

revue

SILENCE

Avril 2022
n° 509 - 5,20 €

écologie
alternatives
non-violence

*L'avion du futur,
c'est le train*



Résistances aux mines de lithium

Jean-Marie Muller, philosophe de la non-violence



LE CLIMAT, OUBLIÉ DE LA CAMPAGNE PRÉSIDENTIELLE

FOOTÉZ LE CAMP DES MIGRANTS !!!

LE SUJET QUI DOMINE,
C'EST L'IMMIGRATION



LASSERPE.

ZEMMOUR VEUT UN MUR

ET NOUS,
QUATRE

PAR LA MOUSTACHE
DU MARÉCHAL...
SORTEZ-MOI DE LÀ !



LASSERPE.

LES BOÎTES DE NUIT

ROUVRENT À NOUVEAU



LASSERPE.

L'EUROPE ACHÈTE DES ARMES POUR L'UKRAÏNE

Y'A QUE LA MARCHÉ ARRIÈRE ?!

C'EST UN CHAR AMÉRICAIN
QUI A SERA EN AFGHANISTAN



LASSERPE.

Nouveaux points de vente

Chaque mois, de nouveaux lieux proposent la revue à la vente.
Voici les nouveaux venus du mois :

- ♦ **Finistère** : *Biocoop Kerbio Rive Droite*, 14 Boulevard de Plymouth, 29200 Brest
- ♦ **Loire-Atlantique** : *Librairie Vent d'Ouest*, 5 place du Bon Pasteur, 44000 Nantes
- ♦ **Isère** : *La Boulangerie Itinérante*, 95 Chemin de Charrelière, 38260 Saint-Hilaire-de-la-Côte

Nouveau : l'abonnement vaccinal !

Toujours à la pointe de l'innovation technologique, *Silence* a la fierté de vous annoncer sa nouvelle formule d'abonnement vaccinal. Faites-vous injecter votre abonnement chaque année ! Grâce à un astucieux système de puces électroniques reliées à la 5G par satellites (éco-construits), votre revue préférée est directement intégrée dans votre ADN chaque mois ! Plus besoin de perdre du temps à lire ou à réfléchir. Une nouveauté (donc forcément mieux que ce qui est ancien) réalisée grâce à un partenariat avec le laboratoire *Transhumanis*®.

♦ Pour en savoir plus, écrire à premieravril@revuesilence.net.

Nouveaux tarifs d'abonnements

À partir de ce mois d'avril 2022, nous avons décidé d'augmenter les tarifs de la revue et de l'abonnement.

Cette décision est notamment liée au fait que *La Poste*, voyant son volume de courrier baisser, augmente fortement ses frais postaux. Le prix du papier augmente aussi rapidement. Ces frais représentent les deux plus gros postes de dépenses après les salaires.

D'une part, nous subissons l'augmentation conjoncturelle des coûts de l'énergie, du papier, des colles et autres consommables. D'autre part, du côté des frais postaux, le coût de l'expédition mensuelle a augmenté de 14 % depuis 2018, tandis que les timbres utilisés pour l'envoi des commandes quotidiennes ont augmenté en moyenne de 47 % sur la même période.

Silence maintient fermement son choix de se financer sans publicité.

Sa santé financière dépend des ventes, surtout des abonnements. Aujourd'hui nous agissons sur leur prix, et dans la durée nous continuons d'agir pour augmenter leur nombre : faire connaître *Silence* est essentiel !

Pour que nos impôts cessent de financer les Bolloré !

Silence est signataire d'une tribune lancée par nos confrères du média *Le Ravi* et signée par de nombreux médias libres et act-rices de la société civile. Malgré les déclarations d'amour pour la liberté d'expression, les financements publics abondent surtout dans la poche des milliardaires comme Bolloré et Dassault. D'autant plus difficile à digérer quand on connaît le rôle que jouent les médias de Bolloré dans la diffusion d'une idéologie d'extrême-droite. "Contre cette marée montante de désinformation, les médias libres qui n'appartiennent pas à un milliardaire mais à leurs journalistes et leurs lecteurs, rament à la cuillère, envers et contre tout. À Paris comme en région, avec chacun leur ligne éditoriale et leur modèle économique, mais une même obsession : fournir au lecteur une information libre, contradictoire et de qualité." Le texte affirme "que la presse pas pareille, citoyenne, indépendante des grands groupes privés, investie dans l'éducation aux médias, doit être soutenue par une politique publique ambitieuse. Sans contrepartie."

♦ On peut trouver l'intégralité de ce texte en ligne sur www.leravi.org



Prochain
numéro

Après la Terre, détruisons l'espace

Association Silence

9 rue Dumenge,
69317 Lyon Cedex 04

Tél.: 04 78 39 55 33

www.revuesilence.net

Abonnements: Claire Grenet:
mardi et jeudi: 10h-12h / 14h-17h

Dépositaires, stands et gestion:
Marion Bichet: mardi et jeudi:
10h-12h / 14h-17h

Rédaction: Guillaume Gamblin et Martha
Gilson: lundi et mercredi: 10h-12h / 14h-17h

Les infos contenues dans ce numéro ont été
arrêtées le 2 mars 2022.

Éditeur: Association Silence
N° de commission paritaire: 0920 D 87026
N° ISSN: 0756-2640

Date de parution: 2^e trimestre 2022
Tirage: 4 250 ex.

Impression: Imprimerie Notre-Dame, 38330 Montbonnot
Administrateurs: Pascal Antonanzas, Francis Levasseur,
Pierre Lucarelli, Agnès Ploteny

Directrice de publication: Gaëlle Ronsin

Comité de rédaction: Martha Gilson, Guillaume Gamblin,
Danièle Gare, Agnès Ploteny, Nicolas Robin, Gaëlle Ronsin

Pilotes de rubriques: Michel Bernard, Annick Bossu,
Patrice Bouveret, Frédéric Burnel, Gwenaël Delanoë,
Monique Douillet, Baptiste Giraud, Natacha Gondran, Divi
Kerneys, Jean-Pierre Lepri, Francis Levasseur, Pascal Martin,
Jocelyn Peyret, Mimmo Pucciarelli, Nils Svahnström, Pinar
Selek, Xavier Sérédine

Maquette: Damien Bouveret (www.free-pao.fr)

Dessins: Freepik, Lasserpe, Vecteezy, Xénoïde

Correctrices: Bernadette Bidaut, Sonia Conchon, Monique
Douillet, Isabelle Hernandez, Annick Marcillon, Camille
Michau, Emmanuelle Pingault, Clotilde Rouhouse,
Laurence Willemin

Photographes: aidanstrudwick, air_ing_, Max Burnell /
CNNStyle, Anne-Sophie Clemençon, Roderick Eime,
rubierooo, Paloma Ruiz, samone_samtwo, Baptiste Soubra
/ La Faille

Et pour ce n°: Michel Bernard, Enzo Dubesset, Melaine
Fanoillière, Stéphen Kerckhove, Hélène Petit, Louis Pinsard,
Paloma Ruiz

Chroniques de livres: Michel Bernard, Quentin Boyer,
Catherine Chavichvily, Romain Degabriel, Monique Douillet,
Danièle Gare, Guillaume Gamblin, Jocelyn Peyret, Francis
Vergier

Internet: Damien Bouveret, Victor Poichot

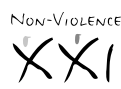
Archives: Mimmo Pucciarelli.

Les textes sont sous la responsabilité de leurs autrices. Les
brèves sont des résumés des informations que l'on nous
communiquent. Textes: sauf mention contraire, la revue
autorise, sous réserve de citer la source, la copie illimitée à
usage privé des textes. Les utilisations à usage pédagogique
sont également autorisées. Tout usage commercial est soumis
à notre autorisation. Illustrations: les photos et dessins
restent la propriété de leurs autrices.

Partenaires



Coordination Permanente
des
MEDIAS LIBRES



Dossier

L'avion du futur, c'est le train

- 05 Le train peut remplacer l'avion en métropole
- 10 Les lignes intérieures hors métropole
- 11 Renoncer à l'avion en Europe ?
- 13 Combattre les jets privés
- 15 Trains contre voitures



Chroniques

- 17 40 ans dans le rétro :
1991, de la guerre du Golfe
à l'affaire Brière
- 18 Bonnes nouvelles de la Terre :
Dans la Drôme,
on expérimente la "Sécu"
de l'alimentation
- 19 Enquête d'un autre monde :
"Un métier n'est pas là
pour nous emprisonner,
mais pour nous rendre libres"
- 22 Chroniques terriennes :
Présidentielles, le jour d'après

Brèves

- 17 Alternatives
- 20 Environnement
- 21 Climat
- 21 Libertés
- 22 Politique
- 22 Féminismes
- 22 Société
- 23 Nucléaire
- 24 Paix & Non-violence



- 26 Agenda
- 27 Annonces
- 41 Courrier
- 42 Livres

Articles

- 28 Transports
S'équiper d'une voiture
électrique ?
- 30 BD
Attac attaque
- 32 Portugal
Résistance contre une mine
de lithium à ciel ouvert



- 35 Grenoble
L'écoquartier de Bonne
- 38 Non-violence
Jean-Marie Muller,
la non-violence est
une philosophie de combat
- 48 Photo
Déjouer la reconnaissance
faciale

Sortir de l'avion... et du train-train de la mobilité

Il est possible de remplacer l'essentiel des vols intérieurs à la France continentale par des déplacements en train. C'est ce que montre un rapport détaillé du Réseau Action Climat que nous présentons dans le premier article de ce dossier, et qui vient appuyer les conclusions de la Convention citoyenne sur le climat. Une autre étude de Greenpeace montre qu'il y a aussi des possibilités au niveau européen, en suggérant notamment pour les trajets les plus longs le recours aux trains de nuit.

Mais la question des vols à destination de la Corse et des Dom-Tom est plus épineuse. Si pour la Corse, une solution train + bateau existe, pour les Dom-Tom l'alternative bateau peut être héroïque, avec des temps de trajets qui peuvent atteindre 47 jours.

Ce dossier explore aussi les possibilités offertes par le recours au train pour remplacer la voiture. Une combinaison vélo + train peut satisfaire un très grand nombre de besoins, mais la structure ferroviaire est largement insuffisante pour répondre à notre mobilité actuelle.



Pourquoi partir loin quand on a des merveilles méconnues près de chez soi ? Ici, les cheminées de fées en Provence.

Ces études permettent de présenter des solutions techniques intéressantes. Il ne faut toutefois pas oublier que si le train pollue moins que l'avion, il pollue quand même, coupe des espaces naturels, dépense de l'énergie et des matériaux.

Ce dossier nécessite donc d'être prolongé par une réflexion sur les manières de diminuer de manière importante notre mobilité et celle des marchandises.

Nous sommes dans la même problématique que pour les énergies renouvelables : il ne s'agit pas seulement de remplacer centrales thermiques et nucléaires par le solaire et l'éolien, mais bien de diminuer fortement notre consommation d'énergie.

On peut remplacer l'avion par le train... mais si celui-ci continue à foncer vers le précipice, ce n'est pas une solution suffisante. Se contenter de remplacer l'avion par le train serait du capitalisme vert. Le faire en réduisant notre mobilité et en sortant le train des logiques lucratives, entrerait dans une trajectoire décroissante.

Michel Bernard

Le train peut remplacer l'avion en métropole

Une étude réalisée par le Réseau Action Climat montre qu'il est possible, en renforçant un peu les fréquences sur certaines destinations, de supprimer totalement les liaisons aériennes en métropole. Et ceci en remplaçant l'avion par le train dans des conditions de voyage parfois plus rapides, plus confortables, et pas toujours plus chères.

La Convention citoyenne pour le climat (CCC), qui s'est tenue d'octobre 2019 à juin 2020, a proposé l'interdiction des vols intérieurs pour les trajets réalisables en moins de 4 h de train. Malgré l'engagement d'Emmanuel Macron à transposer "sans filtre" les propositions dans la loi, le projet d'article 36 de la loi Climat et Résilience n'a retenu que les liaisons aériennes réalisables en train en moins de 2 h 30 avec en plus une exception pour les liaisons qui donnent lieu ensuite à une correspondance, ce qui est la justification de certains vols courts (1).

1. L'article 36 du projet de loi est devenu l'article 145 de la loi définitive. Celle-ci est censée s'appliquer dès mars 2022 mais de nombreux aéroports ont engagé un recours au niveau européen, prétextant qu'elle serait inefficace.

Le Réseau Action Climat (RAC), qui regroupe les principales associations agissant contre le réchauffement climatique, a voulu aller plus loin, en étudiant la possibilité de remplacer totalement les vols intérieurs par des liaisons en train. Cette étude, publiée le 1^{er} juin 2021 et disponible sur le site du RAC, est riche d'enseignements. Elle porte sur 23 liaisons aériennes disposant d'une alternative de moins de 4 h de train, de 14 autres disposant d'une alternative de moins de 5 h de train et deux liaisons particulières : Paris-Nice et Paris-Toulouse, lignes intérieures les plus fréquentées, pour lesquelles le temps de transport en train est plus important. Soit 39 destinations sur les 108 existantes.



Vols intérieurs, vols internationaux

Les vols intérieurs ne représentent qu'une faible part des vols en France : pour un vol intérieur, 14 avions décollent pour l'international ! Ainsi, le seuil d'interdiction de 2 h 30 fait baisser les émissions de CO₂ de 11,2 % pour les vols intérieurs, mais seulement de 0,8 % sur l'ensemble des vols. Une interdiction des vols de moins de 4 h fait monter ces chiffres à 33,2 % et 2,5 %. Et pour moins de 5 h de 60,6 % à un modeste 4,5 %. Et évidemment, il est plus difficile de se passer des vols à longue distance que des vols courts.

D'importantes baisses des émissions de gaz à effet de serre

L'étude chiffre l'efficacité qu'aurait eue la mesure proposée par la *Convention citoyenne pour le climat* : l'avion émet entre 14 et 40 fois plus de CO₂ que le train par personne transportée. L'écart est d'autant plus important que le trajet est court car c'est le décollage qui consomme le plus. Une étude réalisée par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) montre qu'en intégrant tout ce

qui pollue pour l'avion (pas seulement le CO₂, mais aussi, notamment, les traînées d'eau) (2), sur un trajet Paris-Marseille, celui-ci pollue 138 fois plus qu'un TGV (3).

En mettant le seuil à 4 h de train, la baisse des émissions de gaz à effet de serre par les avions sur les vols métropolitains aurait été de 33,2 % alors que la loi proposée ne devrait provoquer qu'une baisse de 11,2 %.

Des capacités suffisantes

L'étude montre également que les capacités actuelles du réseau de chemin de fer sont suffisantes pour absorber l'ensemble des voyages aériens pour 21 des 23 destinations étudiées. Dans deux cas (Paris-Biarritz et Lyon-Rennes), il faudrait seulement modifier la capacité des rames TGV. Il faudrait ajouter quelques trains sur les lignes Paris-Marseille et Paris-Clermont-Ferrand.

Pour les liaisons de plus de 4 h, le train peut également se substituer à l'avion sous réserve d'augmenter les fréquences sur Paris-Nice et Paris-Toulouse (un train de plus sur chaque

ligne). Pour éviter d'avoir trop de personnes aux heures de pointes, ces trains supplémentaires doivent être placés tôt le matin. La reprise des trains de nuit semble aussi intéressante puisqu'elle permet à une personne de monter dans le train après sa journée de travail, et d'arriver le lendemain matin à destination pour une nouvelle journée de travail, sans perte de temps.

La conclusion de cette partie de l'étude est que cela ne demande pratiquement aucun investissement supplémentaire pour le train.

Jusqu'à maintenant, le TGV n'a pas fait baisser la fréquentation de l'avion

Il y a aujourd'hui cinq départs par jour de Lyon-Saint-Exupéry vers Paris-Charles-de-Gaulle. Là où cela frôle l'absurde, c'est que les TGV Lyon-Lille s'arrêtent à l'aéroport de Paris au bout de 2 h 03... alors que ce trajet prend plus de temps en avion car il faut rejoindre l'aéroport de Lyon excentré, puis passer les contrôles d'embarquement et ensuite prendre un vol qui dure 1 h 10. Dans tous les cas, on met plus de temps en avion qu'en train !

2. Traînées qui proviennent de la condensation de la vapeur d'eau émise par les moteurs d'avion à très haute altitude. Celles-ci accentuent l'effet de serre en retenant les infrarouges.
3. <https://datagir.ademe.fr/apps/mon-impact-transport/>



Le secteur aérien et les États ont mis en place des systèmes de quotas d'émissions de CO₂ avec des systèmes de compensations carbone, les compagnies aériennes plantant par exemple des arbres dans certains pays pour pouvoir continuer à voler comme avant. Mais cette compensation est largement illusoire, et les actions de reforestation sont souvent menées dans des pays du Sud de manière industrielle et au détriment des populations qui habitent sur place.

Quelques une des lignes étudiées et leurs temps de trajet en train

Paris-Rennes	1 h 30
Lyon-Marseille	1 h 44
Paris-Lyon	1 h 56
Paris-Bordeaux	2 h 05
Paris-Nantes	2 h 09
Paris-Mulhouse	2 h 41
Lille-Lyon	2 h 58
Paris-Marseille	3 h 02
Strasbourg-Lille *	3 h 15
Paris-Brest	3 h 26
Paris-Clermont-Ferrand	3 h 28
Strasbourg-Lyon	3 h 45
Toulouse-Marseille	3 h 50
Paris-Biarritz	3 h 59
Lyon-Poitiers **	4 h 10
Bordeaux-Montpellier *	4 h 20
Bordeaux-Rennes * / **	4 h 21
Lyon-Caen **	4 h 56
Lille-Bordeaux	4 h 59
Paris-Nice	5 h 50

* : pas de vol direct existant

** : avec correspondance de trains



Le sentiment de pouvoir être exposée, à bord des trains et y compris les TGV, à des "incivilités", peut faire partie des critères poussant parfois à préférer l'avion. Là encore, la politique consistant à réduire toujours davantage le personnel, en l'occurrence dans les wagons, devrait être révisée.

Alors pourquoi prendre l'avion ? La réponse la plus courante est : "C'est moins cher que le TGV". Ce n'est pas toujours vrai et cela peut s'améliorer en aidant plus le train et moins l'avion. Une autre réponse est que, une fois à l'aéroport, on n'a plus besoin de s'occuper de ses bagages. Effectivement, il n'existe plus aucun service de bagages à la SNCF. Pour concurrencer l'avion, il serait bon de le remettre en place.

Une étude de la *Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)*, sur la décennie 1990-2000 a montré que le TGV a provoqué un ralentissement de la croissance sur les vols concurrents, mais n'a pas inversé la tendance globale. Entre 2001 et 2019, le nombre de personnes qui ont emprunté un vol intérieur est passé de 22,7 à 23,26 millions par an. Les seules baisses observées ont été les vols Paris-Marseille (3 h en TGV) et Paris-Bordeaux (2 h en TGV).

Ceci montre clairement qu'il ne suffit pas seulement d'avoir une offre de train compétitive en temps. Il y a d'autres critères à prendre en compte.

Selon un sondage *Ifop* de juin 2020, les critères qui comptent le plus seraient :

- ◆ le prix 34 %
- ◆ le temps de trajet 26 %
- ◆ le confort 19 %
- ◆ la sécurité 11 %

- ◆ l'impact sur l'environnement 4 %
- ◆ un autre critère 6 %

L'étude du *Réseau Action Climat* s'est donc portée sur la réalité de ces critères et leur amélioration dans le train.

