants et de leur milieu de vie, la fragilité de notre système financier et de notre économie. De nombreuses personnes et organismes publics ou privés ont réfléchi à cette question depuis des années. Des experts économiques, scientifiques, financiers, militaires, des climatologues et des responsables de grandes administrations ont publié sur le sujet. Dès maintenant, il est possible de développer, par anticipation, une culture de l'altruisme et de l'entraide, afin de réduire le risque de chaos social.

Serge Rivet, 30 novembre 2018

Soirée à l'initiative de l'Université Citoyenne de Thouars 79,  
dans le cadre de l'opération « Images de Sciences 2019 »  
par l'Espace Mendès France, avec le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine.

