

## Jean Jouzel III : le collecteur de fonds, le fioul lourd et les employé-e-s jetables

*Résumé.* L'Institutionnel CESE a été doté d'une section environnement avec pour "chef-économie-climat" Jean Jouzel. Au nom du carbone "et des défavorisés", on y pourchasse le portefeuille des ménages. Puis Jean Jouzel va prêcher coté de la "bonne société" là où garantis *CO2taxfree*, fioul lourd et kérosène coulent à flot. "Discret et disponible" du personnel est à leur coté 11 heures par jour pour la modique somme de ~ 1,5 \$/heure, et jetable.

Ce teste suit "Jean Jouzel-I" : [ici](#) et, Jean Jouzel-II : [là](#)

Plan :

- I. Le justicier climatique collecteur du CESE : ce-ux-lles qui vont le payer
- II. Pour réfléchir à sauver le climat numérique du GIEC, les serveu-r-se-s jetables à 1,5 \$/heure et le fioul lourd *CO2taxfree*

### I. Le justicier climatique collecteur du CESE : ce-ux-lles qui vont le payer

Le journal Les Echos constatait en oct. 2013 (14/10/13, [ici](#)) :

**« la taxe carbone reposera principalement sur les ménages. Ceux-ci financeront 67% du dispositif l'an prochain, contre 33% pour les entreprises ».**

Pour 2016, le gouvernement estime que la « taxe carbone climat » sera de 83 € en moyenne par ménage (conn. energ. [là](#)). Chaque année en ce moment, la jeune serveuse qui revient tard le soir du boulot en scooter pour gagner son smic hôtelier (en restauration c'est 10 h de plus que les 35 des "autres", même si ça n'est pas écrit), voit le prix du litre de carburant augmenter de 2 à 3 centimes juste pour "sauver le climat numérique du GIEC". En 2016 pour faire à manger et chauffer ses enfants sa facture de gaz aura monté de ~ 69 € ([là](#)). Lorsque de très sérieuses Commissions économico-fonctionario-politiques se réunissent dans des salons pour élaborer ça ("Commission Rocard" en 2009, "Trajectoires 2020-50" en 2011..), **Jean Jouzel est là**, seul, séraphin d'incarnation des garanties du GIEC que le "climat" va dérapier et produire dans le futur catastrophes sur catastrophes ce qui justifie toutes les taxes et plus encore. Présence essentielle puisque **ces prédications sont l'exclusive justification de la création de ces nouvelles taxes.**

Ça n'est pas fini. Le vrai coût de l'électricité atomique hors accident commençant à émerger en dépit de sa stupéfiante exemption quasi-totale du principe pollueur-payeur et l'inconnue du devenir de ses déchets, l'élite responsable de la chose prévoit de taxer les autres énergies pour le secourir. Pour ce-lles-eux qui ne sont pas chez atomique-EDF, *QuelleEnergie.fr* ([ici](#)) :

*"L'idée serait de taxer le gaz et les carburants (fioul, essence...), afin d'intégrer cette taxation nouvelle à la CSPE (contribution au service public de l'électricité). La mesure correspondrait donc à un rééquilibrage en faveur de l'électricité, dont la production en France reste peu carbonée (essentiellement à base de nucléaire)...En effet, en augmentant la taxation sur les énergies carbonées, la charge sur les factures d'électricité pourrait être diminuée."*

Cet autre suppositoire a déjà été glissé dans un projet de loi en disant que c'est notamment pour les « énergie renouvelables ». Parallèlement la mouvance Giscard qui a précipité la France dans la mono-industrie nucléaire essaie de bloquer l'éolien puisque évidemment, il est fabriqué chez ceux qui n'ont pas fait ce choix : [là](#), et sur un autre plan B. Praderie [ici](#) constate : « *L'armée (re)propose... de porter la distance d'exclusion [pour l'éolien] vis-à-vis de ses radars à 50 km (par rapport à 30 km aujourd'hui). Mais il faut compter aussi avec l'idée de protéger aussi les centrales nucléaires avec des radars mobiles (donc temporaires), soit 20 nouveaux périmètres d'exclusion...* », c'est à dire que l'extrême dangerosité du nucléaire serait utilisée comme argument pour empêcher l'éolien. Et il n'y a aucune politique cohérente, ni la moindre réflexion à des solutions qui puissent être saines et durables nécessaires pour l'éolien aussi. On voit des préfetures imposer, là où il n'y a pas de châtelain, l'implantation d'éoliennes sur des Plans de Protection Rapproché d'alimentation en eau potable, l'eau du robinet entre des massifs de béton...