Le prix des trajets

Du fait de la variation rapide et continue des tarifs ("*yield management*") (4) la comparaison n'est pas facile. Une étude publiée en 2003 a montré que la SNCF a su répondre aux évolutions des offres tarifaires des compagnies aériennes. Selon une étude de l'*UFC Que Choisir* réalisée au moment du débat du projet de loi, pour les trajets de moins de 2 h 30 en train, en moyenne, les billets de train coûtent 4 euros de moins que l'avion.

Le RAC a refait l'étude, montrant que les écarts peuvent être largement en faveur du train (Lyon-Marseille en train, c'est moins de 50 euros alors qu'en avion, c'est en moyenne à plus de 200 euros). Dans 25 cas sur 34 trajets étudiés, le train est moins cher, équivalent dans trois cas, plus cher dans six cas.

4. Le "*yield management*" est une pratique commerciale qui consiste à faire varier les prix en fonction de la demande des consommatrices. Elle a pour effet de mettre l'acheteur face à une fluctuation des prix rapide et incompréhensible à ses yeux.

Nombre de passagères en avion par trajet

Strasbourg-Rennes	6 229
Bordeaux-Montpellier	6 756
Nantes-Bordeaux	7 760
Limoges-Paris	10 776
Lille-Marseille	13 920
Lyon-Poitiers	21 229
Lyon-Marseille	54 054
Lyon-Metz	56 521
Marseille-Toulouse	77 000
Lille-Nantes	103 874
Caen-Lyon	111 912
Paris-Rennes	149 007
Lyon-Nice	209 563
Bordeaux-Lille	227 815
Paris-Toulon	392 272
Paris-Pau	478 837
Lyon-Nantes	561 037
Lyon-Paris	696 318
Bordeaux-Paris	1 218 505
Paris-Nice	3 178 806
Paris-Toulouse	3 216 301

(Direction de l'aviation, 2019)



Occupation de l'aéroport de Roissy, le 3 octobre 2020, pour dénoncer les conséquences désastreuses du trafic aérien sur le climat comme sur la santé des populations, et réclamer sa réduction.

Le temps de trajet

Il faut calculer le temps de trajet de "porte à porte" en comptant, bien sûr, le temps passé dans le train ou dans l'avion, mais également les déplacements pour se rendre à la gare ou à l'aéroport, pour en sortir, les temps d'enregistrement et de récupération des bagages, les contrôles, etc.

Là aussi, il y a quelques surprises. Le train est plus rapide d'au moins une heure pour six destinations (l'écart le plus important est pour Paris-Rennes avec 1 h 50) alors que l'avion est plus rapide d'au moins une heure pour seulement cinq destinations (l'écart le plus important est pour Paris-Nice, avec 2 h d'écart). Pour les 23 autres destinations, l'écart est de moins d'une heure.

Le confort et le temps utile

Là, le train l'emporte haut la main : les sièges sont plus confortables, plus larges, la place pour les jambes est plus grande (90 cm en deuxième classe contre 73 cm en classe économique en avion). À l'intérieur du train, on peut facilement travailler (accès à internet, téléphone possible), on peut boire, manger (voiture cafétéria) et marcher. Dans le temps du voyage en avion, il y a plus de temps d'attente, le bruit est

supérieur. Le temps utile, c'est-à-dire celui où l'on peut travailler, lire, discuter... est en moyenne de 80 % pour un déplacement en train contre 50 % en avion.

Si on déduit ce temps utile du temps de trajet global, le train est toujours le plus intéressant !

La fiabilité des services

On parle beaucoup des grèves à la SNCF. Mais qu'en est-il des vols annulés ? Les données statistiques montrent des résultats assez similaires : entre février 2019 et février 2020, sur 217 865 TGV, 11 % ont eu du retard et 1,5 % ont été annulés. Sur les 195 880 vols intérieurs, 13 % ont eu du retard et 1,25 % annulés. L'avion est beaucoup plus "météosensible" que le train !

Le cas des correspondances

En reprenant toutes ces données, il est clair qu'aujourd'hui déjà, le train est presque toujours plus intéressant que l'avion. Reste le cas des correspondances vers des vols internationaux. C'est une situation assez marginale puisqu'en 2014, seuls 5,2 % des vols intérieurs arrivant à Paris étaient suivis d'une correspondance, seulement 2,6 % à Lyon, et presque aucun dans

les autres aéroports. Or dans ces deux aéroports, il y a une gare TGV. Après un vol long, le défi si l'on ne remet pas en cause radicalement la surmobilité actuelle, serait d'augmenter les chances de prendre le TGV plutôt qu'un vol court. Actuellement l'aéroport de Paris est desservi par des TGV venant de 18 villes (5). La SNCF travaille sur un contournement de Paris pour les trains arrivant du sud-ouest et de l'ouest afin de rejoindre l'aéroport et non la gare Montparnasse comme c'est le cas actuellement. Mais investir dans cette direction, c'est penser que nous pouvons continuer encore longtemps à prendre des vols internationaux.

Capacité de la SNCF à récupérer le trafic aérien intérieur

L'étude du RAC analyse, pour chaque ligne de chemin de fer les marges dont dispose le train pour accueillir les passagers du trafic aérien intérieur si celui-ci était totalement supprimé.

5. Pour Paris, pas de TGV direct depuis Mulhouse/Bâle, Lorient, Clermont-Ferrand, Limoges, Quimper, Brest, Biarritz, Toulouse, Brive-la-Gaillarde, Pau, Nice ou Toulon.

Certains trajets sont plus fréquentés de manière saisonnière (exemple : davantage de passagères en juillet-août pour Nice). Le nombre varie aussi en fonction de l'heure : le maximum de fréquentation s'observe entre 7 h et 9 h puis entre 17 h et 20h (les allers et retours professionnels sur la journée ne sont pas rares). Ces pointes de fréquentation pour l'avion se retrouvent également pour le train. La question est donc de savoir si le réseau ferré peut absorber les déplacements aux heures de pointe. C'est très complexe et l'étude n'examine que quelques périodes : une semaine en avril, une en juillet, une en août, une en octobre.

Dans les trains actuels, le taux de remplissage entre 7 h et 9 h et entre 17 h et 20 h est déjà de 95 %. Plusieurs améliorations sont possibles : on pourrait mettre en place des trains de plus grande capacité (voitures à deux niveaux, doubles TGV) (6), ajouter des sillons (7), modifier les horaires de déplacement ou encore, en proposant des trains partant plus tôt, mettre en place des trains de nuit...

L'étude montre que par exemple pour Paris-Rennes ou Lyon-Marseille, l'offre actuelle permet le report de l'avion sans rien changer. Cela fonctionne aussi pour sept autres destinations. Pour des trajets comme Paris-Lyon, Paris-Nantes ou Paris-Bordeaux, il est possible de faire face en augmentant la capacité des trains sur les horaires existants. C'est aussi le cas pour neuf autres destinations. Pour les trajets qui restent, l'étude fait du cas par cas pour déterminer les solutions possibles : changement d'horaires, augmentation de la capacité des trains, etc. L'ajout de nouveaux trains pour répondre à la demande journalière ne concerne finalement que deux trajets aux heures de pointe : Paris-Nice et Paris-Toulouse.

Le cas des trains de nuit

Les trains de nuit permettaient de prendre le train le soir en sortant du travail et d'arriver en forme le lendemain matin pour reprendre les activités dans une autre ville, le tout pour un surcoût n'excédant pas le prix d'une chambre d'hôtel. Cette alternative a été mise à

6. Actuellement, le TGV L'Océane a la plus grande capacité : 1182 places.

7. La SNCF appelle sillon un trajet réservé à un train. Il faut assurer un délai minimum entre deux trains pour respecter les distances de sécurité.

Demain, l'avion vert ?

L'association internationale du transport aérien (AITA) qui fédère 290 compagnies aériennes (82 % du trafic), s'interroge sur les possibilités d'atteindre un objectif "zéro émission nette" d'ici 2050. Pour cela, elle suit attentivement les recherches d'Airbus pour proposer un avion qui fonctionne à l'hydrogène et non pas au kérosène. Elle estime que le renouvellement total de la flotte à prévoir d'ici 2050 représenterait un investissement de 1 550 milliards de dollars (1).

La même étude estime que ce pseudo-carburant vert entraînerait une hausse du prix des voyages. Le carburant représente entre 20 et 30 % des coûts des compagnies aériennes. Or, pour le moment, les essais de remplacement du kérosène coûtent beaucoup plus cher : trois fois plus pour des vols réalisés avec des huiles usagées, cinq fois plus pour l'utilisation d'agrocaburant, cinq à dix fois plus pour des carburants de synthèse (2)... De plus, si ces carburants permettent peut-être de prévenir le manque futur de pétrole, ils ne répondent pas à la question climatique car tous sont émetteurs de CO₂. Quant à l'hydrogène, certes, sa combustion n'émet que de la vapeur d'eau, mais des émissions de gaz à effet de serre ont lieu lors de sa fabrication à tel point que cela peut être pire que le kérosène, s'il est produit à l'aide de centrales électriques thermiques (3). Selon AITA, le coût du transport aérien a baissé de 96 % depuis 1950 et la baisse s'est poursuivie jusqu'à maintenant du fait des avancées technologiques et d'une forte concurrence (4). Cela s'est traduit par une hausse constante du nombre de voyages (de 310 millions en 1970 à 4,4 milliards en 2019). L'obligation d'utiliser de nouveaux carburants pourrait inverser cette tendance.

Si les prix repartent à la hausse, les premières compagnies touchées seront les "low cost" qui ont déjà du mal à se maintenir avec la persistance de la crise du Covid.

Va-t-on laisser fonctionner le marché "libre" et les prix monter ou, comme cela a déjà été le cas après le premier confinement de 2020, verra-t-on les compagnies aériennes bénéficier d'aides publiques ?

MB

1. Communiqué de presse diffusé sur www.zonebourse.com, 22 octobre 2021.

2. Ministère des transports, même article.

3. L'hydrogène n'existe pas naturellement dans la nature, il est un des constituants de la molécule d'eau H₂O. Et sa fabrication, comme pour les agrocaburants, pose des questions de rendements : le taux de retour énergétique, c'est à dire la quantité d'énergie utilisable par rapport à la quantité consommée pour le produire, est très faible.

4. Mentionnons également la détaxation du kérosène dans les facteurs rendant les trajets en avion plus compétitifs économiquement.

mal quand l'avion puis le TGV, ont permis de faire des allers et retours dans la journée sans avoir à prendre une chambre d'hôtel.

En avril 2021, il ne reste plus que deux trains de nuit : Paris-Rodez-Latour-de-Carol/Port-Bou et Paris-Dijon-Lyon-Briançon. Le gouvernement a annoncé à cette date sa volonté de réouvrir deux autres lignes de nuit : Paris-Nice et Paris-Tarbes.

Au niveau international, de nombreuses lignes de nuit ont également été supprimées, mais la démarche d'OBB, compagnie de chemins de fer autrichienne, a montré qu'une modernisation était possible et pouvait être rentable. Depuis quelques années, la réouverture de certaines lignes de nuit au départ de Paris est à l'étude vers des destinations comme Madrid, Florence, Rome, Hambourg, Copenhague, etc.

L'étude du RAC suggère que l'on mette à l'étude d'autres liaisons de nuit intérieures comme Lyon-Toulouse, Paris-Toulouse, Paris-Pau, Nantes-Lille, Nantes-Lyon, Lyon-Nice, Lille-Marseille, Lyon-Caen, Lille-Bordeaux, Strasbourg-Rennes, etc.

Il est temps d'atterrir !

Non seulement il serait possible d'arrêter le trafic aérien intérieur, mais cela ne nécessiterait que très peu d'investissements. Les habitués de l'avion pourraient ainsi (re)découvrir les joies du train. Un jour même, ils et elles auront peut-être la curiosité de prendre des trains intercités, plus lents, mais qui permettent de prendre son temps, de voyager avec son vélo, de s'arrêter hors des grandes villes et de dialoguer avec les autres voyageurs. ♦

► Texte : **Michel Bernard**

Les lignes intérieures hors métropole

Tant que nous restons en métropole, l'alternative du train pour remplacer l'avion est une solution réaliste. Mais qu'en est-il des îles et territoires lointains français ?

Pour chacun des territoires hors métropole, il y a deux grands flux de trajets : les liaisons familiales et le tourisme.

L'île de Beauté

La Corse est l'une des destinations les plus prisées par le tourisme français. Alors que la Corse n'a que 340 000 habitant·es (moins que Toulouse), elle dispose de quatre aéroports. Voici le nombre cumulé de passag·ères dans les deux sens (liaisons avec Paris, Marseille, Nantes, Nice, Lyon, Bordeaux, Lille etc.) pour chaque aéroport (1) :

- ◆ Ajaccio : 1 618 723 14 956 vols
- ◆ Bastia : 1 559 492 16 343 vols
- ◆ Figari : 748 652 9 682 vols
- ◆ Calvi : 336 514 5 048 vols

Soit au total 4 283 381 personnes (2,4 % du trafic national) et 46 029 vols (2).

Est-il envisageable d'aller en Corse sans prendre l'avion ? Prenons l'exemple d'un voyage entre Paris et Porto Vecchio. Un vol de Paris à Figari, l'aéroport pour la Corse du Sud, dure 1 h 50. En ajoutant les temps de transfert, de contrôle, d'enregistrement des bagages on arrive à environ 4 h. L'alternative est de prendre un TGV Paris-Marseille en début d'après-midi (départ 15 h 09, arrivée à Marseille 18 h 11), puis un bateau (départ 18 h 30, arrivée 8 h). Temps de

trajet : 17 heures dont une nuit dans le bateau. C'est encore faisable.

Y aurait-il suffisamment de place disponibles dans les trains ? Probablement pas car l'axe Paris-Marseille est déjà fort fréquenté (3). Et pour les navires ? Il faudrait une volonté politique forte conduisant à la mise en place de nouvelles rotations, ce qui n'est pas impossible : la seule contrainte de place serait celle des ports.

Les Dom-Tom

Le fait d'avoir colonisé des territoires très éloignés a un coût important en termes d'émissions de gaz à effet de serre : le maintien du lien avec les Dom-Tom nécessite une armada d'avions.

Voici le nombre de passages par destination :

- ◆ Martinique (Fort-de-France) :
1 264 206 (Paris), 5023 (Nantes)
- ◆ Guadeloupe (Pointe-à-Pitre) :
1 496 185 (Paris)
- ◆ La Réunion (Saint-Denis) :
1 370 514 (Paris) 77 679 (Marseille)
11 715 (Lyon)
- ◆ Mayotte (Dzaoudzi) : 100 465 (Paris)
- ◆ Guyane (Cayenne) : 350 588 (Paris)
- ◆ Polynésie française (Papeete) :
169 256 (aucun vol direct depuis la métropole)

- ◆ Nouvelle-Calédonie (Nouméa) :
565 901 (aucun vol direct depuis la métropole)

Total : 4 853 836, en hausse de 4 % en 2019. 14 698 avions.

À ceci s'ajoutent les liaisons entre aéroports d'Outre-Mer. La plus fréquentée est Fort-de-France Pointe-à-Pitre (385 660), puis Bora-Bora-Papeete (221 884), Lifou-Nouméa (173 618), Dzaoudzi-Saint-Denis-de-la-Réunion (167 593)... Pour un total de 2 484 721.

Il n'existe plus aucune liaison maritime pour les passag·ères à l'exception de quelques places sur les cargos (4). Et les temps de transports (au départ de la métropole) par ces cargos sont totalement dissuasifs : 10 à 12 jours vers la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, 20 à 23 jours pour La Réunion et Mayotte, 42 à 45 jours pour la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française.

Les temps de transports en avion dépassent rarement la journée. Là, pour remplacer l'avion, il faudrait une révolution ! On pourrait diminuer le nombre de vols par exemple en interdisant des allers et retours trop proches (ce qui éviterait le tourisme à la semaine).

Et une indépendance politique de ces territoires ne changerait pas forcément les choses, car les familles sont aujourd'hui éclatées de chaque côté des océans. ◆

1. Source : *Ministère de la Transition écologique*, "Statistiques du trafic aérien" comme le reste des chiffres de cet article.

2. Soit 14,8 % du total des vols métropolitains (il y a beaucoup de petits avions).

3. Actuellement, les TGV Paris-Marseille transportent 1 558 924 personnes. Et le cumul de quatre aéroports corses donne 1 443 723 personnes... La moitié des passag·ères pour la Corse partent de Paris et une part (Nord, Alsace, Nord-Ouest...) passerait par la vallée du Rhône, donc la grande majorité voyagerait sur la ligne Lyon-Marseille.

4. Les places sont limitées à 12 passag·ères par navire sous peine de devoir passer du statut de fret à celui de transport de voyageurs. Le coût dépasse 100 € la journée.

Renoncer à l'avion en Europe ?

Pourrait-on se passer de l'avion en Europe ? Greenpeace international a réalisé une étude sur ce sujet.

Entre 2009 et 2019, dans l'Union européenne, les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur aérien ont augmenté de 29 %. Suite à une forte baisse due à la pandémie de Covid 19 depuis 2020, le secteur de l'aviation estime que le trafic aérien devrait revenir au niveau de 2019 à partir de 2024 et espère le faire doubler d'ici 2037. Son objectif est simple : faire en sorte que l'on utilise autant l'avion qu'aux États-Unis. Mais à la différence de ce pays, l'Europe dispose d'un réseau ferré qui peut venir concurrencer l'avion. Pour le moment, le train n'est la solution que pour 7 % des voyages en Europe. Cela pourrait changer pour peu que le monde politique veuille bien s'emparer réellement de la question du changement climatique.

L'étude de Greenpeace identifie 150 vols au sein de l'Union européenne pour lesquels il existe une alternative ferroviaire d'une durée de moins de 6 h. Cela représente 151,5 millions de passagers. Parmi ces vols, il y a les vols intérieurs de la France dont nous avons déjà parlé, mais aussi des lignes très fréquentées comme Paris-Amsterdam ou Paris-Francfort.

Les lignes les plus fréquentées en Europe (plus d'un million de personnes par an) sont dans l'ordre Paris-Toulouse, Paris-Nice, Athènes-Thessalonique, Madrid-Barcelone, Francfort-Berlin et Munich-Berlin.



Résistance contre l'extension de l'aéroport de Vienne (ouverture d'une troisième piste) en Autriche.

À ces 151,5 millions de personnes, il faut ajouter 72 millions de personnes qui ont pris l'avion entre un pays de l'Union européenne et la Grande-Bretagne, la Suisse et la Norvège, portant à 250 le nombre de destinations avec une alternative à moins de 6 h de train.

En 2021, 41 destinations sur 150 disposent d'une liaison directe en train. 51 destinations sur 250 disposent d'une liaison directe par un train de nuit.

