

L'écotaxe doit être expliquée et adaptée : la FNAUT propose de ne taxer que les camions de plus de 12 tonnes

Mais sa pédagogie en direction du grand public a été défailante. Faute d'information, l'écotaxe, mal nommée, est ainsi apparue comme un impôt supplémentaire alors qu'il s'agit d'une redevance d'usage de la voirie et d'un levier du report de trafic routier sur le rail et la voie d'eau.

Une mesure légitime et pertinente

L'instauration de cette redevance est parfaitement justifiée :

- les transporteurs et chargeurs participeront davantage aux coûts économiques et écologiques du transport routier, très insuffisamment couverts par les taxes existantes (1) ;
- destinée à remplacer la taxe à l'essieu, non acquittée par les transporteurs étrangers, elle évitera que les transporteurs routiers français restent pénalisés par rapport à leurs concurrents ;
- elle limitera les détournements de trafic sur l'Est de la France provoqués par la mise en place d'une écotaxe en Allemagne et en Suisse ;
- elle favorisera les productions de proximité ;
- son impact sur les prix des biens de consommation sera négligeable ;
- elle contribuera au financement des infrastructures, en particulier ferroviaires, compromis par la diminution de la subvention annuelle de l'Etat à l'Agence de Financement des

Infrastructures de Transport de France (AFITF), qui a été ramenée de 700 à 350 millions ;

- enfin elle incitera les transporteurs routiers à rationaliser l'utilisation de leurs véhicules et les entreprises à reporter leurs trafics sur le rail et la voie d'eau.

Privilégier l'objectif du report modal

La FNAUT attend donc du gouvernement qu'il maintienne le principe de l'écoredevance poids lourds mais qu'il en corrige les modalités en privilégiant l'objectif d'un report du trafic sur le rail, un objectif aisément compréhensible et faisant l'objet d'un large consensus dans l'opinion.

Comme c'est le cas en Allemagne depuis 2005, l'écotaxe doit être appliquée, en première étape, aux camions, français et étrangers, de plus de 12 tonnes, les plus concernés car ils effectuent des parcours à longue distance ; son taux doit être augmenté, et son produit affecté intégralement au rail et ciblé sur les investissements nécessaires au développement du transport de fret.

(1) voir le rapport 2011 de la Commission des Comptes Transport de la Nation, tome 2
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ref_-_CCTN_2011-2.pdf

Plus d'infos

www.fnaut.fr

Les Bonnets Rouges, c'est aussi le Code Paysan ! Pas d'économie durable sans justice sociale!

La référence historique aux événements qui se sont déroulés en 1675, d'abord à Rennes puis dans le centre et l'ouest de la Bretagne, était tentante car le mouvement des Bonnets Rouges s'est cristallisé autour du refus d'une taxe. Cependant la comparaison s'arrête là car la révolte populaire de 1675 visait une fiscalité abusive imposée par un régime – celui de Louis XIV – qui voulait faire payer au peuple le prix de ses guerres de conquête incessantes. On est bien loin des enjeux de l'écotaxe tels que posés par le Grenelle de l'environnement et le législateur en 2009... à savoir favoriser le report modal du transport de marchandises et faire payer l'entretien des routes par leurs utilisateurs.

Surtout, cette dimension fiscale n'est qu'une des faces de l'histoire des Bonnets Rouges et pas forcément la plus porteuse de sens en 2013. Les Bonnets Rouges, c'est aussi l'histoire d'une pré-révolution sociale qui a produit des cahiers de doléances regroupés sous l'appellation de Code Paysan, des cahiers de doléances qui réclamaient une représentation politique pour les paysans et l'abolition de certains privilèges attachés à la noblesse dont la corvée due par les paysans aux seigneurs. C'était plus d'un siècle avant 1789...

Et c'est sans doute sur ce point que relier les conflits sociaux en cours dans certaines industries agro-alimentaires en Bretagne et le mouvement des Bonnets Rouges présente le moins d'anachronisme. Car la «noblesse » d'aujourd'hui, ce sont ces actionnaires qui agissent dans le silence des conseils d'administration, obsédés par des objectifs de rentabilité financière, et pour qui les salariés sont des pions sur un Monopoly. Certains de ces actionnaires ne connaissent pas la Bretagne, tels ceux de la multinationale Marine Harvest qui veulent fermer les sites de Poullaouen et Châteaugiron, d'autres au contraire la connaissent fort bien pour y résider! Non, la Bretagne n'est pas le pays des bisounours. Le refus du dialogue social, l'instrumentalisation de salariés contre d'autres salariés sur fond de chantage à l'emploi, c'est aussi une des réalités de l'économie bretonne aujourd'hui et elle n'est pas acceptable!