L'histoire du voltaïque en France est pathétique, voir ce film récapitulatif : [là](#).

Juste sous Bure, EDF-Areva/CEA s'apprête à stériliser une ressource géothermique exceptionnelle (double : grès du Trias et puissant bassin Permien gréseux), qui n'existe que là.

Par contre le "corps des mines" réussit sans peine à faire lancer les projets ITER, un 4ème réacteur plutonium-sodium métallique liquide (Astrid) qui implique la créations d'une unité de "retraitement" + une unité de fabrication combustibles indispensables spécifiques, trois-quatre projets qui ne servent qu'à perpétuer la raison d'être de gros labos qui réclament une belle poignée de milliards chacun. Il s'agit de trouver la vingtaine de milliards nécessaire.

De la **taxe carbone** climat-numérique-du-GIEC", celle déjà existante, le gouvernement compte une rentrée de **4 milliards d'euros en 2016**. 6 milliards en 2017... Vient le moment de la ventilation comptable de ce petit pactole nouveau.

♦ Le CESE, Conseil Économique Social et Environnemental, est une représentation institutionnalisé de corporatismes-mélangés. Parmi les 40 personnalités qu'il y a placées, le gouvernement a choisi pour la décennie 2010 à 2020 le CEA Jean Jouzel qui était en même temps Vice Président du GIEC cela « *au titre de la protection de la nature et de l'environnement* ». Dès lors qu'il s'agit d'énergie ou de climat au CESE, Jean Jouzel est un rapporteur.

Le 11 juillet 2014 sous le titre "L'avis du CESE sur le projet de loi de transition énergétique", CESE ayant comme co-rapporteur Jean Jouzel, le site "L'énergie en question"/EDF rapportait :

**«Concernant la part de l'énergie nucléaire dans notre mix énergétique, le CESE estime que la diminution de 75% à 50% de la production d'électricité en 2025 ne répond qu'à des préoccupations politiciennes** ».

En 2016 à l'approche de la COP22, le CESE se fait sa petite *autosaisine* "confiée à la section de l'environnement", une section créée avec Jean Jouzel dedans en 2010, autosaisine intitulée : « *La justice climatique : enjeux et perspectives pour la France* ». Pour ce qui est du climat c'est Jean Jouzel co-rapporteur qui parle (Vidéo CESE de la séance du 27/09/2016, [ici](#), dans ce qui suit, en guillemets, extraits de son exposé): la notion de justice climatique assène-t-il, est née de la COP21 « *accord de Paris... un succès à juste titre* ». Et il déroule la liste classique des calamités à venir du Groupe II du GIEC : *canicules, sécheresses, impacts sur la santé humaine seraient décuplés... risques exacerbés, « émigrés climatiques »* africains (Calais à votre porte ! brrr...), on ne pourra plus faire de ski, etc. Un seul scoop, il donne la température qu'il fera à la fin du siècle. Maintenant suivez bien le guide, il avait intérêt à utiliser la version longue de la liste puisque ensuite tombe le couperet : « *le Conseil souhaite fixer un **prix des émissions de CO2 à la hauteur des dégâts causés par ceux-ci*** », attention la facture.

La canicule 2003 est son cheval de bataille, il y a eu +3°C cet été là, dit-il, et lui nous promet bientôt des étés à +6°C. Mais là où il innove c'est dans la ventilation des dépenses absolument nécessaires (vous savez les 4 milliards d'euros ramassés en 2016 est qui vont monter, monter...). Premier cité : « *un soutien à la recherche* » pour les « *services climatiques... au service de tous* » « **non pas sur des échelles de temps météorologiques mais climatiques, saisonnières, décennales** » et ça bien sûr, c'est les ordinateurs pétaflops massivement parallèles du GIEC. On a mentionné dans Jouzel I, [là](#), la revue *Nature* (vol. 453, 15 May 2008, p. 268-9 qui rapporte que la principale préoccupation de ces gros labos est d'augmenter leurs crédits.

On a là l'un des 8 ou 9 auteurs des « *résumé à l'intention des décideurs* » du GIEC, la base de toutes les taxes, et que nous dit-il ? : de ne pas perdre de temps et surtout pas perdre d'argent avec l'*échelle de temps de la météo*.