L'étude estime que les émissions de gaz à effet de serre par passager sont divisées par 9 à 13 fois en privilégiant

Les 1 % qui polluent

Les gens qui prennent l'avion ne représentent qu'environ 1 % de la population mondiale ! Ces 1 % habitent principalement aux États-Unis, en Europe et dans quelques autres pays (Japon, Corée du Sud, etc.). La moitié de la pollution (51,9 %) provient de seulement 6,2 % des vols : les vols très longs courriers (plus de 4 000 km). Les vols longs courriers (entre 1 500 et 4 000 km, 19,6 % des vols) émettent 23,2 % des gaz à effet de serre. Les vols à moyenne distance (500 à 1 500 km) représentent 43,6 % des vols et 20,6 % des émissions. Les vols courts (moins de 500 km) représentent en Europe 30,6 % des vols et émettent 4,3 % des émissions de gaz à effet de serre. Ce qui fait toujours 4,3 % de trop. Le train peut remplacer au moins les vols courts, voire les vols à moyenne distance. Le rapport de Greenpeace s'est penché sur les vols de moins de 1 500 km... soit 25 % des émissions de gaz à effet de serre. Pour les 75 % restant, les solutions ne passent plus par le train, mais par un changement d'attitude sur notre mobilité. L'étude prend en considération l'Union européenne, la Suisse, la Grande-Bretagne et la Norvège.



Le développement des lignes de trains de nuit reliant les pays européens est un ingrédient important de la politique de remplacement des vols aériens.

le train par rapport à l'avion. Toutefois selon le type de liaison ferroviaire, les rapports de proportion ne sont pas exactement les mêmes (1).

La suppression de certains trains de nuit à des conséquences néfastes sur le temps de trajet. Ainsi pour aller de Paris à Porto au Portugal, il fallait auparavant, avec un train de nuit, 19 heures... après la suppression du train de nuit, il faut maintenant 34 heures.

La France a un rôle particulier car de très nombreux trains de nuit (entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique ou entre la Grande-Bretagne et le sud-est de l'Europe) passent ou passaient par la France.

Même si quelques lignes de nuit sont réouvertes depuis trois ans (Paris-Nice, Paris-Tarbes, Paris-Vienne, Stockholm-Berlin, Vienne-Amsterdam, Vienne-Bruxelles, Munich-Amsterdam, Londres-Stockholm), les restrictions sanitaires provoquées par le Covid-19 ont freiné l'intérêt pour les voyages

longs et donc pour ces trains sur de grandes distances.

Que fait l'Union européenne ?

Des débats se tiennent depuis des années au niveau de l'Union européenne pour essayer de réduire le trafic aérien et supprimer les vols les plus courts. Mais pour le moment, les mesures prises sont insuffisantes. La suppression de l'exonération de taxe sur le kérosène a été adoptée... mais ne sera appliquée qu'en 2033 ! Et cette mesure prévoit le maintien de l'exonération pour les vols de fret. Cette taxe a été fixée à 38 centimes par litre de carburant, soit moins que le taux moyen de taxation du diesel et de l'essence utilisés par les automobilistes. Cette taxe ne concernera pas les vols entre l'Union européenne et le reste du monde.

Que pourrait faire l'Union européenne ?

Greenpeace suggère dans son rapport les mesures suivantes :

- ◆ Interdire les vols quand une alternative par train existe sur une durée de moins de 6 h.
- ◆ Redévelopper les trains de nuit, la nuit étant une période où les lignes de chemins de fer existantes sont sous-utilisées. Ces lignes internationales pour la plupart, devraient avoir

un statut de service public, être subventionnées pour permettre l'accès aux personnes à faibles revenus, à mobilité réduite, aux cyclistes, etc.

- ◆ Soutenir une meilleure fréquence des trains pour avoir un choix suffisant. Il y a actuellement des liaisons qui existent avec un seul train par jour (Paris-Francfort, Berlin-Varsovie)
- ◆ Développer des fonds pour l'entretien du réseau ferré et pas seulement pour les voies rapides automobiles.
- ◆ Rendre le train moins cher que l'avion en supprimant progressivement les subventions au transport aérien, en levant les exonérations de taxes sur le kérosène et la TVA (les vols internationaux ne paient pas la TVA actuellement), en introduisant des tarifs sociaux, etc.
- ◆ Mettre en place une billetterie unique dans toute l'Union européenne.
- ◆ Mettre en place une reconversion des travailleurs du secteur aérien, de préférence dans le rail, comme cela se fait déjà en Suisse. ◆

➔ Pour en savoir plus

◆ Le rapport complet est disponible (en anglais) : <https://www.greenpeace.org/international/campaign/get-on-track>

1. La différence entre cette proportion de 9 à 13 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre par passager évaluée par l'étude de Greenpeace sur les trajets européens, et la proportion de 14 à 40 fois moins évaluée par le RAC pour les trajets internes à la France métropolitaine, est liée au fait que plus les trajets sont longs, plus la différence entre train et avion diminue, car l'avion consomme surtout pour monter en altitude au départ.

Combattre les jets privés



En limitant les vols commerciaux, la pandémie a provoqué une ruée des très riches sur les jets privés.

La forte diminution des vols sur les lignes commerciales depuis la pandémie a provoqué une augmentation des vols sur des jets privés. Les très riches ne veulent pas se passer de l'avion et cela se traduit dans les chiffres :

- ♦ Alors que le trafic aérien commercial européen a baissé de 96 % au moment du premier confinement d'avril 2020, le trafic privé n'a baissé que de 70 %.
- ♦ Dès août 2020, le trafic privé avait retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire alors que 65 % des vols commerciaux étaient encore supprimés.
- ♦ Fin 2021, le trafic privé a dépassé de 20 % la situation d'avant le premier confinement.

Selon une enquête (1) seuls 21 % des personnes utilisant des jets privés ont dit avoir ralenti l'usage de l'avion depuis le début de la pandémie. Ce sont surtout les hommes d'affaires qui ont eu recours aux visioconférences.

En 2021, le nombre de ces vols en Europe a atteint 4,2 millions, dont 650 000 au départ de la France.

Une pollution énorme

Un jet privé émet entre 6 et 14 fois plus de gaz à effet de serre par passager qu'un avion de ligne. Cela va de 680g à 1 700 g par passager et par kilomètre (contre 120g à 142g pour un vol commercial).

Ces jets privés, pour la plupart, ne se posent pas sur l'un des 120 aéroports français mais sur l'un des 370 aérodromes dont une vingtaine pour la seule périphérie de Paris. L'explosion est telle que la pénurie de jets guette : la construction de nouveaux avions a accéléré. Mais cela demande un délai : les appareils commandés au début de la crise sanitaire arriveront seulement en 2024. Un jet privé coûte au minimum 1,3 million d'euros (Cessna de 8 places) auxquels il faut ajouter environ un million d'euros par an de frais de fonctionnement. Il n'y a pas de limite financière haute : c'est à qui possèdera l'avion le

plus luxueux (plusieurs dizaines de millions d'euros).

Déplacements de courtes distances

Selon les données officielles, en France, la moitié de ces vols parcourent une distance de moins de 500 km, 14 % couvrent même moins de 200 km ! En moyenne, les vols privés ont une distance moitié moindre que celle des vols commerciaux. Or plus un vol est court, plus la pollution au kilomètre est importante. Selon une étude réalisée par l'association *Transport & Environnement* en mai 2021 (voir note 1), ces avions sont exemptés du système européen de tarification du carbone : ils ne paient aucune taxe sur le kérosène. Pour le moment, seule la Suisse a introduit une taxe en 2021 (2).

Les émissions de gaz à effet de serre de ces jets privés constituent en Europe 41 % de l'empreinte écologique des 1 % les plus riches ! 45 % des vols concernent le déplacement de la

1. Voir www.transportenvironnement.org, "Private jets : can the super-rich supercharge zero-emission aviation ?"

2. Voir www.bafu.admin.ch, "Taxe sur le CO₂ et taxe sur les billets d'avion".



Roderick Eime

"Alors les amis, quels sont vos prochains projets pour détruire la planète et vous enrichir encore plus ?"

famille d'une résidence à l'autre. Cela se traduit par une augmentation des vols en été. Seuls 35 % concernent des voyages d'affaires. Les autres usages sont divers : déplacements sportifs, sanitaires, etc.

Les alternatives possibles

Selon une étude de l'Association européenne de l'aviation d'affaires (3), il existe une alternative aérienne à ces vols privés dans 72 % des cas. Et comme on l'a vu précédemment, il existe une alternative ferroviaire dans la plupart des cas également. Le vol le plus courant est Paris-Genève (409 km) alors qu'un train permet d'aller d'une ville à l'autre en 2 h 22. Vient ensuite Paris-Londres (344 km) alors que le train permet de faire le trajet en 3 h 44. Rome-Milan (485 km) peut se faire en train en 1 h 11. Madrid-Barcelone (483 km) ne demande que 1 h 31. Zurich-Paris (482 km) 3 h 05. Genève-Zurich (230 km) 2 h 08, etc. Les deux villes les plus concernées par les vols privés sont Londres, puis Paris.

Les émissions de gaz à effet de serre par les jets privés ont lieu d'abord en Grande-Bretagne (19,2 % du total européen) devant la France (16,5 %), l'Italie (10,2 %), l'Allemagne (9,9 %), l'Espagne (9,2 %), la Suisse (7,3 %). Par ailleurs tous ces pays (au total 72 % des émissions) disposent d'un réseau ferré de qualité. Les jets qui décollent de France polluent autant que ceux qui décollent des 21 pays les moins riches du monde.

C'est donc bien un choix de statut socio-économique : on ne se mélange pas avec le peuple !

Certaines associations militent pour la mise en place de taxes. Celles-ci peuvent aider à augmenter les recettes de l'État, mais elles ne sont pas efficaces. L'exemple des voitures est parlant : malgré la mise en place d'importants malus sur les voitures de luxe, celles-ci ne se sont jamais aussi bien vendues. Quand on est riche, on aime le montrer.

Il s'agit donc bien de prendre des mesures autres :

- ♦ interdire la fabrication d'avions dont la consommation dépasse un certain seuil et prévoir que ce seuil descende régulièrement (comme cela se fait pour l'électroménager).
- ♦ interdire les vols de moins d'une certaine distance et prévoir que cette distance augmente avec le temps (comme cela commence à être fait pour l'aviation commerciale).

Il faut aussi s'interroger sur ce qui permet à des personnes de disposer de richesses aussi disproportionnées.

Agir sur le terrain ?

Le collectif citoyen *Stop aux jets privés* s'est mis en place à Bordeaux pour lutter contre l'extension de l'aérodrome d'Artigues-de-Lussac (Gironde). Cet aérodrome reçoit la visite de riches touristes qui viennent visiter les vignobles du Bordelais. Le 14 décembre 2021, le collectif obtenait gain de cause : le directeur de la communauté d'agglomération annonçait dans *Sud-Ouest*

"renoncer à l'extension de la piste et aux aménagements qui auraient permis de développer l'aviation d'affaires". Mais les militant·es restent dubitatifs car les statuts du syndicat intercommunal de gestion mentionnent toujours "le développement du tourisme et du transport aérien sur le territoire" (4). Un texte en totale contradiction avec les engagements pris par la France en faveur du climat. À quand des textes de lois pour obliger ce genre de structures à ôter de leurs objectifs tout projet de croissance ? ♦

4. Voir <https://reporterre.net>, "En Gironde, victoire inachevée contre l'aéroport pour jets d'ultra-riches".

Toujours pire !

Le développement des jets supersoniques pour les ultra riches est en cours. Ces avions iraient deux fois plus vite que les avions actuels mais pollueraient entre 4 et 5 fois plus. Les premiers vols sont prévus pour 2022 (1).

Certains ultra riches (patrons, mais aussi pilotes de formule 1, joueurs de foot, etc.) disposent également d'hélicoptères.

Enfin, les milliardaires commencent à se promener dans l'espace, émettant d'un coup autant de gaz à effet de serre que des millions de personnes.

MB

3. European Business Aviation Association (EBAA), www.ebaa.org.

1. <http://blogfr.privatejetfinder.com/les-supersoniques/>

Trains contre voitures

La volonté de remplacer l'avion par le train ne doit pas provoquer une ruée vers les seules lignes à grande vitesse. Car d'autres enjeux sont liés au train. En particulier la nécessité que le train puisse aussi remplacer la voiture hors des villes... complété par le vélo pour les derniers kilomètres.

Le train n'est pas un moyen de transport sans pollution. Si un avion émet entre 9 et 13 fois plus qu'un train, celui-ci n'est pas neutre. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce n'est pas parce qu'il va vite qu'un train consomme plus d'énergie ou émet plus de gaz à effet de serre. Selon la SNCF (1), une personne qui parcourt un kilomètre dans un train émet (en équivalent CO₂) :

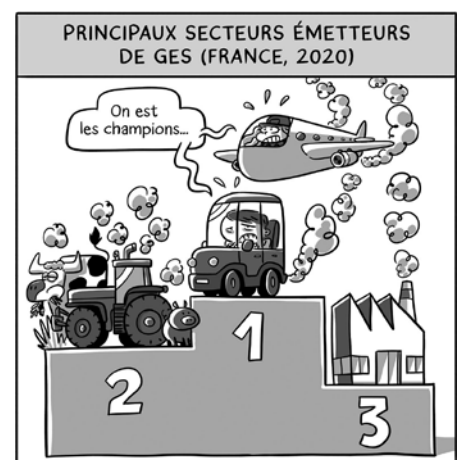
- ♦ TGV Inoui (510 passagers par rame simple) 1,90g
- ♦ TGV Ouigo (634 passagers par rame simple) 0,73g
- ♦ TGV Lyria (liaison avec la Suisse) 2,05g
- ♦ Intercités (grandes lignes hors TGV) 5,29g
- ♦ TER (Trains express régionaux) 24,81g
- ♦ Transilien (TER d'Île-de-France) 4,75g
- ♦ Thalys (trains desservant Belgique et Pays-Bas) 6,68g

1. <https://www.oui.sncf/aide/calcul-des-emissions-de-co2-sur-votre-trajet-en-train>

- ♦ Eurostar (trains desservant la Grande-Bretagne) 6,64g
- ♦ Alleeo (trains desservant l'Allemagne) 7,20g

Les différences s'expliquent, pour les trains Intercités, par la présence de locomotives diesel très polluantes (2). Un autre critère est le nombre d'arrêts sur une ligne : plus le train doit ralentir, s'arrêter et redémarrer, plus il pollue. Enfin, sur un même trajet, le nombre de passagers transportés compte également : le TGV Lyria pollue plus car il offre des prestations plus luxueuses, plus de surface par passager, donc accueille moins de personnes. Enfin, le relief joue également sur la consommation.

2. La SNCF a longtemps produit son électricité en étant propriétaire de nombreux barrages hydrauliques. Elle a vendu ses barrages à Suez en 2004, mais a passé un contrat de fourniture avec le nouveau propriétaire. La SNCF ne dépend donc pas du nucléaire contrairement à ce que prétendent certaines associations mal informées.



Le train contre la voiture

Si le train disposait d'un réseau dense, d'une fréquence importante et régulière, avec toutes les régions correctement desservies (tout le monde habitant à moins de 20 km d'une gare), s'il fonctionnait comme un service public (même prix par kilomètre quelle que soit la destination), si en plus, un service de bus à la demande permettait de compléter l'offre, ainsi que des pistes cyclables pour faciliter l'accès au train depuis les environs, alors il pourrait devenir un concurrent sérieux à la voiture, même à la campagne. Est-ce totalement utopique ? Pas vraiment : c'est presque la situation en Suisse, où les services postaux sont situés dans les gares et où les postiers conduisent des

Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur :

Transports	31 %
Agriculture	19 %
Résidentiel-tertiaire	18 %
Industrie	18 %
Énergie	10 %
Déchets	3 %

Répartition des émissions de gaz à effet de serre par mode de transports internes à la France (2019)

	en millions de tonnes équivalent CO ₂	% du secteur transport	% de l'ensemble des émissions	évolution sur 20 ans
Voitures particulières	69,5	51 %	16 %	+10 %
Poids lourds et bus	30,0	22 %	7 %	+11 %
Véhicules utilitaires	25,9	19 %	6 %	
Transport aérien intérieur	4,3	6 %	1 %	
Deux roues + navires + train	1,5	2 %	0,3 %	

(source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/circulation-et-utilisation-des-vehicules-routiers>)



Moins polluant que l'avion et la voiture, il y a le train. Moins polluant que le train, il y a le vélo. Un mode de déplacement qui offre le temps de la rencontre.

Kilomètres de voies ferrées par millions d'habitant·es en Europe

Pays	Km de rail (2019)	km/million d'habitant·es
Allemagne	67 400	811
Autriche	6 123	688
Belgique	3 602	313
Croatie	3 945	986
Danemark	2 667	460
Espagne	21 988	464
Finlande	8 552	1555
France	27 483	408
Hongrie	11 345	1170
Italie	24 500	413
Lettonie	2 217	1167
Luxembourg	628	1047
Macédoine	907	453
Pays-Bas	2 809	161
Pologne	37 317	987
République tchèque	15 418	1441
Roumanie	20 079	1046
Royaume-Uni	31 780	474
Serbie	5 374	779
Slovénie	2 178	1037
Suède	15 542	1495
Suisse	5 124	589

Le nombre de kilomètres augmente dans une dizaine de pays. Il baisse dans une quinzaine d'entre eux. La Hongrie qui a déjà une bonne densité de chemins de fer est l'un des pays qui ouvre le plus de nouvelles lignes.

En France, il y avait 30 318 km en 2013 contre 27 483 aujourd'hui, donc nous sommes encore en baisse : on ferme plus de petites lignes qu'on en ouvre à grande vitesse.

La Suisse n'a pas forcément un grand nombre de kilomètres par personne, mais sa densité de population est double de celle de la France.

Enfin, il ne suffit pas d'avoir beaucoup de lignes, pour garantir une qualité de transport, il faut en plus que circulent un grand nombre de trains. On peut avoir un bon réseau avec peu de trains.

minibus qui permettent aux personnes de faire les derniers kilomètres en profitant de la tournée du facteur.

En Suisse, le nombre de voitures pour 1 000 habitant·es est supérieur à celui de la France : 541 (475 en France). Pourtant les trains suisses sont plus silencieux que les trains français, plus confortables et les conductrices s'excusent dès qu'il y a plus d'une minute de retard. Mais on ne peut pas tirer de conclusion générale de ce chiffre sans tenir compte d'autres facteurs : le niveau de richesse du pays influe sur le nombre de véhicules par personne, la fréquence des trains, leur densité, etc. En Europe, les extrêmes sont le Liechtenstein avec 780 véhicules par habitant·es et la Macédoine (210), pour une moyenne européenne de 530 (3).

Pas assez de réseau ferré

Mettre les automobilistes dans le train ne constitue pas un changement du même ordre de grandeur que de supprimer les vols intérieurs. Selon les statistiques du gouvernement (4), le nombre de voyageurs-kilomètres en voiture dépasse 720 milliards contre un peu plus de 100 milliards pour le train et seulement 23 milliards pour le transport aérien intérieur. Si le train peut absorber le transport aérien (+ 23 %), il faudrait, pour absorber le transport en voiture, multiplier par 8 ($100 + 720 = 820$ milliards) sa capacité de transporter des personnes. Cela demanderait des investissements colossaux, non seulement financiers mais aussi en matières premières et en terrains à sacrifier. Même si l'on arrêta les projets dispendieux (comme le TGV Lyon-Turin), et que l'on récupérerait les budgets consacrés à la route, cela semble aujourd'hui totalement impossible. La seule solution est une baisse de la mobilité. Ce qui lance un autre débat : comment sortir du "bouguisme" actuel ? ♦

3. Selon <https://ec.europa.eu>, "Passenger cars in the UE".

4. Voir <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr>, "Circulation et utilisation des véhicules routiers".

➤ Pour en savoir plus

♦ **La carte évolutive des chemins de fer de 1820 à aujourd'hui** : Antoine Beyer, "Grandeur, décadence et possible renouveau du réseau ferroviaire secondaire français", *Géoconfluences*, novembre 2021.