Alors, se rassembler à Quimper samedi 2 novembre, oui. Se rassembler pour faire reconnaître par le législateur les handicaps structurels de la géographie bretonne face à une Europe continentale qui tourne le dos à l'Atlantique: périphéricité, péninsularité, éloignement des grands bassins de consommation et des grands axes de circulation. Se rassembler pour défendre le droit de vivre et travailler au pays, qui passe par le droit de s'organiser et de décider en Bretagne. Mais se rassembler aussi à Quimper le 2 novembre pour défendre les droits économiques et sociaux des travailleurs au sein de l'entreprise et pour redonner du poids aux producteurs dans la chaîne de valeur, pour une économie au service des hommes. Si ces trois revendications sont réunies, alors oui le message des Bonnets Rouges sera remis à l'honneur.

Le safran, une culture inédite et haut de gamme « made in Morbihan »

A 33 ans, Jean-Vincent Le Berre est le premier safranier à s'être installé en Morbihan. Il y a 4 ans, fraîchement diplômé d'agronomie et spécialisé en agriculture biologique, il trouve des terres parfaitement exposées à Guégon, près de Brocéliande (une parcelle de 3000 m² orientée plein sud, à 150 m d'altitude). La Bretagne sud est selon lui idéale pour « de ne pas dénaturer la plante et la cultiver dans un contexte qui est le même qu'en Iran, au Maroc au pied des montagnes ou dans la Mancha en Espagne : un climat tempéré composé d'étés chauds et de printemps et automnes pluvieux ».

Production bio

Planté au mois de juillet, le bulbe de « crocus savitus » offre une fleur entre fin septembre et mi-novembre, à une période où les températures nocturnes sont basses mais où la chaleur en journée peut atteindre plus de 15 °C.

Une amplitude thermique essentielle pour produire du safran.

Mais pour que ce petit trésor de la nature offre des stigmates rouges de bonne qualité, Jean-Vincent Le Berre n'imagine pas travailler autrement qu'en mode biologique. « On est sur un produit du terroir, qui se vend autour de 30 000 € le kilo. Un prix qui découle de sa rareté et surtout de son mode de production, qui n'est à aucun moment mécanisable ». La récolte des fleurs se fait à la main, fleurs fermées pour protéger les stigmates de la poussière, du soleil et de l'humidité... Une technique marocaine qui réduit le volume de production mais offre un produit extrêmement fin et de qualité supérieure.

Fournisseur des épiceries Roellinger.

Les plus grands chefs français ne s'y sont pas trompés, l'ancien chef triplement étoilé Olivier Roellinger en tête. Ce safran « made in Morbihan » est vendu dans ses épiceries de Bricourt et sur les plus grandes tables étoilées du Morbihan : le Petit Hôtel du Grand Large (*) à Portivy, Le Boudoir à Vannes, L'Auberge à Sainte-Anne d'Auray, chez des producteurs locaux de produits fins et les traiteurs haut de gamme (L'Anthurium, à Theix)...

30 € le gramme.

Le Safran de Bretagne® est vendu millésimé, c'est-à-dire par année de récolte. L'idéal étant de le consommer dans les 12 mois pour qu'il conserve toutes ses propriétés : une couleur vive, une saveur à la fois piquante et doucement amère, et une puissance inégalée (0,1 g suffit à épicer 1 litre de lait pour un dessert ou 1 kg de fruit pour des confitures). Pour Olivier Roellinger, le Safran de Bretagne® se caractérise par un goût « légèrement iodé », associé à une intensité et une longueur en bouche que certains aiment à comparer aux grands crus de vin.

Le Safran de Bretagne® est commercialisé sur le site www.safran-de-bretagne.fr sous forme de pistils (tube de 0,1 g à 4 €, de 0,3 g à 12 €, pot de 0,5 g à 15 € et de 1 g à 30 €). Produit unique de grande qualité, la production 2013 est en partie déjà réservée...

Safran de Bretagne est membre du réseau "Kalon Douar " en Morbihan

Le terme "Kalon Douar" est un néologisme, qui signifie en breton « amoureux de sa terre ». « KALON » veut dire « cœur » et « DOUAR », « terre ».

L'objectif de cette opération menée par le Comité

Départemental du Tourisme du Morbihan depuis 2008 est d'inciter les entreprises morbihannaises à être de plus en plus acteurs de leur département. Etre KALON DOUAR, c'est un état d'esprit ; un partage de valeurs communes telles que la transmission d'un patrimoine de vie aux générations futures.

Le réseau, qui compte à ce jour 115 adhérents (entreprises, associations, comités d'entreprises, institutions...) souhaite contribuer à la valorisation de son territoire, de sa culture et de toutes ses richesses auprès de ses clients, salariés ou adhérents. L'appartenance à ce réseau est d'affirmer un attachement partagé au Morbihan.

Plus d'infos

www.kalondouar.com

Usagers de la mer, Citoyens, nous avons besoin de votre aide de toute urgence !

Malheureusement, malgré l'opposition de l'ensemble des élus des 13 communes du littoral, de 80 % de la population, de la mise en place du collectif associatif du Peuple des Dunes du Trégor (dont Longitude 181 Nature fait partie), des avis négatif de l'IFREMER, d'études d'impacts quasi inexistantes en totale contradiction avec la loi et je vous passe les détails...