La revue *La Recherche* n°371, janv 2004 constatait quelques mois après la canicule 2003 : "personne n'avait prévu une telle vague de chaleur" doit reconnaître Jean-Claude André qui est dans la modélisation, et : « *Nous avons mené des expériences de prévision rétrospective pour tester nos modèles - raconte Michel Déqué de Météo-France à Toulouse - Pour cela, au lieu de laisser évoluer nos modèles en fonction des conditions climatologiques de départ, nous leur avons injecté les températures de surface océaniques effectivement mesurées pendant le printemps et l'été. Les résultats montrent que même avec cette reconnaissance de l'océan, nous ne reproduisons pas la vague de chaleur de l'été.* ». Peut-être qu'ils ne les ont pas « *injecté* » au bon endroit du pétaflops... Quoi qu'il en soit, les inondations imprévues, canicule inattendues, cyclone qui tourne soudain vers telle île habitée, n'ont pas fini de nous surprendre.

En même temps les deux rapporteur/trice du CESE disent avoir un seul et unique soucis : les plus pauvres et les plus défavorisés qui sont tellement menacés par le climat. Il n'y en avait visiblement pas dans la salle. Et

si on met une barque à côté de leur bidonville et que c'est une canicule qui vient, ou qu'on leur donne des compresses humides pour se mettre sur le front et qu'il tombe 20 cm d'eau dans les 12 heures, ça servira à quoi ? Donc Agnès Michelot parle, mais de quoi, elle n'en sait rien.

Par contre si on ne retirait pas à chaque personne modeste 100€ des revenus qu'ils/elles avaient jusque là à la sueur de leur front, elles/eux ne seraient pas obligé-e-s de couper sur l'entretien de leur logement.

Et ça n'est qu'un début : "**..une taxe carbone "qui va monter en puissance jusqu'à 2020", comme l'a affirmé le climatologue Jean Jouzel**" et aussi : "désignation d'un-e représentant.e spécial-e pour la **sécurité climatique rattaché.e au ministère de la Défense ...** » (Actu-environnement 27/09/16, [ici](#)), un ministère que le CEA qui fabrique la bombe H connaît bien.

Les député-e-s ont déjà voté en juillet 2015 une multiplication de la taxe carbone d'un facteur  $\times 2,5$  entre 2016 et 2022, une augmentation avant TVA, par rapport à 2015, de 9 centimes par litre pour le diesel et de 7 centimes pour l'essence (Le Figaro 22/07/15, [ici](#)), les ordinateurs pétaflop massivement parallèles du GIEC sont sauvés.

## II. Pour réfléchir à sauver le climat numérique du GIEC, les serveurs jetables à 1,5 \$/heure et le fioul lourd *CO2taxfree*

Les fréquents voyages en avions nécessaires pour un(e) leader du GIEC sont maintenant pour Valérie Masson-Delmotte encore et toujours du CEA qui s'y substitue à l'exact fauteuil de Jean Jouzel encore tout chaud. Mais à 69 ans celui-ci n'entendait pas arrêter les voyages nécessaires pour "sauver le climat".

Sa série de diapositives qui vogue de navire en navire est prête de longue date. La liste des malheurs-numériques qui seront dus au carbone est longue. On y retrouve les figures qui lui ont servi au CESE pour exiger une sévère augmentation de la "taxe carbone-numérique du GIEC" sur les ménages : ([là](#)). La plupart de ses courbes de l'avenir climatique-numérique ressemblent au cours réel des actions d'Areva-CEA mais en image miroir par rapport à une ligne horizontale.

- A la belle saison, en août 2016, il est sur la croisière Islande-remontée de plus du tiers de la côte Ouest du Groenland jusqu'à la baie de Disko, un trajet en paquebot d'environ 3000 Km (des photos montrent que Jean Jouzel avait déjà été montrer le Groenland à son amis Jean-Louis Borloo). Ce voyage commence par l'avion Paris-Reykjavik et finit par 3600 km d'avion du petit aéroport groenlandais de Kangerlussuaq pour Paris. Il s'agit d'un paquebot pouvant accoster dans des ports modestes avec deux moteurs Wärtsilä 16V32 (de 1994) qui d'après la fiche constructeur ensemble consomment 3,2 tonnes de fioul à l'heure ce qui, pour la vitesse nominale de 35 km/h, fait 275 tonnes de fioul-bateau (le voilà ici sous son nom précédent de Azores, voir ce qui sort de la cheminée : [ici](#)) pour cette petite croisière sympa, sans oublier le kérosène avionique (le diesel des voitures à côté c'est de l'eau de source) pour l'aller puis le retour, le tout garanti 100% *CO2taxfree* d'autant plus que le Vice-Président honoraire du GIEC, homme clé de la COP21 qui l'a garanti, est à bord.