40 ans dans le rétro

1990

De la guerre du Golfe à l'affaire Brière

Un article dans *Silence* sert de prétexte à un règlement de comptes chez les Verts.

Le 17 janvier, l'opération *Tempête du désert* est déclenchée en Irak. La France participe à hauteur de 19 000 militaires. Ceci malgré les plus grandes manifestations pacifistes de l'histoire du pays.

Silence appelle à l'objection à la guerre, à l'insoumission et à la désertion

Dans le n°138, de février, nous expliquons notre opposition à la guerre (constat d'échec), la volonté des États-Unis de contrôler le marché du pétrole et de s'affirmer comme leader après la chute du bloc de l'Est. Nous appelons à la désobéissance avec sur la couverture : *Contre la guerre, objection, insoumission, désertion*. Si on y regarde de près, il y a écrit aussi des lignes en petit et si on lit bien tout, cela donne : "*Contre la guerre, objection, la loi (article 129 du code du service national) nous interdit d'appeler à l'insoumission et à la désertion*." Cela fait rire les gens du *Canard Enchaîné* qui publient une photo de la couverture.

Controverse autour d'un article de Jean Brière

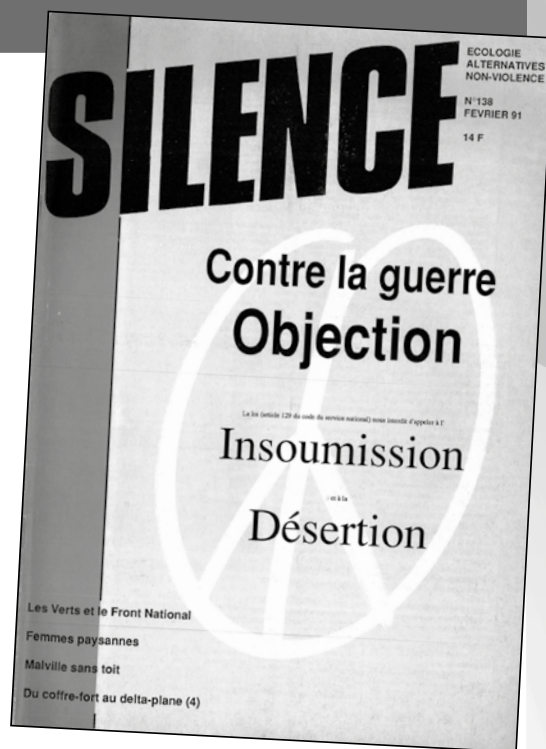
Dans chaque numéro, nous demandons à une personne de parler de la guerre du Golfe selon son approche personnelle. Jean Brière, médecin lyonnais, alors responsable des relations internationales chez les Verts, est sollicité pour faire une analyse du rapport entre Israël et cette guerre. Le 6 avril, il profite d'une réunion nationale des Verts à Paris pour y montrer un brouillon d'article. Maryse Ardit, en désaccord avec le texte, décide de le transmettre aux médias. Le texte qui dénonce le "lobby sioniste" (pour l'extension de l'État d'Israël) est alors largement diffusé dans les grands médias et accusé d'être "antisémite". Une tempête médiatique s'abat sur les Verts et sur Jean Brière pendant plusieurs mois. Alain Lipietz prend sa défense et dénonce, entre autres dans *Silence*, l'exploitation d'un texte qui n'est pas terminé et qui, précisément, a été présenté pour discussion. Alors que les Verts nationaux suspendent l'adhésion de Jean Brière au nom des statuts qui condamnent le racisme, les Verts-Rhône font remarquer que c'est Jean Brière qui a rédigé ce paragraphe des statuts. Des associations portent plainte contre Jean Brière. *Silence* décide de passer le texte corrigé dans le numéro de juin. *Silence* ne sera pas attaqué et Jean Brière, plusieurs années plus tard, va gagner ses procès : les tribunaux estimeront qu'on ne peut juger un brouillon et que l'on ne peut s'en tenir qu'au texte publié dans *Silence*, lequel n'a rien de répréhensible. Mais trop tard, les "réalistes" ont trouvé le moyen d'écarter un des "fondamentalistes" des Verts.

Des hors-série en série

En mars, *Silence* publie un hors-série sur les énergies renouvelables en collaboration avec le CLER, *Comité de liaison énergies renouvelables*. Dans le n°139 de mars, la revue publie déjà des articles pour critiquer l'inefficacité des conférences internationales sur le climat.

Le n°143-144, de l'été 1991, présente un dossier de 25 pages sur les métiers de l'écologie... dont le succès lance l'idée d'en faire un hors-série. Le n°145, de septembre, amorce un virage : pour la première fois, il y a une photo couleur en couverture. C'est aussi le retour au papier recyclé après une parenthèse de près de deux ans.

Michel Bernard



Jean Brière, une trajectoire militante et écologiste

Jean Brière est décédé le 18 janvier 2022, à l'âge de 88 ans. Radiologue, fils d'ouvriers, il adhère en 1956 au *Parti communiste* avec lequel il participe à des actions contre la guerre d'Algérie. Il en est exclu en 1962. Dans les années 1960, il pratique des avortements clandestins en lien avec le MLAC, *Mouvement de libération pour l'avortement et la contraception*.

Il milite au sein du MDPL, *Mouvement pour le désarmement, la paix et la liberté*. À partir de 1974, il participe au MERA, *Mouvement écologique Rhône-Alpes*. En 1982, il aide au lancement de *Silence* en mettant à sa disposition une estafette entièrement repeinte pour faire une publicité pour la revue. En 1984, il fait partie des membres fondateurs des Verts. Il en est longtemps l'un des porte parole nationaux, chargé des affaires internationales. En 1984, il signe un dossier dans *Silence* sur la question démographique (n°54). De 1984 à 1997, il est très actif dans la lutte contre Superphénix.

En 1987, il est l'un des trois candidats à la primaire au sein des Verts, aux côtés d'Yves Cochet et Antoine Waechter. En 1991, il publie un article controversé dans *Silence* (voir chronique ci-contre).

Après la création du MEI, *Mouvement écologiste indépendant*, en 1994, il en devient vice-président chargé des relations internationales. En 2001, il crée le mouvement *Démographie et écologie*. Il milite à *Attac* et est membre du CA du groupe du Rhône.

M.B.

Bonnes nouvelles de la Terre

Dans la Drôme, on expérimente la "Sécu" de l'alimentation

Un accès à volonté à des produits bio et locaux conventionnés : c'est l'ambition du projet de Sécurité sociale de l'alimentation. Le marché du lavoir, à Dieulefit (Drôme) s'en est inspiré.

Le principe est simple. Nous proposons trois prix. Un "prix du maraîcher", qui permet au producteur de couvrir ses coûts et de se payer à un niveau décent, un "prix solidaire" à 125 % de ce prix et un prix accessible à 65 %, explique Camille Perrin, élue municipale en charge des questions alimentaires.

L'expérimentation s'appuie sur le modèle de la Sécurité sociale de l'alimentation (SSA), porté à l'échelle nationale par onze associations. Leur objectif est "d'intégrer l'alimentation dans le régime général de la Sécurité sociale". Une "carte vitale de l'alimentation" donnerait accès à des "produits conventionnés". Le prix des aliments de base (pain, fruits, légumes) comme celui des produits transformés sera payé par la solidarité nationale.

"Aujourd'hui, le marché est presque à l'équilibre, ce qui signifie que les prix solidaires compensent les prix accessibles", se réjouit Camille Perrin. "L'argent gagné au marché est mutualisé dans une caisse. Seule la partie qui correspond au "prix de revient" est reversée aux producteurs. Le reste sert à pérenniser les prix accessibles".

Dans le système imaginé par les adeptes de la SSA, le choix et le prix des "produits conventionnés" seraient décidés par "des caisses primaires

gérées démocratiquement au niveau local et articulées avec une instance nationale composée de représentants de ses caisses".

Une réponse systémique à des problèmes d'inégalités

"C'est une réponse systémique à des problèmes anciens qui ont été particulièrement visibles ces dernières années, défend Tanguy Martin, ingénieur-agronome et membre du collectif. Par exemple l'aspiration des Gilets jaunes à plus de démocratie directe et à une gestion locale de leurs problèmes du quotidien ou encore le fait que l'aide alimentaire soit devenue une norme et non plus une solution d'urgence." L'aide alimentaire concerne aujourd'hui plus de sept millions de Français-es selon le ministère des Solidarités et de la Santé, contre 3,5 millions en 2010.

Pour les paysan-nes, ce modèle serait aussi synonyme d'un mieux vivre. "Les terres des paysans participant au conventionnement ne feront plus partie de leur capital individuel. Elles appartiendront à la collectivité et ils n'en seront que les tenanciers. Socialiser l'outil de travail permettra de dégager le paysan d'une partie du capital à rembourser et donc de son endettement. La terre deviendra un moyen de production mis en commun, comme l'hôpital dans le service public de santé", dit cet éleveur breton à la retraite.

Les idées commencent à irriguer le débat public. Le Collectif pour la SSA a été contacté par la quasi-totalité du spectre politique et EELV fait même de la SSA une composante de son programme électoral.

Enzo Dubesset

En partenariat avec : www.reporterre.net

Reporterre
la maison du monde

Médias :



◆ **N°18, Hiver 2021-2022. Questions de classe, CICP, 21 rue Voltaire, 75011 Paris, 5€.** Le dossier fait le tour des innovations pédagogiques écolos et réfléchit à la manière de faire de l'école un véritable lieu de transformation sociale pour être à la hauteur des enjeux et de l'urgence écologique, en résonance avec les grèves des élèves pour le climat.



◆ **CQFD, "Pour en finir avec une écologie sans ennemis", n°205, janvier 2022. Le Rire-CQFD, 62 rue Consolat, 13001 Marseille, cqfd-journal.org.** Cela fait parfois du bien à rappeler : nous n'avons pas toutes la même responsabilité dans les dégâts écologiques, et nos petits gestes sont insuffisants si on n'arrête pas

les plus gros destructeurs. Focus sur plusieurs grosses multinationales climaticides, sur l'armée, sur l'extrême-droite, etc. En prime : 2 articles sur la contraception masculine.

◆ **Défis Sud, les agricultures en débat, édition 2021-2022, n°139, "Pour un commerce qui protège l'agriculture et le climat", SOS Faim Belgique, 4 rue aux Laines, 1000 Bruxelles, Belgique.** Cette édition annuelle portée par SOS Faim questionne la possible récupération de l'agroécologie, qui servirait plus de greenwashing qu'à porter un projet de changement de société. En mettant en lumière les rapports de force post-coloniaux encore très présents, la revue s'applique à l'inverse à valoriser des expériences de terrain inspirantes qui tendent, localement, à la souveraineté alimentaire.



Un orchestre de musique classique à vélo



"Notre Charte environnementale : Renoncer totalement à l'usage de l'avion. Se déplacer en privilégiant les transports en commun et surtout le vélo. Encourager le public à faire de même. Privilégier les repas végétariens et/ou végétaliens. Opter pour des solutions d'hébergement collectif ou le coatchsurfing. Privilégier les tournées sur une même région...." Vous en rêvez ? Les Forces Majeures le font ! Ce collectif de chambristes professionnel-les fait sa prochaine tournée d'orchestre à vélo — "Accordez vos vélos" de son petit nom — du 10 au 24 avril 2022 de Grenoble à Genève, en s'arrêtant dans des grandes villes et des petits villages.

Les 16 musicien-nes déplaceront leur matériel en grande partie à vélo et remorques. S'y ajoutent 3 responsables de production, un photographe-vidéaste et une équipe bénévole pouvant assurer les repas pendant la tournée ou la garde d'enfants.

Courageux, exemplaire, nécessaire "Ce n'est pas vraiment du militantisme, c'est de l'expérience."

◆ **Contact : Robin du Cancel, Association Forces Majeures, 30 rue d'Alsace, 91160 Longjumeau, tél. 06 51 78 77 55 ou 00 41 78 620 72 20, accordezvosvelos@gmail.com, www.forcesmajeures.fr.**

Enquête d'un autre monde

"Un métier n'est pas là pour nous emprisonner, mais pour nous rendre libres"

Co-pain - Gallo-Pain : une boulangerie dans un village du Morbihan de 150 habitant-es. Cela existe, mais ce n'est pas courant. C'est possible parce que Daniel a réinventé sa manière de travailler, il y a déjà plus de 30 ans...

"J'ai commencé à boulanger à l'âge de trois ans. Toutes mes vacances scolaires, je les passais chez le boulanger du village. J'ai continué, et à 24 ans, je me suis dit que c'est un métier de fous : 18 h/jour, pas de loisirs, faire des baguettes à la chaîne. Ça n'a pas de sens !"

Pendant sept ans, Daniel a fait un autre métier. Dans son esprit, une idée germe... Faire du pain de qualité, avec du levain naturel, qui se garde bien une semaine. Cela signifie qu'il n'y a pas besoin de faire du pain quotidiennement, et donc qu'il est possible de ne travailler que quelques jours par semaine. Mais vendre est une activité qui l'ennuie. Il en prend acte et trouve une solution. Daniel ouvre son fournil à ses client-es qui payent directement dans la caisse. *"Personne n'est prisonnier de l'autre : les gens peuvent venir quand ils veulent et moi, je peux être là, ou pas."* Comme il faut autant de temps pour vendre son pain qu'il en faut pour le fabriquer, Daniel gagne ainsi deux jours par semaine de liberté.

"J'ai connu le goulag de la boulange, et c'est tant mieux. Ça m'a permis de rencontrer ce que je cherchais dans la vie : la liberté."

Avoir du temps pour s'engager

Cette liberté, Daniel en profite pour réaliser toutes ses autres passions : jardinage, musique, écriture.

L'engagement militant y prend une large place. Tibet Libre, Notre-Dame-des-Landes, anti-nucléaire, des autocollants sont parsemés ici et là. L'association Kokopelli et la sauvegarde des graines y ont une large place.

Daniel participe à la conservation de nombreuses semences dans son jardin. Mais il va aussi plus loin : il produit un tiers de son pain



avec des blés anciens. Seulement un tiers, car trouver un-e producteur-ice qui accepte ce trafic illégal n'est pas aisé.

"Je suis hors-la-loi et fièrement hors-la-loi. Je le dis, même dans les journaux, parce que c'est absolument criminel de massacrer ces blés et toute la biodiversité !"

Une boulangerie dans un village qui n'en avait plus. Un métier dont on retrouve les couleurs et la passion. Une vie qui développe tous ses atouts. Parce qu'il a su se contenter du nécessaire et faire confiance, Daniel peut vivre sa vie pleinement. Et nous, que pourrions-nous réinventer pour unifier notre vie ?

Hélène Petit

◆ **CoPain-GalloPain**, 9 allée des Châtaigniers, 56800 Quily, www.sacreschants.com.

Reportage issu du livre **Enquête d'un autre monde**, Hélène Petit et Benoit Cassegrain, éd. Ulmer, 2021, 196 p., 22 €.

SideWays, la websérie itinérante, c'est une série documentaire sur des personnes et des projets inspirants réalisée sur les routes par deux documentaristes nomades.

Univoyage, un périple européen à vélo

"Personne n'éduque autrui, personne ne s'éduque seul, les hommes s'éduquent ensemble par l'intermédiaire du monde". C'est avec cette citation de Paulo Freire qu'Univoyage, association d'éducation populaire, propose le combo vélo et apprentissage de langues. Du 1^{er} au 15 avril 2022, un groupe germano-franco-néerlandophone de 15 à 30 participant-es reliera Arras à Cologne en pédalant, passant par la Belgique et les Pays-Bas. Des locut-rices d'autres langues sont également bienvenu-es ! Il est possible de rejoindre le trajet ponctuellement, même pour un jour.

Intelligence collective, convivialité, accueil dans des lieux écolos, apprentissage par la pratique directe et l'immersion sont parmi les principes de cette aventure collective. *"Ce voyage, tu peux le voir comme une expérience politico-artistique, un mic-mac culturel, une approche activiste d'apprentissage collectif, d'autogestion, d'économie non marchande,*

d'écotourisme", explique Benoît, l'un des co-organisateurs. *"Le tourisme qui nous parle est loin du tourisme de masse. Ce qu'on veut, c'est aller échanger avec des gens qui incarnent des futurs désirables."*

Le prix (libre à partir de 420 € pour les 15 jours) s'entend comme une participation aux frais, les organisat-rices fournissant leur travail bénévolement à titre expérimental. Le but est d'en faire un travail rémunéré, à terme, notamment grâce à des subventions. Plusieurs dates, sur d'autres thématiques, sont prévues pour l'été.

Une belle complémentarité avec l'Altértour, l'"autre" tour des alternatives en France !

◆ **Univoyage**, 7 Lot Brule-Fer, 69440 Sainte-Catherine, tél. 06 41 29 58 46 ou 06 23 26 54 35 <https://univoyage.co>



Bye bye Bayer, Ciao Monsanto !

◆ **Occupation de la DDT contre la robotisation de l'agriculture dans la Drôme.** Le 9 février 2022 à Valence dans la Drôme, 80 personnes ont occupé le siège de la DDT, Direction départementale des territoires, à l'appel de la Confédération Paysanne de la Drôme et les Soulèvements de la Terre 69, pour manifester leur opposition au projet destructeur du "plan de relance 2030" annoncé par Emmanuel Macron. Celui-ci déclarait le 10 octobre 2021 : "Pour réussir cette nouvelle révolution de l'alimentation saine, durable et traçable, [...] nous devons investir dans trois révolutions [...] : le numérique, la robotique, la génétique. Ce sont les trois transformations essentielles." Le président annonçait l'investissement de 2 milliards d'euros dans ces transformations de l'agriculture. Face à un tel avenir cauchemardesque, la Confédération Paysanne estime que "ce projet sera dévastateur et signera la mise à mort de l'agroécologie paysanne".

◆ **Fermeture symbolique du siège de Bayer à Loos.** Samedi 12 février 2022, une action a été menée contre le siège de Bayer-Monsanto à Loos-lez-Lille (Nord) dans le cadre de la campagne des Soulèvements de la Terre. Cet évènement, porté par les branches locales des Faucheurs volontaires, de la Confédération paysanne, d'Extinction Rebellion (XR), de Greenpeace



et de Générations futures, a rassemblé plus d'une centaine de personnes devant le siège du géant pharmaceutique et agrochimique. La manifestation avait pour but de dénoncer le fait que "d'une main, cette industrie nous empoisonne, de l'autre elle prétend nous 'soigner'", selon le communiqué d'XR, mais aussi d'exiger l'interdiction du glyphosate dès 2022. Pendant l'après-midi, les moments festifs ont été suivis d'un hommage aux victimes des pesticides avec la lecture de témoignages et un "die-in". L'évènement s'est terminé par la fermeture symbolique du siège par un huissier de justice. "Nous ne le laisserons pas dessiner le monde de demain". Greenpeace Lille, 23 rue Gosselet, 59 000 Lille, www.greenpeace.fr/lille.

Confédération Paysanne Nord, 40 avenue Roger Salengro, 62223 Saint-Laurent-Blangy, tél. : 03 21 24 31 53, <http://nordpasdecals.confederationpaysanne.fr>. XR Lille : <https://extinctionrebellion.fr/branches/lille>. Générations Futures Lille : <https://lille.generations-futures.fr>. Les Soulèvements de la Terre : <https://lessoulevementsdelaterre.org>.