Le dossier est toujours d'actualité sur le bureau du Ministre du redressement productif en attente de signature de l'

autorisation d' exploitation minière pour 400 à 600 000 T annuelles (l'équivalent en volume de la Tour Montparnasse) sur 20 ou 30 ans par 35 m de fond !!!

Nous nous sommes rendus à Trébeurden afin de nous rendre compte par nous-même de la situation et de l'implication locale. Nous pouvons vous assurer que celle-ci est exemplaire et en complète cohérence avec la philosophie de Longitude 181 Nature. En effet, tous les métiers de la Mer sont représentés et ensemble pour exprimer leur détermination à protéger cet espace marin en tant que bien commun, et même les agriculteurs, premiers utilisateurs de ce sable coquiller pour amender leurs sols trop acides sont solidaires car estimant, et je les cite, "que la terre ne peut vivre au détriment de la mer". Ils travaillent d'ailleurs, activement, à la mise en place d' autres solutions comme, par exemple, l' utilisation de la coquille de crépidule, ce coquillage envahisseur déstabilisant le biotope marin, ou les déchets des conchyliculteurs et ostréiculteurs... quoiqu' il en soit je vous renvoie au site www.lepeupledesdunes.com pour plus d' informations et de documentations.

Le contexte posé, quelle peut être votre action ?

N'ayant pu désamorcer la table ronde du 12 juillet, qui a réunie localement plus de 600 personnes, le ministère a programmé une réunion de "concertation" le 27 Août à Bercy à laquelle Longitude181 va assister, par ma présence, au sein du Collectif présidé par Alain Bidal. Nous souhaitons à cette occasion démontrer que le monde francophone de la mer et ses sympathisants, sait se mobiliser pour que le second pays au monde en superficie maritime soit un exemple pour la protection de cet environnement fragile et de sa biodiversité !

Lors de précédentes campagnes de ce type, les soutiens que nous avons obtenus nous ont permis de remporter de belles victoires en Mer d'Iroise, en Polynésie Française, pour le

Parc National de Calanques, contre le finning des requins en Europe, pour l'inscription de cinq espèces de requins et de deux espèces de Mantas sur l'annexe II de la CITES, contre le référé du Maire de St Leu à La Réunion autorisant la chasse au requins dans l'Aire Marine Protégée,....

Ces victoires, c'est ensemble que nous les remportons, alors une fois de plus, nous avons besoin de votre soutien !

Vous trouverez donc en ligne une pétition à signer et partager au plus grand nombre! Rappelez-vous que pour la campagne Requins en Polynésie, nous avons pu réunir 40 000 signatures !!!! Nous devons prouver, comme pour le Parc National des Calanques, que la mer est l'affaire de tous et ne connaît pas les frontières! C'est un bien commun de l'humanité et nous avons la chance d'avoir les moyens juridiques de la défendre et d'exiger des politiques l'application des lois environnementales !

Nous savons que ce mois est le plus souvent un mois de vacances pour beaucoup d'entre vous sur les plages, mais justement, c'est l'occasion de réfléchir, sur le sable ou pas, et se donner l'opportunité de toucher le plus grand nombre et de sensibiliser encore un peu plus ceux qui nous entourent!

Le temps presse...

Pour signer la pétition :

www.petitionpublique.fr/PeticaoAssinar.aspx?pi=L181A

NDDL : « Un projet irrationnel... »

A l'occasion du rassemblement des opposants au projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (NDDL), la FNAUT rappelle son opposition de longue date à ce projet bâti sur :

- des arguments fallacieux (« l'aéroport existant de Nantes-Atlantique est dangereux, il est saturé, on ne peut pas réduire ses nuisances sonores ; NDDL sera un aéroport HQE ») ;
- des rêveries (« NDDL ouvrira le Grand Ouest sur le monde, il sera desservi par une LGV Rennes-Nantes, il permettra d'enrayer l'étalement urbain »).

Non à l'amalgame avec d'autres projets

Les grands projets d'infrastructures de transport ne sont pas tous de même nature : ils doivent être examinés au cas par cas.

- Les autoroutes, la LGV Poitiers-Limoges, le canal Seine-Nord sont, comme NDDL, inutiles, ruineux et nocifs pour l'environnement : ils doivent être éliminés sans regret.
- Par contre certains projets de LGV et le projet Lyon-Turin sont pertinents, en complément de la rénovation du réseau ferré classique. Ils permettent de réduire les trafics aérien et routier et d'éviter ainsi de nouveaux aéroports (Toulouse) et de grands travaux routiers dans les Alpes¹.

Leur financement peut être assuré, comme en Suisse, par la fiscalité écologique (taxe poids lourds, taxation du kérosène et du diesel, taxes sur les sociétés autoroutières).

Pendant que leurs opposants diabolisaient les LGV, la commission Mobilité 21 a dédiabolisé la route, le gouvernement a adopté 8 projets autoroutiers et les élus poussent bien

d'autres projets : il ne faut pas se tromper d'adversaire.