Ce paquebot avait été refait pour les croisières de luxe. Il est alors affrété par l'anglais Cruise & Maritime Voyage qui y a mis un équipage et le loue à la belle saison en charter à l'agence française *Rivages du Monde* (liée à Jet tours). **Le personnel "saura se montrer discret et disponible"** disent les prospectus avec photos de barmen visiblement issus du continent indien. Il y a 280 membres d'équipage pour 520 passagers. *Rivages du Monde* gagne sa vie en mettant sur des bateaux des gens qui ont les moyens pour leurs loisirs. Sa spécificité pour les attirer est de toujours mettre un conférencier culturel à bord, auquel elle demande d'intéresser sa clientèle sans qu'il oublie qu'elle est là avant tout en vacances. Son Pdg explique qu'il vise "*les catégories socioprofessionnelles supérieures... 70% sont des habitués*". Il y a 277 cabines-passagers sur ce bateau dont 85% avec hublot et chacune dispose d'une baignoire, toilettes privées, télévision, mini-bar, sèche cheveux et coffre-fort. Il y a 9 "Suites de luxe" avec balcon, bain à remous et salon (qui sont en 2017 à 5400 ou 7800€ pour ce voyage, 13 nuits, excursions locales non incluses) Et bien sûr la salle de présentation de style Art Déco pour les conférenciers. « *Visiter le Groenland peut être une occasion exceptionnelle de comprendre le fonctionnement du climat et les problématiques qui y sont liées, auxquelles nous devons faire face* », assure Jean Jouzel sur le site de *Le Monde* pour cette croisière ([ici](#)).

- En octobre (2016) quand la température a décliné au Nord Jean Jouzel préfère venir sur la Méditerranée parler des catastrophes numériques climatiques à venir : [là](#).

Selectour Afat  Bleu Voyages vous proposent

Costa Croisières & Bleu Voyages vous proposent

La première CROISIÈRE CLIMATS en Méditerranée\*

PRIX TTC à partir de **995€** par personne <sup>(1)</sup>

**CLIMATS : QUEL AVENIR POUR LA MÉDITERRANÉE ?**

Du 9 au 16 octobre 2016 à bord du Costa Diadema

AVEC LA PARTICIPATION EXCEPTIONNELLE de Mr Jean Jouzel du comité de pilotage de la COP 21 auprès de Laurent Fabius

Sur ces énormes bateaux, il y a un "prix d'appel", il faut les remplir. « à partir de » c'est cabine intérieure sans hublot et double, i.e., il y a 2 personnes qui payent 995€ dans la petite cabine. C'est pour ~ Marseille-Barcelone-Baléares-Rome-Marseille, 2500 km de promenade et écouter l'exceptionnel Jean Jouzel. Ce bateau plein de brillants intérieur ([ici](#) et [là](#)) aligne 1886 cabines. Donc il y a huit restaurants mais dont 4 sont payants à part (de ceux type brasserie inclus dans le *package* pour lesquels il faut plutôt parler de réfectoires-buffets à repas à heures fixes) + un autre qui est réservé à ceux/elles qui ont pris "une suite". Il y a un spa de 7800 m<sup>2</sup>; une discothèque; 11 bars; un casino; des jeux "laser shooting" et un "simulateur automobile grand prix" « pour vos enfants ». Mais tout est payant en plus, de même que l'internet-café, et les compagnies recommandent de donner des pourboires.