◆ **Le 4 mars**, une centaine de membres du Collectif des faucheurs volontaires ont occupé et paralysé l'usine BASF de Genay (Rhône), qui produit des pesticides et des semences OGM. Leur inspection des lieux a permis de détecter la présence de Fipronil, insecticide interdit depuis des années. Le 5 mars, plusieurs centaines de personnes ont pris d'assaut et mis à l'arrêt, malgré une violente répression (et 11 gardes-à-vue), le site Seveso Bayer-Monsanto de Villefranche (Rhône), autre usine à pesticides. Le même jour, plus de 2 000 personnes manifestaient à Lyon près du siège de Bayer-Monsanto.

Un sommet pour les océans, l'ironie d'une politique anti-environnement

Du 9 au 11 février 2022 s'est tenu à Brest le *One Ocean Summit*, un sommet pour les océans initié par le Président de la République. L'association Bloom, contre la destruction de l'océan pour des pratiques de pêche respectueuses, était invitée mais n'y a pas participé. Claire Nouvian, sa fondatrice, explique ce choix dans une lettre ouverte au Président, l'occasion de faire le bilan de sa politique environnementale.

L'autrice liste les décisions gouvernementales qui ont marqué le quinquennat : mépris pour la Convention citoyenne pour le climat, réintroduction des néonicotinoïdes "tueurs d'abeilles", complaisance pour le monde de la chasse, échec de l'abandon du glyphosate, et ainsi de suite. Mais c'est surtout avec les politiques sur la pêche et les océans que ça ne passe pas. Claire Nouvian accuse le gouvernement d'avoir été trop mou dans son positionnement contre la pêche électrique, voire d'être ambigu : alors que les députés ont voté l'interdiction de cette pratique, "la France ne s'est pas opposée au délai honteux de mise en œuvre de l'interdiction qui a permis aux industriels de ravager pendant encore trois ans la mer du Nord et la Manche". En plus de faciliter la vie aux lobbys de la pêche industrielle en leur assurant "le relai politique, l'impunité, l'opacité et le laxisme d'un régime de contrôle (quasi inexistant) dont ils

ont besoin pour commettre leurs méfaits", le gouvernement a tenté de revenir sur la loi de protection du littoral pour "autoriser la bétonisation des côtes françaises". Enfin, la dernière décision en date est l'engagement de la France dans l'extraction de minerais dans les grands fonds marins.



Dans son discours de présentation du plan d'investissement "France 2030" en octobre dernier, Emmanuel Macron a donné sa vision des choses. Il "rassure" en disant "je ne parle pas d'exploitation, [...] je parle d'exploration", tout en précisant bien que cette prétendue exploration donnera peut-être "accès à certains métaux rares".

C'est ainsi que Claire Nouvian conclut en s'adressant au Président : "Votre inaction pour l'environnement est coupable, mais votre action contre l'environnement est criminelle".

"Notre absence à vos sommets passés ou à venir symbolisera la chaise vide des espèces marines dévastées par les méthodes de pêche destructrices que vous soutenez, les pêcheurs artisans que les autorités publiques ont abandonnés à l'appétit insatiable des consortiums industriels, les grands fonds marins que vous promettez à la plus totale désolation".

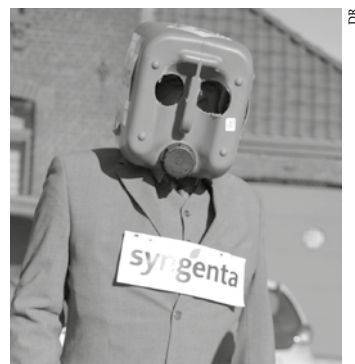
◆ Pour lire la lettre : <https://bloomassociation.org>, "One Ocean Summit : lettre ouverte au Président de la République". Bloom France, 62 bis avenue Parmentier, 75 011 Paris. tél. : 01 48 07 50 34, bloomassociation.org.

Belgique

Néonicotinoïdes : ni en Europe, ni ailleurs !

Des manifestant-es se sont réunies à Seneffe (Belgique) devant l'usine de Syngenta, le 12 février 2022. L'action avait pour but de dénoncer la production et l'exportation de néonicotinoïdes, ces insecticides dits "tueurs d'abeilles", par le géant de l'agrochimie. Ces substances sont interdites d'usage en Europe depuis la décision de l'Union européenne en 2018 (sauf en France, où une "dérogation" a réautorisé ces produits en 2020), mais il est toujours possible de les produire, de les exporter ailleurs dans le monde et d'importer des aliments qui contiennent des résidus de ces insecticides. Les effets de ces produits sur la biodiversité sont néfastes, car ils participent activement au déclin dramatique des abeilles, mais ils sont également dangereux pour la santé : ils seraient responsables d'une augmentation des risques d'autisme, de malformations cardiaques ou d'anencéphalies (absence partielle ou totale de cerveau et/ou de crâne à la naissance). Selon une investigation menée par Public Eye et Unearthed, rattaché à Greenpeace, Syngenta aurait exporté entre septembre et décembre 2021 près de 4 000 tonnes de pesticides, dont 700 tonnes de néonicotinoïdes, principalement au Brésil. La mobilisation, soutenue entre autres par Corporate Europe Observatory, Extinction Rebellion, Entraide et Fraternité, a été ponctuée par des prises de parole et une "danse du mépris", effectuée par des marionnettes représentant une paysanne du Nord, un paysan du Sud et une abeille. Les manifestant-es revendiquaient à la fois l'interdiction d'exporter ces substances et l'interdiction de l'importation des produits alimentaires présentant des résidus de ces produits.

◆ **Entraide et fraternité - Hainaut** : Rue Joseph Lefèvre 59, 6030 Marchienne-au-Pont, tél. : 071 32 77 42, www.entraide.be



Nouvelle publication du GIEC

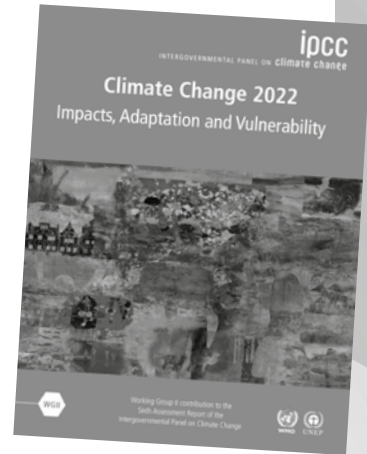
Le 28 février 2022, le GIEC, *Groupe d'experts inter-États sur le climat*, a publié un nouveau volet de son rapport portant sur les conséquences du réchauffement. Le président du GIEC, Hoesung Lee, a présenté le rapport aux médias en commençant ainsi : "Ce rapport est un terrible avertissement sur les conséquences de l'inaction".

Alors qu'au niveau mondial, nous en sommes à +1,09°C par rapport à 1850, les conséquences sont déjà visibles avec les vagues de chaleur, l'augmentation des feux de forêts, les tempêtes, l'élévation du niveau de la mer, l'acidification des océans... Les conséquences sur la santé sont également mesurables : morts pendant les

canicules, augmentation des maladies respiratoires, multiplication des pathologies. Le réchauffement nuit également à l'accès à l'eau et à la sécurité alimentaire. Les écosystèmes, déjà directement victimes des activités humaines, sont également fragilisés par les aléas climatiques : recul des glaciers, fonte du permafrost... Et nous n'en sommes qu'au début ! Le rapport essaie de prévoir ce qui se passera à court terme (2021-2040) et à plus long terme (2040-2100).

Si l'on agit pour limiter la hausse à 1,5°C, on peut espérer une prolongation limitée des effets actuellement constatés. Mais nous sommes pour le moment sur une trajectoire de l'ordre

de 4°C pour 2100, et si les États tenaient leur promesse (ce qu'ils ne font pas à ce jour), on serait quand même à 2,7°C. Or, au-delà de 1,5°C, de nouvelles complications sont prévisibles, lesquelles ne sont absolument pas étudiées pour le moment. Les actions d'adaptation menées actuellement ne prennent en compte que le scénario "optimiste" à 1,5°C. Le pire est devant nous ! Le secrétaire général de l'ONU, Antonio Guterres, a réagi en déclarant le même jour : "[ce nouveau rapport du Giec] est un recueil de la souffrance humaine et une accusation accablante envers l'échec des dirigeants dans la lutte contre les changements climatiques. [c'est] une abdication de leadership criminelle".



La reconnaissance faciale progresse en France

La reconnaissance faciale est un moyen d'identifier ou de confirmer l'identité d'un individu grâce à son visage. Les systèmes de reconnaissance faciale peuvent servir à l'identification de personnes sur des photos, dans des vidéos ou en temps réel. Depuis 2012, seule la reconnaissance *a posteriori* est permise, notamment par la police, à l'aide du fichier de traitement des antécédents judiciaires (TAJ). Ce fichier regroupe toutes les personnes qui ont été concernées par une investigation policière. Depuis 2016, une directive européenne interdit aux États membres de l'UE d'analyser des données biométriques à des fins policières, sauf "en cas de nécessité absolue". Autrement dit, la reconnaissance faciale n'est possible que dans les cas exceptionnels où elle est "indispensable" – où la police ne disposerait plus d'aucun

autre moyen pour lutter contre une infraction. Par ailleurs, beaucoup d'aéroports et de gares sont dotés de portiques de reconnaissance faciale (PARAFE), qui permettent de comparer la photo stockée dans le passeport biométrique et la personne. En parallèle, les expérimentations se multiplient – comme lors d'un match du FC Metz en février 2020, ou à Nice pendant un carnaval en février 2019 – et des sociétés se positionnent, avec dans leur viseur les Jeux olympiques de Paris en 2024. Globalement, ce nouveau marché est évalué à sept milliards d'euros en France et la Cnil n'exclut pas de rendre un avis favorable à la reconnaissance faciale pour les Jeux olympiques de Paris.

◆ Plus d'infos : Technopolice, <https://technopolice.fr>, contact@technopolice.fr
Voir aussi page 48 de ce numéro !



LIBERTÉS

Nantes révoltée

Après la réclamation d'élus de droite et de la majorité, le ministre de l'Intérieur Gérald Darmanin a annoncé fin janvier 2022 avoir engagé une procédure de dissolution contre *Nantes révoltée* (www.nantes-revoltee.com), média indépendant en ligne depuis 2012. *Nantes révoltée* remplit depuis des années avec minutie son rôle de contre-pouvoir médiatique local, en dénonçant les violences policières et en documentant les violences de l'extrême-droite notamment. La dissolution pure et simple d'un média ayant simplement relayé des appels à manifestations, et couvert ces dernières, constituerait une atteinte directe aux droits fondamentaux, notamment à la liberté d'expression et à la liberté de la presse, et serait un précédent aussi dangereux qu'inacceptable. *Silence* est signataire de la tribune commune "*Nantes révoltée, et nous avec elle*", signée par de nombreux médias libres qui s'inquiètent de ces restrictions politiques à la liberté d'informer.

La cellule Déméter vidée de sa mission idéologique

Créée fin 2019 au sein de la gendarmerie par le ministère de l'Intérieur, cette cellule, scandaleusement alliée aux deux syndicats agricoles majoritaires FNSEA et Jeunes Agriculteurs, avait pour mission de suivre les "atteintes au monde agricole", ce qui s'était traduit par un certain nombre de dérapages dans le milieu associatif luttant contre le modèle agricole dominant (voir notre article dans *Silence* n° 492 d'octobre 2020). Une atteinte aux libertés d'opinion et d'expression et à la sécurité des lanceuses d'alerte était déplorée par de nombreuses personnalités et associations. Dès 2020, plusieurs d'entre elles poursuivent *Déméter* en justice. Le verdict tombe le 1^{er} février 2022 : la cellule de renseignement n'a plus le droit de faire de la "prévention et [du] suivi d'actions de nature idéologique", sous peine d'une astreinte de 10 000 euros par jour. Il reste à *Déméter* sa branche "non-idéologique" destinée à intervenir pour des affaires simples comme par exemple des vols.

Présidentielles : le jour d'après...

D'ici à quelques jours, nous serons appelé-es aux urnes afin d'élire celui ou celle qui présidera aux destinées de notre pays pour les cinq ans à venir. Nous nous y rendons vraisemblablement sans illusion et sans doute déçu-es avant même d'entrapercevoir l'heureux élu-e. Par habitude, facilité ou renoncement, nous avons intériorisé le fait que l'élection avait désormais plus à voir avec un concours de beauté ou une course de petits chevaux qu'un temps fort de notre démocratie.

Trop souvent, l'engagement démocratique se résume ainsi à accorder un blanc-seing à celui ou celle qui aura réuni au mieux une quinzaine de pour cent du corps électoral. Une fois revêtus les habits de Chef-fe tout-e-puissant-e, délaissant la côte mal-taillée du candidat ou de la candidate qui a trop promis pour s'en souvenir, le Président ou la Présidente jupitérienne de la cinquième puissance du monde n'aura que faire de cette cohorte d'élect-rices déçu-es et mécontent-es.

Un rêve qui tourne mal

Mais avant la déception, laissons place au rêve. Faisons un exercice (toujours facile à l'heure où j'écris cette tribune, c'est-à-dire le 15 février 2022...) de prospective politique.

Nos 46 candidat-es de gauche écolo ont fini soit par s'entendre, soit par s'entretuer et une dynamique politique est née de ce pugilat confraternel. Inespérée, cette victoire a été acquise avec 112 % des voix (une fois décomptées les voix des générations futures, du climat et des locataires de l'arche de Noé).

Au lendemain d'une élection pleine de rebondissements, des millions d'écologistes sabrent le *champomi* bio et finissent même par

convaincre le camarade Roussel de goûter du tofu cuit à la bougie. Puis, comme de mauvaises habitudes, l'appel de la maison douillette et du vélo à assistance électrique ont eu raison de la mobilisation, laissant le géant Vert nouvellement élu face à la solitude du pouvoir et la pugnacité des lobbies.

En effet, pour tout un tas de bonnes et surtout mauvaises raisons, à la suite d'une victoire ou d'un revers électoral, l'intérêt des citoyen-nes pour la chose publique reflue. Versant des larmes de crocodile, chaque élu-e, tout en regrettant l'isolement du pouvoir, a ainsi tout loisir de trahir ses engagements et de contenter les lobbies qui, tapis dans l'ombre, n'ont plus qu'à récolter les fruits de leur perspicacité. Car pour eux, il n'y a pas un avant et un après : tout juste un continuum durant lequel ils appliquent et répètent, s'attachant à obtenir avant, pendant et surtout après l'élection, les décisions qui leur sont favorables.

Nos véritables victoires s'obtiennent par la lutte

Quel que soit le nom du futur ou de la future présidente, nous devons donc être présent-es et nous faire entendre au lendemain de l'élection. Le système capitaliste est en effet suffisamment *barbapapésque* pour se déformer et s'adapter à toutes les situations.

Avant de voter, gardons en tête que nos victoires sont avant tout celles nées de nos engagements collectifs, de notre détermination, de nos combats dont les échéances électorales ne sont qu'une étape, seulement une étape.

Stéphane Kerckhove

En partenariat avec : Agir pour l'environnement, 2 rue du Nord, 75018 Paris, www.agirpourenvironnement.org.

FÉMINISMES

La Catalogne réhabilite ses sorcières

Le parlement de la Catalogne a adopté le 26 janvier 2022 une résolution présentée par les mouvements indépendantistes qui vise à réhabiliter la mémoire de 700 femmes qui ont été torturées et exécutées entre le 15^e et le 18^e siècle pour "sorcellerie". Ces femmes ont été identifiées grâce au travail d'historien-nes. Le texte a été adopté par 114 voix pour, 14 contre et 6 abstentions. Il précise que ces femmes ont été "victimes d'une persécution misogyne".

IVG : des avancées, des reculs

Le Bénin a légalisé fin 2021 l'interruption volontaire de grossesse (IVG) jusqu'à 12 semaines, tandis que la Colombie a ouvert l'IVG jusqu'à 24 semaines en février 2022 : jusqu'alors, une femme n'y était autorisée que dans des cas de viol ou lorsque la grossesse présentait des dangers. Ces deux pays majoritairement catholiques s'inscrivent dans un mouvement de facilitation d'accès à l'avortement, alors qu'ailleurs des lois se durcissent.

SOCIÉTÉ

Loire-Atlantique

À Saint-Nazaire, les Maisons d'hébergement solidaire se pérennisent

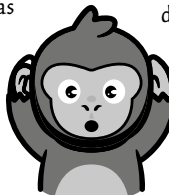
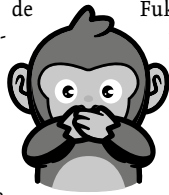
En février 2021, le *Collectif Urgence Sociale* revendiquait l'occupation de deux maisons appartenant à la ville de Saint-Nazaire et abandonnées depuis plusieurs années. Les 107 et 109 boulevard Jean de Neyman sont devenues les *Maisons d'hébergement solidaire* et ont permis de loger au total une centaine de personnes (hommes ou femmes seul-es, familles avec enfants) sans solution d'hébergement sur du court ou long terme. En plus de leur offrir un abri, le collectif de bénévoles a accompagné plusieurs dizaines de personnes dans leurs démarches sociales et administratives, et a permis à un certain nombre d'entre elles de retrouver un logement, un travail ou une formation. Le *Collectif Urgence Sociale* a revendiqué cette occupation pour montrer aux pouvoirs publics que des solutions concrètes et à faible coût pouvaient être mises en œuvre pour permettre de ne pas laisser à l'abandon les personnes sans toit. La mairie de Saint-Nazaire demande l'expulsion sans délai. Le procès a lieu le 27 avril 2022. Espérons qu'au moment où vous lirez ces lignes, ces maisons seront toujours habitées. Quel que soit le résultat du procès, c'est en soutenant le collectif que la solidarité perdurera.

◆ Contact : collectif-urgence-sociale-sn@riseup.net

L'aveuglement de Macron

Le 10 février 2022, Emmanuel Macron a présenté son programme énergétique : construire de nouveaux EPR et soutenir les renouvelables. Et bien sûr "l'État prendra ses responsabilités pour financer EDF à court terme et à moyen terme", ce qui signifie clairement que le nucléaire n'étant pas rentable, nous allons le payer une première fois dans notre facture d'électricité (sauf si vous êtes à Enercoop), une deuxième fois avec nos impôts et peut-être une troisième fois en cas d'accident.

Emmanuel Macron a juste oublié qu'il ne faudra pas seulement financer de nouveaux réacteurs, mais tout d'abord financer l'entretien des réacteurs existants qui, tous, donnent des signes de faiblesse inquiétants, qu'il faut financer l'extension des piscines de la Hague car on ne sait plus où mettre les déchets, qu'il faut continuer à financer les chantiers des EPR actuels qui se sont tous embourbés dans



les problèmes techniques, qu'il faut financer la mise aux normes post-Fukushima qui ne sont toujours pas respectées dix ans après leur promulgation, qu'il faut financer le démantèlement des réacteurs déjà arrêtés...

Nous sommes en plein aveuglement (ou plus simplement en pleine campagne électorale). Et cet aveuglement touche aussi les syndicats qui représentent les énergies renouvelables, ceux-ci se félicitant du discours pour le développement de l'éolien et du solaire sans critiquer un instant la partie sur le nucléaire. Ce qui s'explique par la présence dans ces syndicats d'EDF, de Total et autres multinationales dont le but n'est que de produire de l'énergie pour encaisser des bénéfices.