Costa Cruise est en pavillon italien. En janvier 2012, un bateau identique qui faisait quasiment cette même croisière (une poussée jusqu'à la Sicile en plus), le Concordia, s'est échoué sur la côte italienne à peu près en face de la Corse avec 3200 passagers et 1023 membres d'équipages. Le naufrage n'était pas du au "dérèglement climatique numérique" du GIEC mais à la décontraction du capitaine qui a été un des tous premiers, suivi assez vite par son second, à quitter le navire. Si lui a été condamné à des années prison, la compagnie sous l'autorité de laquelle il travaillait et qui lui a donné cette responsabilité s'est évité un procès salissant en payant 1,1 M\$ pour les 32 disparu-e-s. C'est 290 fois moins que ce que l'Occident a exigé de la Libye suite aux attentats Panam et UTA pour la normalisation des relations : 10 M\$/personnes. Les noyés étaient essentiellement des personnes âgées et un enfant, mais aussi des membres du personnel : une serveuse péruvienne de 25 ans, [ici](#), et un serveur indien de Bombai de 33 ans, père de 3 enfants, [ici](#) en aidant les passagers et leur donnant leur *veste de sauvetage*.

Avec P&O Cruises, Princess Cruises et plusieurs autres, Costa Cruise est une des composantes de **Carnival corporation, la plus grosse compagnie, qui possède 101 navires, la moitié des bateaux de croisières du monde**. Carnival Corporation est basée à Miami et Londres. En 2015, trois de ses bateaux proposaient le tour du monde.

Sur tous les navires "international passagers" Carnival Corporation, le personnel est jeune et de diverses nationalités, essentiellement Philippines et Inde, aussi Honduras..., pays où il existe des agences spécifiques



de recrutement pour cela. Seuls les officiers et chefs de service sont européens/américains. Sur le Diadema ces jeunes travailleur/euse-s sont ~ 1250. L'un qui travaille sur ce genre de bateaux rapporte que eux dorment en cabine de 4,5 m<sup>2</sup> (48 square feet) pour deux, donc un tout petit casier pour tasser toutes leurs affaires (NZ Herald 20/09/16, [là](#)).

Ce sont des contrats de 6 à 9 mois en mer où tous les jours sont travaillés (confirmé unanimement), environ 11h/jour (beaucoup de sources disent plus que 11heures par jour) pour (exemple de P&O qui est un standard de la profession; Le Guardian 29/04/12, [ici](#)) en 2012 ~ **400\$/mois, 350 heures, soit ~ 1,2 \$ de l'heure**, salaire de base. Il peut y avoir un peu de bonus pour les mieux noté-e-s et ceux/celles qui le peuvent font la chasse aux pourboires. Et point-barre parce qu'en contrat navigation internationale il n'y a **pas de prud'hommes, pas d'accès à une justice définie, pas de sécurité sociale en cas de maladie/blessures, c'est bien évidemment sans droit de chômage ni de retraite.**

Exemple, en mai 2011, 150 serveurs indiens ont fait un stand-in de protestation sur le quai à Seattle devant le navire (P&O Cruise *Arcadia*) en chemin pour l'Alaska, pendant 90 mn pour protester contre leur très basse paye et promesses non tenues des mois précédents. Le capitaine les a assuré que cela allait s'arranger dans les mois à venir et cette nuit là ils ont travaillé jusque tard comme tous les jours. Et le contrat s'est terminé comme ça (il n'est pas possible d'expulser 150 personnes d'un coup sans désorganiser la croisière en cours). En général, quelques mois après *Carnival Corporation* rappelle ce personnel qui connaît ses navires pour un autre contrat. Et ces 150 ont bien reçu une lettre (avec une adresse de *Carnival UK* aux Bermudes) comme d'une nouvelle proposition, mais se terminant par « *hélas...vous avez choisi de faire une protestation qui a grandement gêné notre clientèle, quelque chose que Carnival UK n'a pas l'intention de tolérer* », accompagné d'une autre lettre de l'agence de recrutement de Bombay, *Fleet Maritime Service International*, leur disant de ne plus se présenter pour travailler chez *Carnival*. Le boss de *Carnival UK* avait dit à un journaliste de *Le Guardian* que de toute façon devant l'agence *Fleet Maritime Service International* à Bombay, il y a la queue dans la rue (Le Guardian, 01/07/12, [ici](#)). Le site Jim Walker's Cruise Law News, à son onglet Crew-member-rights, [ici](#), apporte des témoignages.

♦ Autres caractéristiques d'un autre type de ces croiseurs, Poids du Diadema : 132 500 tonnes, tout neuf en octobre 2014 puisqu'il a fallu remplacer le Concordia. Exactement comme sur le défunt Concordia il a 6 moteurs principaux Wärtsilä 12V46 (12 cylindres en V) de 14 400 kW chacun, au « fioul lourd » dit la brochure constructeur, qui ajoute que les moteurs acceptent aussi le "diesel marin" mais que ce dernier est normalement réservé au bateaux de sauvetage car un peu trop inflammable, et qu'ils acceptent aussi un basculement provisoire en "diesel léger" pour l'arrivée dans un port, mais pas trop recommandé donc les réservoirs pour ça s'ils existent sont limités (certains États comme la Californie exigent qu'on fasse de tels basculements à l'approche de certains ports, ou réduction de vitesse). Ces 6 moteurs actionnent 6 alternateurs Général Electric.

Dans le jargon maritime le carburant de motorisation est appelé "bunker". Et *bunkering*, c'est aller à la pompe dans les ports. Mais ce terme ne dit rien sur la qualité. Il y a : i) HFO, heavy Fuel Oil (il s'agit de résidus de distillation ou de mélanges; soufre ~ 3,8%, très visqueux et de densité 998,2 et jusqu'à 1010 à 15°C), ii) LSHFO, Low Sulfur Heavy Fuel Oil (soufre ~ 0,99%), iii) MFO, Marine Fuel Oil [à partir de là a subi une distillation]; iv) IFO, Intermediate Fuel Oil ou v) MDO, Marine Diesel Oil, ce dernier 25 fois moins visqueux que HFO. Les moteurs sont donnés comme étant indifférents au taux de soufre. Lorsque son jumeau Concordia s'est échoué il restait encore ~ 2400 tonnes de *bunker* dans les soutes, par chance le choc n'a pas eu lieu sur un réservoir, [là](#), mais ça a été à 5 mètres près. Ces bateaux jumeaux de Costa/Carnival utilisent bien du fuel lourd au sens propre et figuré du terme puisqu'il est même avancé pour le Concordia que son *bunker* s'il s'était épanché n'aurait pas flotté, [ici](#); fuel lourd confirmé [ici](#) réparti dans 17 réservoirs doublés (il y a en général les réservoirs "de Bunker" = la réserve de base, les réservoir de décantation pour le fioul lourd ou le pétrole brut utilisable aussi (sédiments et eau) thermifugés qui préparent à 50-70°C un lot de 1 jour de consommation associés à un réservoir de boue résiduelle, et enfin après passage dans un séparateur centrifuge quelques "réservoir journaliers" finaux qui alimentent les moteurs. Il faut au minimum deux telle suite de réservoirs pour avoir différents systèmes d'alimentation pour 2 séries de moteurs.

Ces 6 moteurs pour deux hélices peuvent délivrer 75,600 KW. Un moteur consomme 0,18 kg/Kwh dicit le fabricant. Donc en croisière **le navire brûle 13,6 tonnes de fioul lourd par heure** ce qui, pour la vitesse nominale de 38 km/h fait **895 tonnes de fioul lourd pour la croisière-climat-GIEC-numérique/Jouzel.**

La convention internationale MARPOL adresse les rejets gazeux. Très laxiste, elle autorise actuellement

qu'ils contiennent 3,5% de soufre (SOx) soit 35 000 ppm. Fioul sale avec la température élevée dans l'explosion (moteurs) → on a une grosse production d'**oxydes d'azote**. En Méditerranée, il y a tous les UV qu'il faut pour transformer ça en **ozone troposphérique, toxique** et à effet de serre inédit car sur une longueur d'onde où aucun autre gaz n'absorbe (ni H<sub>2</sub>O, ni CO<sub>2</sub>), et précisément celle où la Terre émet le plus la nuit.

Il y a deux autres postes de consommation importante : les navires *Carnival C* font à bord 73% de leur eau douce par désalement de l'eau de mer, et la climatisation dans les périodes ou endroits chauds, endroits très très prisés de la clientèle de *Carnival Corporation*, principalement les massifs coralliens.

◆ Le Diadema-Jouzel est un "*paquebot écologique*", c'est écrit sur son site. J'ai cherché l'argumentation de *Carnival Corporation* qui dit ça pour toute sa flotte. La première raison invoquée est que ce bateau là étant récent il consommerait un peu moins au même titre qu'il est dit qu'à puissance égale une voiture actuelle consomme un petit moins qu'une voiture d'il y a 20 ans, nouveau est censé être mieux. Ensuite il est écrit que les ampoules sont des leds qui consomment moins. Et encore il est écrit que quelque chose (sûrement pas très bon pour le vivant) est mis sur la coque pour que les organismes marins qui augmentent la rugosité ne s'y développent pas... Sur le combustible : silence.