Car évidemment, Emmanuel Macron a oublié de parler des économies d'énergie : pas question de "descente énergétique" ! Le capitalisme vert ou nucléaire, c'est d'abord produire plus pour détruire plus vite la planète.

Tchernobyl : Combien de morts ?

Les chiffres les plus contradictoires circulent sur les conséquences sanitaires de l'accident de Tchernobyl. Du côté du lobby nucléaire, les chiffres avancés par l'AIEA, Agence internationale de l'énergie nucléaire, et Forum Tchernobyl, font état de 4 000 décès dans la population dans seulement trois États : la Russie, l'Ukraine et la Biélorussie, auxquels s'ajoutent 5 000 décès dans les autres régions du monde. Mais si l'on y regarde de plus près, ces chiffres s'appuient sur une population de seulement 605 000 personnes (les personnes évacuées et les liquidateurs venus sur le chantier).

Greenpeace, en 2006, a publié une étude qui reprend les données de l'AIEA, mais y inclut d'autres formes de mortalité que les cancers. En effet, les radiations, en affectant l'immunité, facilitent l'apparition d'autres maladies. L'étude de l'association écologiste conclut que l'on aura finalement environ 200 000 morts.

Des épidémiologistes ont publié en 2009 dans la revue de l'Académie des sciences de New York, une étude non pas réalisée sur le terrain, mais à partir des données statistiques connues des effets de la radioactivité. Elle ne prend pas seulement en compte les 605 000 personnes fortement exposées, mais tient compte des effets des radiations, bien souvent plus faibles, de toutes les populations concernées par le nuage radioactif : pratiquement l'ensemble de l'Europe, une partie de l'Asie et du Moyen-Orient. Selon cette étude, 64 % de la radioactivité dispersée par le nuage radioactif n'est pas prise en compte dans les deux études précédentes. Cette dernière étude en arrive alors au nombre de 985 000 morts.

Depuis cette date, le lobby nucléaire a tout fait pour discréditer l'étude de l'Académie des sciences de New York. Mais en vain. Selon le système mis en place pour juger de la valeur des études publiées dans les revues à comité de lecture, l'étude new-yorkaise est citée favorablement bien plus souvent que celle de l'AIEA.

Toutes ces études ne portent que sur la radioactivité qui s'est échappée dans les premiers jours de l'accident, estimant qu'ensuite l'essentiel de la radioactivité qui a continué à s'échapper n'a pas dépassé les limites de la zone interdite. Ce qui est sensiblement vrai... mais qui pourrait changer si, par malheur, le conflit entre la Russie et l'Ukraine entraînait des combats et des bombardements dans cette zone.



Le nucléaire, une énergie verte ?

C'est bien entendu sous la présidence française que l'Union européenne a accepté de classer le gaz et le nucléaire "énergies de transition" qui comme les renouvelables seront considérées comme "vertes" et pourront donc bénéficier de subventions.

♦ **Des États européens protestent.** Si évidemment les associations ont protesté de toutes parts, ce ne sont pas les seules. Début février 2022, l'Autriche, le Luxembourg et l'Espagne ont annoncé vouloir faire un recours devant la Cour de justice de l'Union européenne pour demander l'annulation de cette décision. L'Allemagne ne bronche pas... car c'est elle qui a négocié avec la France pour y inclure le gaz.

♦ **Cinq anciens premiers ministres japonais protestent auprès de l'Union européenne.** Le 27 janvier 2022, cinq anciens premiers ministres japonais [Morihiro Hosokawa (1993-1994), Tomiichi Murayama (1994-1996), Junichiro Koizumi (2001-2006), Yukio Hatoyama (2009-2010) et Naoto Kan (2010-2011)] ont rendu publique lors d'une conférence de presse à Tokyo une lettre de protestation adressée à la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, pour contester la classification de l'énergie nucléaire dans les énergies vertes. Ils rappellent que les accidents de Three Mile Island aux États-Unis en mars 1979, de Tchernobyl en Ukraine en avril 1986, et de Fukushima au Japon en mars 2011, ont montré que "le nucléaire n'est pas sûr, ni bon marché, ni propre". "Si une telle catastrophe se produisait en France, Paris devrait être évacué pendant cinquante, voire cent ans." Cette lettre a provoqué l'irritation du gouvernement japonais actuel qui essaie toujours de relancer la filière nucléaire.

EN BREF !

♦ **Grande-Bretagne : seul EDF persiste.** EDF Energy, filiale d'EDF, est propriétaire des 15 réacteurs nucléaires actuellement en service. Quatorze d'entre eux ont plus de 30 ans. Le gouvernement ayant adopté un plan pour fermer ses centrales au charbon, un appel avait été lancé en 2016 pour construire 18 nouveaux réacteurs. Mais 6 ans plus tard, seul EDF a commencé à construire deux EPR. Les autres candidats (Hitachi, Toshiba et Engie) ont renoncé, estimant que ce n'était pas rentable. Et qui paiera le déficit d'EDF ? L'État français actionnaire à 84 %, donc nos impôts.

♦ **Brice Lalonde, promoteur du nucléaire.** Venu des Amis de la Terre, candidat écologiste aux élections présidentielles de 1981, ministre de l'Environnement de 1988 à 1992 (gouvernement PS), Brice Lalonde, 75 ans aujourd'hui, n'en finit plus de dériver... Depuis 2018, il préside l'association Équilibre des énergies, association fondée après l'accident de Fukushima par Jean Bergougnoux, ancien président d'EDF, pour promouvoir le nucléaire et le chauffage électrique. L'association est financée par une cinquantaine d'entreprises du secteur dont, à hauteur de 20 %, EDF.

Invasion militaire de l'Ukraine

Ce numéro est bouclé quelques jours seulement après le déclenchement de l'invasion militaire de l'Ukraine par la Russie le 24 février 2022. Voici quelques premiers éléments de réaction.

♦ **Refuser la logique de guerre et sortir de la spirale de la violence.** Le MAN, Mouvement pour une alternative non-violente, estime important de "refuser de soutenir le projet de livrer des armes à l'Ukraine. Cela permettrait à Poutine de légitimer l'emploi de ses armées pour réprimer davantage les populations ukrainiennes. Il faut sortir de la spirale de la violence." "Il ne faut pas ajouter de la guerre à la guerre, estiment François Vaillant et Alain Refalo, de la revue Alternatives Non-Violentes. Exporter et livrer des armes à l'Ukraine, au-delà de la rhétorique sur le soutien aux populations assiégées, ne ferait qu'envenimer le désastre humanitaire qui est en marche. Le dilemme n'est pas entre défense armée et résignation, mais entre résistance armée et résistance civile non-violente." Ce n'est malheureusement pas dans cette voie que se sont engagés les États d'Europe. L'Allemagne a annoncé l'envoi d'armes en Ukraine et l'investissement de 100 milliards d'euros dans la modernisation de son armée : c'est la victoire idéologique de la logique militariste de Poutine et du lobby militaro-industriel. Par contre des milliers de manifestant-es sont descendues dans les rues partout en Europe et dans le monde, dont plus de 100 000 à Berlin le 27 février.

♦ **Soutenir les sociétés civiles russes et ukrainiennes.** Le soutien international aux forces civiles qui, en Russie, s'opposent à la logique de guerre et, en Ukraine, cherchent à défendre la démocratie par d'autres moyens que les armes est essentiel. Quelles sont ces forces ? "Des militants russes et ukrainiens ont cosigné un appel international Assez de guerre en Europe !" (<https://euroalter.com/no-more-war-in-europe>), explique Bernard Dreano, membre de l'Assemblée européenne des citoyens (AEC). En Russie, "Des pétitions d'intellectuels, d'artistes, de journalistes, de membres du corps médical, se multiplient." En Ukraine, "des voix se sont élevées contre la logique de guerre, au sein d'une société civile encore vigoureuse. Dans la situation d'invasion actuelle, c'est encore plus dur, et nombre de militants sont absorbés par des tâches humanitaires ou rejoignent la résistance sous les drapeaux... Mais contrairement à la Russie, leur expression est toujours possible." Pour Bernard Dreano, "il est avant tout nécessaire de défendre ceux qui sur place, en Russie, s'opposent aux actions guerrières et de ne pas laisser isolée la société civile ukrainienne. L'action, par exemple, de la coalition internationale CivilM+, qui lie des mouvements citoyens ukrainiens et russes, avec le soutien d'Allemands, de Français, de Néerlandais et de quelques autres est un exemple de ce qui peut être fait." Voir www.aechca.fr.

♦ **Soutenir les objecteurs de conscience russes et ukrainiens.** En Russie, ce sont des soldats conscrits qui sont envoyés sur le front ukrainien. En Ukraine, le gouvernement a déclaré la mobilisation générale obligatoire de tous les hommes en âge de combattre. "Les objecteurs de conscience russes et les pacifistes ukrainiens assument personnellement d'énormes risques de représailles", souligne le Bureau européen de l'objection de conscience (BEOC). Le Mouvement des objecteurs de conscience au service militaire en Russie "appelle tous les soldats russes à ne pas participer aux hostilités : Ne devenez pas des criminels de guerre. Il appelle tous les conscrits à refuser le service militaire". Le Mouvement pacifiste ukrainien "condamne toutes les actions militaires des côtés tant russe qu'ukrainien" et appelle aux négociations. La société civile européenne doit exercer une solidarité active envers les objecteurs de conscience russes et ukrainiens, qui refusent la logique des armes, et veiller à ce qu'ils soient accueillis.

♦ **Les dimensions écologiques du conflit.** Pour Hervé Kempf, du média écologiste Reporterre, "les pays de l'Union européenne, dont les ressources énergétiques sont limitées, n'ont pas su mettre en œuvre des politiques réduisant leur dépendance. Ces politiques portent un nom : économie d'énergie et de matières. (...) Et comme la Russie fournit 30 % de leur pétrole aux Européens et environ 40 % de leur gaz, ces Européens ont bâti les conditions de leur dépendance, et donc de leur faiblesse dès lors

POUTINE VEUT "DÉNAZIFIER" L'UKRAINE



que le potentat du Kremlin déciderait de taper du poing sur la table." La guerre qui se joue en Ukraine, comme bien d'autres, est liée à la situation écologique et à l'inaction face à celle-ci, estime-t-il : "Tant les inégalités mondiales que les effets déstabilisateurs du changement climatique et que la compétition pour les ressources entre nations obsédées par la croissance forment le terreau d'un avenir guerrier." D'où l'importance qu'"après cette guerre, on choisisse des politiques réduisant les dépendances et se préparant au vrai ennemi : non pas notre voisin, mais le changement climatique et la destruction de l'environnement."

♦ **Vives inquiétudes sur la sécurité des sites nucléaires.** Le réseau Sortir du nucléaire, Abolition des armes nucléaires, ICAN France et l'Observatoire des armements soulignent les risques associés aux sites nucléaires ukrainiens : la centrale de Tchernobyl, mais aussi 15 réacteurs en activité, dont certains proches des zones de combat. "Nous exprimons nos plus vives inquiétudes quant à la possibilité d'une frappe accidentelle sur un site nucléaire ou une infrastructure le desservant. Ainsi, une atteinte aux lignes à haute tension alimentant et desservant les centrales pourrait mettre en péril le refroidissement des réacteurs. La destruction d'un barrage en amont d'une centrale par un missile (risque évoqué par la presse ukrainienne) aurait également des conséquences terribles. Et si le conflit s'installe dans la durée, continuer à assurer le bon fonctionnement et l'entretien de sites nucléaires au milieu du chaos relèvera du défi. D'ores et déjà, deux sites d'entreposage de déchets radioactifs, près de Kiev et Kharkiv, ont été touchés par les bombardements." Ainsi, loin d'être un atout pour la défense, la présence du nucléaire civil, condition sine qua non du nucléaire militaire, est un formidable facteur de vulnérabilité en cas de conflit armé.



Invasion militaire de l'Ukraine : faire entendre une voix non-violente

Cet entretien a été réalisé le 28 février 2022, quelques jours après l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Alain Refalo, enseignant, militant de la non-violence, est l'auteur du livre *Démilitariser la France, plaider pour un pays acteur de paix*, (Chronique sociale, 2022).

Silence : Suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie déclenchée le 24 février 2022, de quels moyens alternatifs aux moyens militaires la communauté internationale dispose-t-elle pour réagir ?

Alain Refalo : Il est important de ne pas ajouter de la guerre à la guerre. Je remarque que, pour l'heure, la communauté internationale exclut une réaction militaire, tout en soutenant la résistance armée. Le risque est l'extension du conflit en dehors de l'Ukraine et un nouvel embrasement de l'Europe. Les sanctions économiques et financières qui ont été décidées vont dans le bon sens. Personne ne peut dire aujourd'hui si elles seront suffisantes. Ce qui est sûr, c'est qu'elles contribueront à affaiblir durablement la Russie. Et peut-être à susciter une mobilisation de la société civile russe.

Est-il possible d'affirmer une position qui soit à la fois anti-invasion russe et anti-OTAN ?

La France fait partie de l'organisation militaire intégrée de l'OTAN. Elle n'est donc pas totalement neutre. Pour autant, nous, citoyen·nes, pouvons faire entendre une autre voix. Dénoncer l'invasion russe ne signifie pas se ranger derrière les positions de l'OTAN, qui a certainement commis des erreurs ces dernières années qui ont fourni des prétextes aux volontés expansionnistes de la Russie. Après la chute du mur de Berlin, l'OTAN n'avait plus vraiment de raison d'être. Il appartenait aux Européen·nes de prendre en main leur sécurité commune. L'avenir n'est plus dans la confrontation d'un bloc contre un autre bloc, mais dans la recherche d'une coopération internationale pour faire face ensemble aux défis climatiques, économiques et sécuritaires.

Plaider contre la militarisation de la France et contre l'arme nucléaire française est-il réaliste dans un contexte si tendu ? Alors que la Russie menace d'utiliser l'arme nucléaire contre qui s'opposerait à son attaque, l'arme nucléaire nous rend-elle plus dissuasi-ve ? Nous protège-t-elle ?

Plus que jamais, l'arme nucléaire que nous possédons ne nous est d'aucune utilité. Elle ne peut pas servir à notre défense puisque son utilisation ou la menace de son utilisation face à la Russie nous exposerait à une destruction certaine et totale, ou à la menace de cette destruction. Nous sommes bien dissuadé·es de tenter de dissuader.



La France doit signer le *Traité d'Interdiction des Armes Nucléaires (TIAN)* afin de contribuer à la paix dans le monde, qui se base aussi sur le désarmement nucléaire. En renonçant à l'arme nucléaire, la France enverrait un message important au monde et serait mieux à même d'être entendue sur la scène internationale.

Comment affirmer une autre défense dans ce contexte ? En Ukraine, une défense civile a-t-elle un sens ?

À cette heure, les Ukrainien·nes privilégient la défense militaire. Mais la disproportion des forces en présence ne laisse que peu d'espoir quant à l'issue de cette défense. Pour autant, une fois le pays occupé par les troupes russes, la société civile n'est pas totalement sans défense. Une résistance civile basée sur des actions de non-collaboration avec l'occupant reste possible. N'oublions pas que les Ukrainiens ont une expérience dans ce domaine. Mais les seul·es qui peuvent le décider sont les Ukrainien·nes.

Pour ce qui concerne la France, il paraît illusoire de penser que la défense armée nous protège de toutes les menaces. Ce qui est certain, c'est qu'elle ne nous protège aucunement du terrorisme, des pandémies présentes et à venir, des conséquences du réchauffement climatique, et de la montée des idéologies extrémistes dans notre pays. Il faut chercher les voies d'une défense civile non armée où la population civile ont un rôle important à jouer pour faire face à ces menaces réelles. Les frontières à défendre ne sont plus essentiellement géographiques, mais elles sont surtout celles de la démocratie.

Quel discours non-violent alternatif à la riposte militaire est-il possible dans un tel contexte sans être "munichois" ?

Malgré l'émotion engendrée par l'invasion russe, propice à toutes les surenchères guerrières, j'observe une volonté de retenue militaire, ce qui est déjà un progrès. Pour autant, on ne peut accepter le diktat russe. Les sanctions économiques et financières font partie de la panoplie des ripostes non armées. Il faut espérer, à terme, un réveil et une mobilisation de la société civile russe qui détient certainement l'une des clés pour faire tomber l'autocrate Poutine. La non-violence, chez nous, si elle critique les choix militaires qui ne permettraient pas de trouver une solution politique, doit pouvoir s'exprimer notamment par une solidarité active avec les sociétés civiles ukrainiennes et russes. Il appartient aux citoyen·nes de tous les pays européens concernés par cette crise de se réapproprier les questions de défense et de sécurité toujours confinées dans des petits cercles spécialisés et toujours envisagées selon les intérêts des États. Les peuples ont aussi leur mot à dire.

Propos recueillis par Guillaume Gamblin

■ Agriculture bio



FRANCE : TOU·TES AU COMPOST !

26 mars-10 avril

Semaine du compostage de proximité conduite par le Réseau Compost Citoyen. Plusieurs centaines d'événements dans toute la France. Le 2 avril, distribution gratuite de compost à Châlons-en-Champagne, sensibilisation sur le compostage et la gestion des biodéchets à Bolquère ; le 9 avril, distribution de composteurs à Bordeaux, café-compost à l'écoute des sons du sol à Grasse, etc.

► Voir la présentation et la carte de toutes les initiatives sur www.semaineducompostage.fr

JOURNÉE INTERNATIONALE

DES LUTTES PAYSANNES

17 avril

Cette journée rappelle la nécessité de préserver des terres nourricières pour une agriculture qui prend soin du vivant. L'occasion de mobilisations créatives pour valoriser l'agriculture paysanne !

► <https://viacampesina.org>

AUDE : DÉBUTER EN BOTANIQUE

23 avril

Dans les milieux naturels autour d'Alet-les-Bains, sortie botanique et atelier de transformation pour acquérir les outils nécessaires pour débuter en botanique et comprendre les notions de base d'écologie et de dynamique des milieux naturels : découvrir les plantes des différents milieux ; se familiariser avec les notions de base de la botanique ; apprendre à observer, décrire une plante et la nommer ; découvrir les produits utilisés, tels que les huiles végétales, les huiles essentielles, les macérations huileuses, les alcoolatures, les baumes, les sirops... Préparation de recettes de saison avec la cueillette du matin.

► Contact : beaufils.laurie@gmail.com

FRANCE : DE FERME EN FERME

23 - 24 avril

L'édition 2022 de l'événement *De ferme en ferme*, initié par le réseau Civam, ouvre le temps

d'un week-end les portes de fermes qui produisent selon l'agriculture soutenable. L'occasion de découvrir la manière de travailler des agricultures à travers des animations et présentations. Dans les Pyrénées-Atlantiques par exemple, la ferme Cayolar Nabolegui propose de participer à la transformation fromagère du lait de brebis. Dans la Drôme, la distillerie des Quatre Vallées anime une activité de distillation à l'ancienne de lavande.

► Liste des plus de 500 fermes participantes : www.defermeenferme.com

AUDE : IDENTIFICATION ET UTILISATION DES PLANTES SAUVAGES COMESTIBLES ET MÉDICINALES

22-25 avril

À Lasserre-du-Moulin. Objectif général : découvrir les principales familles, savoir identifier les plantes comestibles et médicinales et connaître leurs diverses utilisations. Public visé : agricultures ayant les pré-requis et toute personne souhaitant utiliser des plantes médicinales, comestibles et bio-indicatrices.