◆ La consommation des bateaux de croisière de la *Carnival corporation* était prévu à de l'ordre de 3,5 millions de tonne de *Bunker* en 2016, croisière Jouzel incluse ([ici](#)).

Le patron de *Carnival* est donc le poids majeur du Cruise Line International Association, le CLIA, lobby croisières, qui forcément a eu des discussion avec le GIEC. Argumentant qu'il fait "des efforts d'économie" pour sa consommation, le CLIA a obtenu qu'il était hors de question à la COP21-Jouzel-Tubiana de Paris tout comme à la COP22 et les suivantes, de remettre en cause le "*CO2taxfree*" pour ses paquebots, d'autant qu'ils font des croisière pour le climat :

<https://www.theguardian.com/environment/2016/jan/13/imf-calls-for-carbon-tax-on-ships-and-planes>

Comme l'électricité à bord pour le désalement de l'eau de mer, la clim., la cuisine, les sèche cheveux, les brosses à dent électriques, etc. est faite avec ce fioul lourd, tout ça est garanti *CO2taxfree* par le GIEC. C'est pas comme l'ouvrier-e qui paye une "taxe CO<sub>2</sub>" sur chaque décilitre qu'elle/il doit mettre dans son scooter pour aller bosser sous la pluie, sur chaque centimètre cube de gaz qu'elle/il utilise pour que la famille puisse manger et que les enfants n'attrapent pas des bronchites à répétition. Pour ceux/celles-là on l'a vu le CESE derrière Jean Jouzel réclame « *une montée en puissance* » de la "taxe carbone climat".

■ Le chimiste Jean Jouzel n'est pas la seule personne du sommet de la pyramide du GIEC à faire du "climactivisme au fioul lourd et jet-fuel". L'astronome reconverti dans les mailles-atmosphères-numériques, James Hansen, ce "people", que *Le Time* en 2006 a classé parmi les "plus influents au monde", qui prend l'avion ([là](#), en première ou business classe) plutôt que le bateau. Mais dans les années 80 Jean Jouzel a passé deux ans à la NASA/GISS de James Hansen à New York et, avec toutes ses responsabilités CEA en France, lui aussi passait beaucoup de temps en avion. Cela était à l'invitation de James Hansen et Wally Broecker (dont le nom sera mis en dernier sur la publication du 20/12/87) : "*j'ai joué avec les modèles, merci à Jim et Wally*" disait le jusque là chimiste de fioles Jean Jouzel. Le monde du *Climat-numérique-jet fuel* est si petit. L'autre face de la médaille James Hansen, le "service de com." associé pour le coté écolo, **350.org**, n'est pas en reste. Sa partie visible de l'iceberg, Bill McKibben racontait ("*Oil and honey*", sept. 2013, édité par *Times*, parties à accès gratuit, [ici](#)) "... *mes vols autour de la planète pour construire un mouvement climatique*", "*j'ai été sur chaque continent depuis 2008, et une fois j'en ai fait quatre en 6 jours*". Ses voyages incessants en Boeing/Airbus pour "*sauver le climat*" ont duré au moins 5 ans.

En ~ 2014, Laurence Tubiana a passé un an à la New York's Columbia University comme visiting professor en "Affaires internationales". Cette School est située à quelques blocs du GISS, et James Hansen y a été aussi professeur associé. Ce après quoi Laurence Tubiana devient Madame COP21 avec Jean Jouzel, au nom du gouvernement. Le FT Magazine (P. Clark) écrit le 11/12/15 pour la COP21 : « *dans les derniers 18 mois... elle pense qu'elle a fait environ 45 voyages à l'étranger mais ça pourrait être 50 [donc 100 vols]... il y avait des moments où elle avait carrément oublié dans quelle ville elle se trouvait...* ». A force d'être tout le temps dans les airs c'est là qu'elle a eu une crise de l'appendicite, au dessus des petits africains entre l'Afrique du Sud et Paris...