► Association L'Ortie, Lasserre du Moulin, 11260 Saint-Jean de Paracol, tél. : 04 68 20 36 09 / 06 28 06 96 36, www.lortie.asso.fr, lortie@wanadoo.fr

■ Éducation

LYON :

JOURNÉES DU LOGICIEL LIBRE

2-3 avril

Thème : "Utopies concrètes et accessibles". Moment de rencontres bouillonnant depuis 1998, les Journées du Logiciel Libre accueillent le temps d'un week-end plus d'un millier de curieuses et curieux de tout bord. Qu'importe votre niveau, venez vous initier, partager vos idées, vos projets et construire ensemble des lendemains plus libres. Du samedi 2 avril 10 h au dimanche 3 avril 2022 à 18 h.

► Maison pour tous, 249 rue Vendôme, 69003 Lyon.

■ Films, spectacles, culture

LOIR-ET-CHER :

ANAÏS S'EN VA-T-EN-GUERRE

2 avril

À Boursay. Projection du film *Anaïs s'en va-t-en-guerre*. Anaïs a 24 ans. Elle vit seule dans une petite maison au milieu d'un champ en Bretagne. Rien ne l'arrête. Ni l'administration, ni les professeurs misogynes, ni le tracteur en panne, ni les caprices du temps, ni demain ne lui font peur. Portée par son rêve de toujours : celui de devenir agricultrice. À 19h à la Maison botanique, 8 rue des Écoles.

► La Maison botanique, tél. 02 54 80 92 01, www.maisonbotanique.com

■ Politique & société

DOUBS : MOBILISATION

AU JARDIN DES VAÎTES

2-3 avril

À Besançon, les membres de l'association des Jardins des Vaîtes, toujours opposés à la

Rhône :

Oïkos et les samedis de l'éco-centre

Oïkos, association pour le développement de la construction et de la rénovation écologique, propose des formations sur l'écoconstruction à son éco-centre, en demi-journée le samedi, avec un ou une professionnelle. Prochaines dates :

- Savez-vous faire du feu sans fumée ? Découverte du bois énergie / poêle rocket avec l'Atelier du Zephyr, 02 avril 2022

- Auto-construire sa maison en bois-paille avec Emmanuel Deragne, 09 avril

- Bien choisir ses isolants avec Valentin Pion, Sainbiose, 04 juin

- Apprendre à réaliser un four solaire, 18 juin (animation se déroulant dans le cadre de la journée célébrant les 30 ans de l'association)

► C'est gratuit et sur inscription obligatoire, par mail auprès de Flavie Widmaier : fw@oikos-ecoconstruction.com ou par téléphone : 09 81 60 92 83 ou 09 81 71 67 85.

Écocentre du Lyonnais, 60 chemin du Jacquemet, 69 890 La Tour de Salvagny, <https://oikos-ecoconstruction.com>

Éducation populaire

Sans transition, structure animée par Anthony Brault, propose des stages de 3 à 5 jours pour découvrir des pratiques d'éducation populaire.

- Critique de l'idéologie de la bienveillance, 5-7 avril, Savoie. Cette idéologie produit souvent ce qu'elle dénonce : une ambiance interdisant l'expression de la colère ou de tout sentiment négatif, créant une forme d'hypocrisie relationnelle, où les rapports de pouvoir se dissimulent dans la maîtrise des outils utilisés. Faut-il la combattre ou la nuancer, la faire évoluer ?

- Pratiques de l'éducation populaire, 7-10 juin, Ile-et-Vilaine.

- Découverte de la socio-analyse, 25-29 juillet, Ardèche. Pour découvrir les bases de cette méthode de transformation sociale peu orthodoxe.

- Collapsologie et éducation populaire, 29-31 août, Haute-Garonne. Que peut faire l'éducation populaire du défi lancé par la collapsologie ? Faut-il déconstruire cette approche centrée sur la classe moyenne blanche et occidentale ? L'effondrement est-il le nouveau nom du capitalisme ? Il s'agit de déplier une pensée percutante en analysant ses nombreuses pentes glissantes.

- Comment faire équipe ? 1-4 novembre, Ile-et-Vilaine.

► Sans transition, 15 rue de la Rabine aux Fontaines 35250 Saint-Germain-sur-Ille, www.sanstransition.org

réalisation d'un écoquartier, annoncent une grande mobilisation le premier week-end d'avril. Ils dénoncent le manque de clarté du projet porté par la municipalité.

► Contact : lesjardinsdesvaîtes@gmail.com

■ Silence



LYON CINÉ-CLUB

6 avril

Chaque premier mercredi du mois, l'équipe lyonnaise du ciné-club de Silence, en partenariat avec l'Aquarium, propose un film suivi d'un débat. Projection du film *Till tomorrow* d'Aimée Bouchet-Crouvazier à 20h30. *Till tomorrow* s'interroge sur la place de la nature dans les sociétés humaines. Recueil de témoignages intimes et d'analyses, le documentaire questionne le lien que des populations de l'hémisphère sud ont encore avec leur environnement. Suivi d'un échange avec Martin Guignard de l'association *On the Green Road*. Tarifs : plein : 7 € ; réduit (étudiant-es, demandeurs d'emploi, retraité-es) : 5 €, + adhésion

annuelle à l'Aquarium à 4 € pour les petites nouvelles.

► Réservation conseillée par mail aquarium.reservations@gmail.com ou sur le site : <https://aquarium-cine-cafe.fr>

Ciné café L'Aquarium, 10 rue Dumont, 69004 Lyon, tél. : 09 81 96 94 29.

LYON : EXPÉDITION DE SILENCE

14-15 avril

Dans nos locaux. Jeudi à partir de 15h, repas bio et végétarien offert à 20h30. Vendredi matin à partir de 9h30.



France : Solidarité et antiracisme

1-29 avril

"Nous n'allons pas combattre le racisme par le racisme, mais grâce à la solidarité." (Fred Hampton, Black Panthers Party, mai 1969). Le ton est donné pour cette campagne nationale pour la solidarité et l'antiracisme, signée par près de 600 organisations locales et nationales. De nombreux événements marquent cette campagne, en voici quelques-uns.

- 1^{er}, 8, 15, 22 et 29 avril, puis tous les samedis de mai et juin, 14h00 - 17h00 : manifestation de la Coordination des Sans-Papiers 75 (Paris), place de la République, Paris.

- 2 avril, toute la journée. Mobilisations aux frontières ! Ouvrons les frontières à Bayonne/Hendaye, Briançon, Calais, Menton, Perpignan

- 9 et 23 avril à 14h30. QG des sans-papiers organisé par Droits Devant ! Place de la Bastille, Paris.

► Vous pouvez enrichir cette liste - ainsi que celle des signataires - et télécharger des visuels sur le site antiracisme-solidarite.org, ou les commander à : Solidaires Paris, 31 rue de la Grange aux Belles, Paris 10.

PLANTES RARES ET JARDIN NATUREL
www.plantes-rares.com

02-03 avril 2022

22^{ème} édition

Cours de jardinage
Balades guidées
Conférences
Marché BIO
Décoration
Expositions
Associations
Artisanat d'art
Jardins éphémères
Pépinieristes collectionneurs
Ateliers pratiques, scientifiques et artistiques pour tous

SÉRIGNAN-du-COMTAT
Pays de Jean-Henri Fabre - Vaucluse
06 30 24 45 31 / 7€ / Gratuit - 15 ans / 9h-18h / info@plantes-rares.com

YouTube f Twitter Instagram QR code

Logos partenaires: Vaucluse, Bionatura, Natursphere, Jardin JARDIN, etc.

■ Silence

■ Bonjour, je donne des revues de *Silence* entre 2015 et 2019. Elles sont à venir chercher sur place, voici l'adresse : 14 route du stade, 11220 Servies-en-Val dans l'Aude. Mon numéro : 06 72 63 23 88.

■ Vivre ensemble

■ **Puy-de-Dôme.** Propose co-habitation dans maison avec jardin (1 000 m²) à Charbonnier-les-mines (63), en échange d'aide aux tâches de la vie quotidienne pour dame âgée de 86 ans avec handicap visuel.
Contact : 06 01 80 30 85.

■ Recherche de lieu

■ **Sud-Ouest.** Possibilis "Bronzer de l'intérieur", association de vacances autogérées est une association multi-générationnelle qui a 20 ans. Nous recherchons dans les régions Nord Occitanie et Nouvelle Aquitaine au sud de Limoges un nouveau lieu pérenne 3 à 4 semaines l'été pour 70 personnes maximum (adultes et enfants). Notre association est basée sur des valeurs humanistes de partage et de créativité dans le respect de l'environnement. Nos souhaits : un hébergement en majorité en camping avec (si possible qq hébergements en durs) un lieu pour installer notre cuisine et un lieu de stockage pour notre matériel. Nous sommes prêts à participer humainement et financièrement au projet.
Si vous êtes intéressé(e)s ou avez des questions, contactez Stéphane Dutel 06 61 08 74 96 ou contact@possibilis.org.

■ Habiter

■ Seul habitant permanent d'un grand espace de nature dans un site isolé en montagne, j'envisage, l'âge venant, de passer le flambeau : partager le lieu puis le transmettre à ceux qui auront envie d'y vivre. Pour venir, voir et imaginer d'y ancrer vos propres projets.
Écrire à *Silence* en mentionnant la référence de l'annonce "509 01".

■ Travailler

■ Ingénieur dans la métallurgie, 40 ans, j'ai l'intention de me reconverter. Je suis tenté par la boulangerie et souhaite faire des stages de 1 à 10 jours dans ce domaine.
Si vous êtes boulanger et que vous pouvez me recevoir, ou juste pour discuter quelques minutes de votre métier, appelez-moi au 06 06 41 42 89. Christian.

Gratuités : Les annonces de *Silence* sont gratuites pour les abonnés (le premier abonnement est à 22 € pour six mois). Elles sont également gratuites pour les offres d'emplois. Pour passer une annonce, joindre le bandeau d'expédition qui entoure la revue ou joindre un chèque correspondant à un abonnement.
Taille des annonces : Nous vous demandons de faire le plus concis possible. Au delà de 500 signes, nous nous réservons le droit de faire des coupes.
Délais. Pour passer une annonce dans le numéro de mai 2022, il faut qu'elle soit parvenue à la revue au plus tard le mardi 29 mars. Pour passer une annonce dans le numéro de juin 2022, au plus tard le mardi 3 mai, etc. Adresse réelle : Nous vous demandons d'indiquer au minimum une adresse postale et/ou un numéro de téléphone fixe.
Domiciliées : *Silence* accepte les annonces domiciliées à la revue contre une participation de 5 € en chèque. Pour répondre à une telle annonce, mettre votre réponse dans une enveloppe. Écrire sur cette enveloppe au crayon les références de l'annonce, puis mettre cette enveloppe dans une autre et envoyer le tout à la revue.
Sélection : *Silence* se réserve le droit de ne pas publier les annonces qui lui déplaisent.

Abonnez-vous aux revues LPO

TARIFS 2022



• 132 pages
• 4 numéros
+1 hors-série *Rapaces de France*
24 €



• 32 pages
+4 fiches cartonnées
1 bricolage à découper
• 4 numéros
24 €

Pour en savoir plus sur nos magazines ou pour vous abonner :
www.lpo.fr ou par téléphone au **05 46 82 12 31**



AGIR pour la BIODIVERSITÉ

➤ Texte : **Louis Pinsard** a été praticien (bénévole) en installations photovoltaïques. À Silence, pendant longtemps, il a envoyé chaque mois les "brèves" publiées dans la revue aux initiative qui y sont citées.

S'équiper d'une voiture électrique ?



Voiture électrique : non merci !

Comme je dispose chez moi d'électricité issue du photovoltaïque et d'Enercoop, je me suis récemment interrogé sur l'intérêt (écologique d'abord, financier ensuite) d'acheter ou de louer une voiture électrique. J'ai donc entrepris de faire une étude détaillée sur la question.

Et je suis arrivé aux conclusions "provisoires" suivantes. Provisoires, car elles sont fondées sur des données qui vont forcément évoluer dans les temps à venir, mais en tout cas valables pour le moment, et qui expliquent ma décision finale (résolument négative...).

Le coût énergétique et donc écologique reste considérable

On sait que la "simple" fabrication d'une voiture (qui est un processus industriel très lourd et complexe) utilise à peu près l'équivalent des 3/4 de l'énergie que celle-ci consommera au cours de son existence (c'est ce qu'on appelle "l'énergie grise"). De ce fait, le remplacement d'une voiture par une autre n'est pas un acte "neutre" pour la biosphère. Donc, l'économie énergétique qu'on pourrait en espérer n'est pas nécessairement au rendez-vous : il

Louis Pinsard, lecteur et bénévole à la revue *Silence*, s'est posé la question d'acheter une voiture électrique. Il témoigne ici de son expérience. Sans remettre en cause le système voiture, le choix de la voiture électrique plutôt qu'à essence peut-il être pertinent écologiquement ?

y a de toute façon un "coût" écologique global, dont il faut tenir compte – sauf bien entendu si la voiture remplacée était de toute façon en fin de vie et devait très rapidement finir à la casse, ou encore si elle continue son existence dans d'autres mains (mais alors, attention à "l'effet rebond" : car c'est encore une voiture de plus, ce qui n'arrange rien).

À noter aussi que pour comparer vraiment les modèles entre eux, il faudrait ramener tous les chiffres à une même unité – par exemple le mégawatt-heure, ou la tonne équivalent pétrole, ou la tonne de gaz à effet de serre. Par contre, il est inutile de chercher à comparer des coûts financiers, car un tel indicateur est toujours faussé par des décisions politiques et/ou commerciales : promotions, subventions à l'achat ou au carburant, etc. Donc, se méfier des affirmations dans ce domaine : elles sont forcément biaisées.

Une autonomie très limitée

En l'état actuel des choses, quoi qu'en disent les vendeuses (et sauf le cas particulier de *Tesla*), l'autonomie réelle des voitures électriques, en usage normal, est assez limitée. Il faut donc avoir bien identifié ce qu'on veut en faire, si on ne veut pas se retrouver avec un outil inadapté à l'usage auquel on le destinait. Bien sûr, le poids et le coût des batteries (encore très importants, pour une capacité et une durée

de vie relativement limitées) vont certainement continuer à s'améliorer. Mais pour le moment il n'y a en vue ni miracle, ni même percée technologique majeure. Donc, si on envisage des trajets dépassant 250 à 300 km, mieux vaut éviter la grande majorité des voitures électriques.

Il faut savoir aussi qu'actuellement, "faire le plein" d'une voiture électrique n'est pas forcément chose simple, ni même toujours plus économique qu'avec les carburants classiques : il s'avère en fait que la seule bonne solution est d'avoir son propre chargeur dans le garage où la voiture passe ses nuits entre deux utilisations. Sinon, c'est galère ! En effet et pour le moment (et sauf encore *Tesla*), tous les autres modèles ont plus d'inconvénients que d'avantages (rareté des bornes de recharge, trop fréquente non-compatibilité des raccords électriques,

Le nucléaire en embuscade

En France, la généralisation de la voiture électrique entraînerait une forte croissance de la consommation d'électricité, qui ne pourrait être couverte à elle seule par les renouvelables : un argument de poids utilisé par l'industrie nucléaire pour se maintenir et se justifier...

World Electric Vehicles Day 2021



Voiture électrique ne signifie pas sortie de l'imaginaire de la toute puissance.

complexité des formules de paiement, etc.). Mais ne me faites surtout pas dire que *Tesla* sauvera le monde ! Ce sont des voitures luxueuses, lourdes et coûteuses, et c'est pourquoi j'avais d'emblée exclu cette marque de mes perspectives...

Du côté des hybrides... ce n'est pas mieux

J'ai donc ensuite examiné le cas des formules dites "hybrides" (pour lesquelles ne se pose pas le problème de l'autonomie). Mais il faut commencer par rappeler qu'une seule mérite vraiment cette appellation : celle qui possède un moteur thermique de puissance suffisante utilisant un carburant "classique", doublé d'un moteur électrique également suffisant en puissance et en capacité de la batterie (autonomie). Les autres combinaisons ne sont guère plus que des trompe-l'oeil, dont le supplément de coût n'est pas vraiment justifié par les performances écologiques.

Mais la double motorisation évoquée ci-dessus est forcément coûteuse : en volume et en poids (donc en consommation, matières premières et énergie de fabrication, entretien, pneus, pollution, etc), et en prix de vente ! En outre, il faut avoir bien identifié ce qu'on veut en faire : car il est tout à fait déraisonnable (gaspilleur, donc coûteux) de rouler d'abord en "électrique", puis de faire recharger la batterie de traction en roulant avec le moteur classique. En

effet il y a encore un double problème de coût : écologique et financier – ce qui est l'exact contraire de mon objectif.

Enfin, il faut savoir que le marché de la voiture électrique est en pleine évolution, et sans doute pour encore pas mal de temps. Ce qui signifie qu'une voiture électrique verra sa valeur chuter assez rapidement sur le marché de l'occasion : si on n'envisage pas d'user sa voiture jusqu'à la corde, le raisonnement d'achat doit prendre en compte ce réel risque de perte au moment du remplacement.

Une priorité : diminuer les usages de la voiture

Pour moi, donc, la conclusion est évidente : il est urgent d'attendre ! En

attendant et de toute façon, ce qui est le plus important n'est pas de changer de voiture, mais d'en diminuer le plus possible l'usage – et aussi de le "rentabiliser" le mieux possible : covoiturage tout d'abord, prêt ou location entre usagers, et mieux encore en créant de petits "collectifs" d'utilisateurs d'un mini-parc de voitures différentes, capables de rendre service au plus grand nombre d'adhérents. Mais c'est une question qui n'est pas technique : elle dépend exclusivement de notre bonne volonté ! ♦

Et le vélo électrique ?



Notons au passage que l'énergie grise d'un vélo électrique est 100 fois plus faible que celle d'une voiture électrique et la consommation au kilomètre, 80 fois moindre, pour une autonomie qui atteint au moins entre 50 km (en étant chargé à bloc et en montée) et 80 km (sur le plat). Alors que la plupart des déplacements en voiture font moins de 50 km. Mais pour que le vélo électrique remplace la voiture, il faut encore avoir des voies de circulation sécurisées (qui manquent en ville, mais encore plus à la campagne) et des modèles adaptés à tous les âges, tous les handicaps, tous les usages (donc la même diversité que la voiture), ce qui vient peu à peu.



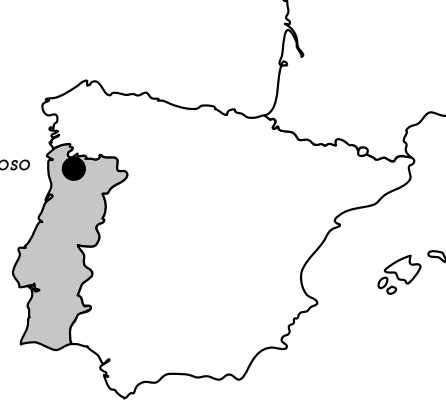
* Lors d'un « fauchage de chaise », en 2016, dans une agence BNP-Paribas qui a valu à Attac son premier procès et à la militante Nicolas Briand pour « vol en réunion ». Puis une relaxe.



› Texte : **Paloma Ruiz**, membre du collectif des médias libres *Compas arriba*.