◆ C'est que ces réservoirs de kérosène volants que sont les Boeings et Airbus sont eux aussi maintenus *CO2taxfree* par les COP-18, 19, 20, 21, 22, 23... du GIEC. Les frères onusiens OACI (lobby aérien) - GIEC (lobby mega-numérique) fonctionnent en une paire. Il est probable que s'il était sérieusement décidé de faire

payer aux compagnies/constructeurs la "taxe climat numérique du GIEC" de plus en plus salée imposée aux ouvrier/ouvrières, ces compagnies/constructeurs dont dépendent nombreux gros labos du GIEC feraient tomber ce dernier en un clin d'œil. On entendrait alors comme explication (qui est exacte) que 25% de CO2 en plus ou en moins ne peut pas avoir une bien grande importance puisque qu'il y en a toujours eu beaucoup plus dans l'atmosphère terrestre, particulièrement quand la vie en mer et sur terre était foisonnante ([là](#)).

♦ A peine assise dans le fauteuil GIEC tout chaud de Jean Jouzel Valérie Masson-Delmotte du CEA publie plusieurs fois avec le retraité de la Nasa James Hansen, 76 ans. Celui-ci trône en premier auteur, et il est suivi de plus de 15 autres parmi lesquels V. Masson-Delmotte du CEA (Actu-Environnement 06/09/16, [là](#)). Des *modèles* dit-elle, en précisant qu'ils partent d'une "*hypothèse de travail*" de James Hansen, annoncent que l'Antarctique s'il fondait en partie, ça ferait monter la mer de 1 à 2 mètres. Mais bon en 1908 S. Schneider qu'on présente dans le paragraphe suivant parlait lui de 4,6 à 7,6 m pour un doublement de CO2 ([ici](#)) et puis, avant la COP21, Laurence Tubiana et Jean Jouzel ont bien posé les règles : taxer les ménages un max, mais pas touche aux avions.

Au passage on apprend par V. Masson-Delmotte que jusqu'à aujourd'hui ces modèles qui justifiaient les taxes n'étaient pas réellement "couplés", en gros que c'était pas très sérieux quoi, et que "le coup du Gulf Stream" était contraire à toute physique élémentaire. C'est sûr que si l'océan de l'équateur est plus chaud que celui du pôle, sauf miracle pétaflop du GIEC, il y a aura toujours des échanges de masses d'eau. Mais une chose reste certaine, avec Valéry Masson-Delmotte, il n'est question que de modèles, de modèles, de modèles, de modèles, pour dans 100 ans ou dans un ou quelques millénaires, dans lesquels (mailles équatoriales au mieux de 100 km) il n'y a pas de météo, pas l'ombre d'un cumulo-nimbus. Et prédire de la météo, qui est donc purement inventée, sans préciser cette grossière caricature, entre autres grossières caricatures des modélisations GIEC, est de la tromperie.

♦ Autre sommité du GIEC, l'Ingénieur mécanicien + physique des plasma de formation Stephen H. Schneider, qui a créé la revue *Climat change*. Betsy Taylor co-créatrice de 1Sky/350.org au Rockefeller Brothers Fund rapporte, toute triste ([ici](#)) : « *Perdre Stephen a été si dur. Il était un des rares scientifiques du climat à qui je pouvais téléphoner, demander des conseils, avec qui on pouvait pleurer ensemble... Stephen était l'un des scientifiques du climat les plus influent au monde...* ». Il publiait énormément (voir ses 7,5 m du niveau de la mer mentionné plus haut), était très couru des grands médias et lui courait les plus hauts personnages politiques, dont les présidents des USA, qu'il a tous rencontrés/conseillés. Finalement, il est mort dans les airs, en avion, les réacteurs crachant les produits de combustion du jet-fuel *CO2taxfree*. Il ne sera peut-être pas le seul (l'appendicite de Laurence Tubiana dans les airs...) parce que quand vous êtes du GIEC, vous passez beaucoup de temps en avion avec leur traînée d'ozone (et on ne parle pas des nuisances sonores et des pollutions assez infernales pour les riverains des aéroports) d'une réunion préparatoire à une autre aux quatre coins du monde avec leurs paysages exotiques et leurs spécialités culinaires. Celle du moment, COP22, c'est les bons tajines marocains qui, comme la main d'œuvre, ne coûtent rien, les paysages étonnants de ce pays exotique, ses gens si simples de tradition si accueillante.

anegeo nov 2016, relui mai 2018