Covas do Barroso

Résistance contre une mine de lithium à ciel ouvert



Parmi les divers territoires parcourus pour *La Gira Por La Vida* engagée par les Zapatistes et le Congrès national indigène (CNI), nous avons eu la chance, en empruntant les routes sinueuses des montagnes bleues du nord du Portugal, de rencontrer les luttes de la région de Barroso. Les habitants et habitantes s'y sont organisé·es pour résister à plusieurs projets de mines qui ravageraient le territoire. Notamment un mégaprojet de 593 hectares à Covas do Barroso.

Une région préservée mais convoitée

La région est pourtant considérée par la FAO, l'Agence des Nations-Unies pour l'agriculture et l'alimentation, comme faisant partie du Patrimoine Agricole Mondial, avec, "une alternance de zones agricoles, sylvicoles et pastorales utilisant peu d'intrants, et de zones environnementales encore intactes" (1).

Dans le cadre de la venue d'une délégation zapatiste au Portugal en août 2021, une membre du collectif des médias libres *Compas arriba* qui ont suivi cette tournée nous fait découvrir la lutte des populations locales de la région de Barroso, dans le nord du pays, contre un projet de mine de lithium géante à ciel ouvert.

Cependant la demande grandissante en lithium – qui pourrait se multiplier par trois d'ici 2025, impulsée par la fabrication de batteries de voitures électriques – légitime et justifie le soutien de l'Europe aux politiques extractivistes. La chasse à l'or blanc par les multinationales qui s'enrichissent en creusant les sols du monde entier, se poursuit à l'insu des populations. Cette quête s'avère être une conquête des territoires : planification des occupations, prospection des pillages des ressources, en somme une politique coloniale déjà bien éprouvée. Au Portugal, suite aux appels à projets adressés par l'État aux entreprises minières étrangères, les *pedidos*, ou demandes contractuelles, se multiplient depuis 2017 et recouvrent aujourd'hui plus d'un tiers du territoire.

La région intéresse les multinationales extractivistes depuis plusieurs décennies et est convoitée pour son lithium depuis le début des années 2000. Le mégaprojet de *Covas do Barroso*, porté par *Savannah Ressources*, est le plus avancé. L'APA (Agence Portugaise de l'Environnement) doit se prononcer pour l'ouverture effective de la mine. Le projet contiendrait trois mines de lithium, de feldspath et de quartz à ciel ouvert, une infrastructure de lessivage et à terme un terril de 194 mètres de hauteur. Situé seulement à quelques mètres des premières habitations, il

promet un désastre écologique, social, économique et politique.

Les entreprises et le gouvernement font mine de soutenir la transition énergétique et déploient, en connivence avec l'Union européenne, l'étendard illusoire du capitalisme vert. Le détournement et la pollution des eaux (2), ainsi que l'appauvrissement en profondeur des sols qui seraient induits par l'exploitation, dégrèleraient durablement l'écosystème. Et cela alors même que l'exploitation raisonnée des terres par les agricult·rices et les éleveu·ses, développée autour de l'idée de défense et de préservation, de *cuidado* (soin), rend possible l'autosuffisance et permet la pérennité d'une économie locale. Ces pratiques puisent dans la tradition des *baldios* ou terres communales, qui constituent le socle du système politique, économique et social, et qui déterminent leurs résistances.

2. La pollution est inévitable, puisque le lithium ne se trouve pas à l'état naturel comme métal. Il doit subir une transformation qui est encore plus complexe pour arriver à la qualité requise pour la construction des batteries des voitures. Par exemple, pour les mines à base de saumure lithinifère (Chili, Argentine) il s'agit d'une calcination et d'une "digestion" à l'acide. Ces infrastructures, pour passer à cette qualité de lithium, prévoient le détournement des eaux locales pour leur utilisation. Et après, que devient l'eau polluée ? On peut imaginer le pire.

1. Voir sur <https://www.fao.org/giahs>, "Barroso Agro-Sylvo-Pastoral System, Portugal".

Le récit officiel est millimétré : de la manipulation des médias aux stratégies des grandes entreprises et du gouvernement qui promettent la création d'un bassin d'emplois dans une région qui se désertifie, tout est fait pour décourager les résistances.

La résistance et la solidarité s'organisent

Les résistances se sont organisées peu à peu, au gré de la découverte et de la recherche des informations concernant le projet. Les habitant·es se sont solidarisé·es au sein de différentes associations contre chaque projet de mine et ont constitué un mouvement commun, connu comme "mouvement anti mines". La constitution d'associations leurs permet entre autres d'avoir la légitimité juridique de se renseigner auprès d'institutions comme l'APA (*Agência Portuguesa do Ambiente*) ou le gouvernement. Les collectifs en résistance ont organisé le mouvement avec des marches locales et nationales, des manifestations dans les villes, des plateformes d'information sur les réseaux sociaux, etc.

Le campement d'août 2021, où nous les avons rencontré pour la première



fois, a été pour eux une étape importante, puisqu'il a permis de créer des réseaux de partage et de solidarité au niveau international, en particulier entre la Galice (espagnole) et la région de Barroso, qui sont frontalières.

Alors que des délégations de l'EZLN et du *Congrès National Indigène* (Mexique) rendaient visite aux peuples en lutte et rebaptisaient l'Europe "*Slumil K'ajxemk'op*", *Terre Insoumise* (3), des militant·es internationalistes venu·es du Mexique, de Suisse, d'Espagne et de France ont rejoint la lutte de Covas le temps d'un campement. À l'initiative

3. Voir "*Zapatistes, envahissez-nous !*", *Silence*, n°505, p.32.

de l'association *Todos em Defesa do Covas do Barroso*, la population a accueilli les différents mouvements anti-mines du Portugal et d'Espagne pour cinq jours de rencontres. Les temps partagés ont permis d'exprimer les inquiétudes communes, et ont engagé des discussions autour des expériences et des pratiques de lutte. Ces échanges ont par ailleurs mis en lumière les similitudes des stratégies adoptées par les grands projets sur les différents territoires (les projets miniers liés au lithium prolifèrent, de la Galice à l'Andalousie, de l'Estrémadure aux Asturies, de la Laponie à la Serbie, etc.), et la nécessité d'un réseau d'entraide internationaliste. Au lendemain de la COP 26 à Glasgow et de la dissolution de l'Assemblée nationale portugaise qui constitue une crise politique majeure pour le pays, Barroso creuse les sillons de l'opposition. ♦

➔ Pour en savoir plus

♦ Le collectif *Todos em Defesa do Covas do Barroso* (*Tous ensemble pour la défense de Covas do Barroso*) n'est malheureusement joignable que sur les "réseaux sociaux" de l'internet, au nom de "*UnidosemdefesadeCovasdoBarroso*".

Paloma Ruiz





En Serbie aussi, la résistance à une mine de lithium s'organise

Dans la vallée de Jadar, à l'ouest de la Serbie, l'entreprise anglo-autrichienne *Rio Tinto* entretient le projet de répondre à 10 % de la demande mondiale en lithium, en forant à 600 mètres de profondeur ! Une ressource dont l'utilisation explose ces dernières années, puisque le lithium est nécessaire pour fabriquer les batteries des smartphones et des voitures électriques, entre autres.

En tout, 22 villages et 19 000 habitants, répartis sur presque 300 km², sont menacés par l'installation de *Rio Tinto*, une entreprise déjà réputée pour ses crimes en Papouasie, en Australie et condamnée pour la corruption de dirigeants en Chine. Des forêts anciennes seraient abattues. L'entreprise projette d'utiliser 110 tonnes d'explosifs par mois et 20 000 m³ d'acide sulfurique par an pour extraire le lithium du minéral récupéré. Sans compter les 25 000 m³ d'eaux usées et salées qui seraient rejetées dans la Drina, transformant l'écosystème de toute la région et entraînant la désertification des sols. Depuis quatre ans, des personnes se lèvent pour protester contre le projet. Les opposants et les opposantes ont d'abord mobilisé leur concitoyen·nes

en faisant du porte-à-porte dans les villages de la vallée de Jadar, se sont appliqués à démonter systématiquement les machines qui étaient amenées par l'entreprise, ont organisé des manifestations de masse. Pourtant, le projet a été déclaré d'utilité publique avant même des études environnementales, et les responsables politiques locaux l'ont inclus sans négociation dans leurs projets d'aménagement.

À Loznica, près de la vallée du Jadar où doit s'installer *Rio Tinto*, ainsi qu'à Belgrade, se sont tenues plusieurs grandes marches directement dirigées contre le projet (1).

Puis, en novembre et en décembre 2021, trois samedis consécutifs de blocage du pays ont été déterminants. La mobilisation s'opposait en particulier à une loi qui vise à faciliter

les expropriations dans le cadre des grands projets industriels. Les Serbes ont défilé par dizaines de milliers sur les grands axes, forçant les barrages policiers la première semaine, subissant la seconde semaine l'attaque de groupes violents qu'on suppose envoyés par le gouvernement. Le 8 décembre, le président serbe Vucic acceptait de renvoyer la loi sur les expropriations au Parlement. Fort de cette première victoire, le peuple a repris la rue le 11 décembre, bloquant à nouveau les villes de Belgrade, Nich et Novi Sad pour dénoncer la violence et la corruption du gouvernement. La semaine suivante, le projet de *Rio Tinto* était suspendu par les autorités locales. Le 23 décembre, *Rio Tinto* annonçait la suspension du projet.

Melaine Fanouillère

Auteur du podcast L'actu des oubliés sur <https://audioblog.arteradio.com>. L'Actu des Oubliés raconte les invisibles, les précaires, les opprimés pris-es dans l'œil du cyclone néolibéral, leur résistance quotidienne, leurs expériences sociales et comment elles sèment les graines des pratiques futures.

1. En parallèle des milliers de personnes sont sorties dans les rues pour dénoncer la pollution de l'air : "Belgrade est la capitale la plus polluée d'Europe. Au moins 15 villes de Serbie sont plus polluées que la plus polluée de l'Union européenne. 15 000 personnes sont mortes à cause de la pollution. Cela signifie 50 décès par jour, soit plus que pour le COVID-19", dénonçait Bojan Simisic, activiste de l'ONG *Eco Guard* à Euronews.

L'écoquartier de Bonne

L'ensemble du quartier est construit autour de vastes parcs piétons. Cette photo est prise depuis la caserne d'origine (aujourd'hui un hôtel), seul bâtiment au centre des parcs. C'est le côté sud avec au fond tout un lot d'immeubles neuf et à droite le centre commercial sur lequel on devine les panneaux de photopiles.

Rares sont les écoquartiers qui atteignent à la fois un bon résultat écologique et un bon équilibre social. Si tout n'est pas parfait dans ce quartier de Grenoble, les résultats sont quand même appréciables.

La ville de Grenoble a profité du départ de l'armée dans une caserne du centre-ville, pour y mener un ambitieux projet d'écoquartier. Elle a mis en place une zone d'aménagement concerté sur une surface de 16 hectares dont 8,5 hectares de l'ancienne caserne, le reste étant avant un parc public de 5 hectares. Les premières études remontent à 2000. Les chantiers s'étalent de 2005 à 2016. Le budget aura été de 39 millions d'euros. Les premiers logements sont habités en 2008, année de l'ouverture de l'école construite en ossature bois (16 classes et un restaurant scolaire). Le pilotage a été fait par la ville alors gérée par Michel Destot, avec le soutien de l'agglomération (La Métro) et de la Région, les trois niveaux étant alors gérés par le PS.

Un quartier construit autour d'un vaste espace public

Lorsqu'on y arrive aujourd'hui, plusieurs choses sautent aux yeux : les parcs centraux sont très fréquentés. Il y

a des enfants qui jouent partout, avec les parents assis dans l'entourage. Il y a des terrasses de bars copieusement occupées. Tous les âges sont présents, il y a de nombreuses personnes handicapées car tout est facilement accessible. Il n'y a pas de voitures au cœur des îlots, seulement des piétons et de très nombreux vélos. Moins agréable, il y a sur le côté d'un des parcs, un immense centre commercial.

Il y a donc au centre de l'opération 3,5 hectares d'espaces verts divisés en trois parties :

- une partie de l'ancien parc est restée assez sauvage et est peu fréquentée,
- l'ancienne cour d'honneur de la caserne est devenue une esplanade avec des plans d'eau, elle est entourée sur trois côtés par les anciens bâtiments de la caserne rénovés, d'où une économie de matériaux.
- un nouvel espace, le Jardin des Vallons, comporte des plans d'eau,



des jeux pour les enfants, des cheminements. D'un côté, il y a le centre commercial, sur un autre côté un bâtiment de la caserne sous lequel on peut passer pour rejoindre l'esplanade, et sur les deux derniers côtés, de nombreux logements avec quelques commerces et le cinéma en rez-de-chaussée. Il y a 230 logements dans 4 îlots au sud, 380 autres dans 3 îlots à l'est et trois autres disséminés ailleurs, pour un total de 900 logements dont 38 % sociaux soit 2400 habitant-es.

La densité de logement est la même que celle des quartiers environnants... mais avec un tout autre aspect. Les



Côté nord, une vaste esplanade est très fréquentée par les enfants du quartier. Au fond, deux anciens bâtiments de la caserne. À gauche, c'est aujourd'hui un café, à droite un lieu culturel.



À la gauche d'un ancien bâtiment de la caserne, aujourd'hui rénové en logements sociaux, un petit immeuble de bureaux à énergie positive. Le toit est une installation photovoltaïque.

parcs sont ouverts à tout le monde et des personnes viennent des quartiers voisins pour en profiter.

Des ambitions réelles

La ville a mis en place une équipe composée de personnes d'*Enertech*, de l'*Agence locale de l'énergie* et de *Terre-Eco*, bureau d'études autour du label HQE.

Le projet a appliqué la Réglementation thermique 2012 dix ans avant son entrée en vigueur.

La ville a bien pensé les questions sociales : outre les logements sociaux, on trouve une résidence universitaire, un établissement pour personnes âgées (80

places) qui voisinent avec une résidence hôtelière (104 studios) et un hôtel de luxe.

Il y a de bonnes connexions avec les pistes cyclables et les transports en commun (bus et tramways). Il y a une immense zone commerciale (53 magasins), un cinéma d'art et d'essai (3 salles, 520 places), des bureaux (5 000 m²). L'immeuble de bureaux *Bonne Énergie* est à énergie positive. Il produit plus d'énergie qu'il n'en a besoin : chauffage par géothermie, toiture solaire, forte isolation par l'extérieur. Le centre commercial n'est ni chauffé, ni climatisé : il est bien isolé et seules les personnes qui y passent en assurent le chauffage.

La récupération des eaux de pluie permet d'arroser les espaces verts.

Tout ceci fait que le projet reçoit des prix avant même d'être construit : Grand prix national écoquartier en 2009 et label Ecoquartier en 2013... Peut-être un peu tôt pour juger de sa réussite sociale et écologique (1). Car tout n'a pas été parfait.

Défi thermique non atteint

Le projet prévoyait une performance énergétique de 42,5 kWh/m²/an. En 2011 une étude d'*Enertech*, un bureau d'étude spécialisé dans l'optimisation énergétique des bâtiments, portant sur 438 logements dont 40 % en locatif social, habités depuis 2008, montre que l'on a de 5 à 70 % de consommation énergétique en plus. Pour son directeur, Olivier Sidler, il y a d'abord des malfaçons lors de la construction, notamment dans la gestion de l'étanchéité des bâtiments.

Il y a aussi que les locataires n'acceptent pas que le chauffage soit bloqué à un niveau assez bas (19°C)... et nombre d'entre eux se sont équipés de radiateurs électriques ! Sur le papier, vivre à 19°C dans un bâtiment bien isolé est considéré comme la normale, mais de nombreuses personnes estiment que c'est trop froid.

Le centre commercial est équipé en toitures de 1 000 m² de photopiles et de capteurs solaires thermiques qui devaient couvrir la moitié des besoins en eau chaude sanitaire. Mais il y a plus de consommation d'eau chaude que prévue et donc le complément, assuré par une cogénération gaz et électricité, est plus sollicité.

Malgré cela, les résultats sont meilleurs que dans les logements neufs réalisés avant dans la ville : pratiquement, les charges sont deux fois moins élevées que dans le logement social antérieur.

Limites de la concertation

La ville se vante d'avoir fait de nombreuses concertations permettant

1. La revue *Le Postillon* a révélé dans un article de décembre 2009, que ces prix ont été attribués par un jury dans lequel sont présentes des entreprises très peu écologistes : *GDF*, *Véolia*, *EDF*, *La Lyonnaise des Eaux*, *la Caisse des Dépôts* et de diverses fédérations du BTP et de la promotion immobilière, mais aussi le président de l'Association des Maires des grandes villes de France... et Michel Destot, maire de Grenoble, Stéphane Siebert, et Philippe de Longevialle, adjoints à la ville de Grenoble, Yves Lyon, architecte travaillant pour la ville de Grenoble, etc.

d'associer les citoyen·nes et les institutions au projet. Mais ce sont rarement les habitant·es actuelles qui ont assisté aux différentes réunions.

Les habitant·es ont donc découvert en arrivant les innovations... et toutes ne sont pas très appréciées. Ainsi, certaines façades des logements sociaux étaient végétalisées (lierre) pour éviter la surchauffe en été... mais la végétation en façade favorise l'accès des insectes au logement et certain·es ont eu recours aux pesticides, quand ce n'est pas carrément la destruction du végétal. Lors de notre passage, nous n'avons vu aucune façade végétalisée : elles ont été supprimées.

Le lino écologique utilisé pour certains sols nécessite *"un lavage à sec, avec de l'huile de lin ou de la farine de bois"* selon les recommandations du bailleur. La plupart ne le font pas, se contentant de laver à l'eau. Certains ne supportent pas l'odeur de colle et mettent le paquet sur les détergents, ce qui détruit le lino !

Il y a des interrupteurs coupeurs de veille dans le salon... c'est une source de confusion qui provoque sans cesse des arrêts d'appareils électriques non désirés.

La ventilation double-flux fait un bruit continu, nécessite un entretien que la plupart ne font pas. D'où l'arrêt de cette ventilation. Cela entraîne le choix d'ouvrir les fenêtres pour renouveler l'air, ce qui augmente les besoins de chauffage.

Lors d'une rencontre, la régie affirme que les dysfonctionnements proviennent des habitant·es qui ne font pas ce qu'on leur demande. D'où la réplique d'un habitant : *"alors c'est nous le problème ?"*

Limites écologiques

Le projet prévoyait une économie de place pour la voiture de 40 %. Or, malgré la densité des transports en commun disponibles, le choix a été fait de maintenir un garage par logement. Seuls les bureaux sont sans garages. 480 places de voiture sont disponibles en sous-sol pour le seul centre commercial.

Ce n'est pas parce qu'elles sont en sous-sol que les voitures ne sont pas là.

La commune a été trop frileuse sur la question et très vite, le manque de garages pour vélos a été criant et l'espace qui leur est alloué a dû être redimensionné.

Le centre commercial affiche certes de bons critères énergétiques... mais ne comporte aucun magasin local, uniquement des franchises que l'on trouve partout. Autant dire qu'il s'y vend des produits qui viennent de partout dans le monde et donc avec une empreinte énergétique énorme. Le centre commercial a de fait éliminé tout commerce local dans le voisinage. Une énorme erreur de conception... qui s'explique par l'apport de financement du centre commercial.

Alors que les espaces collectifs sont grands, nous n'avons vu aucun jardin partagé, ni aucune zone de compostage.

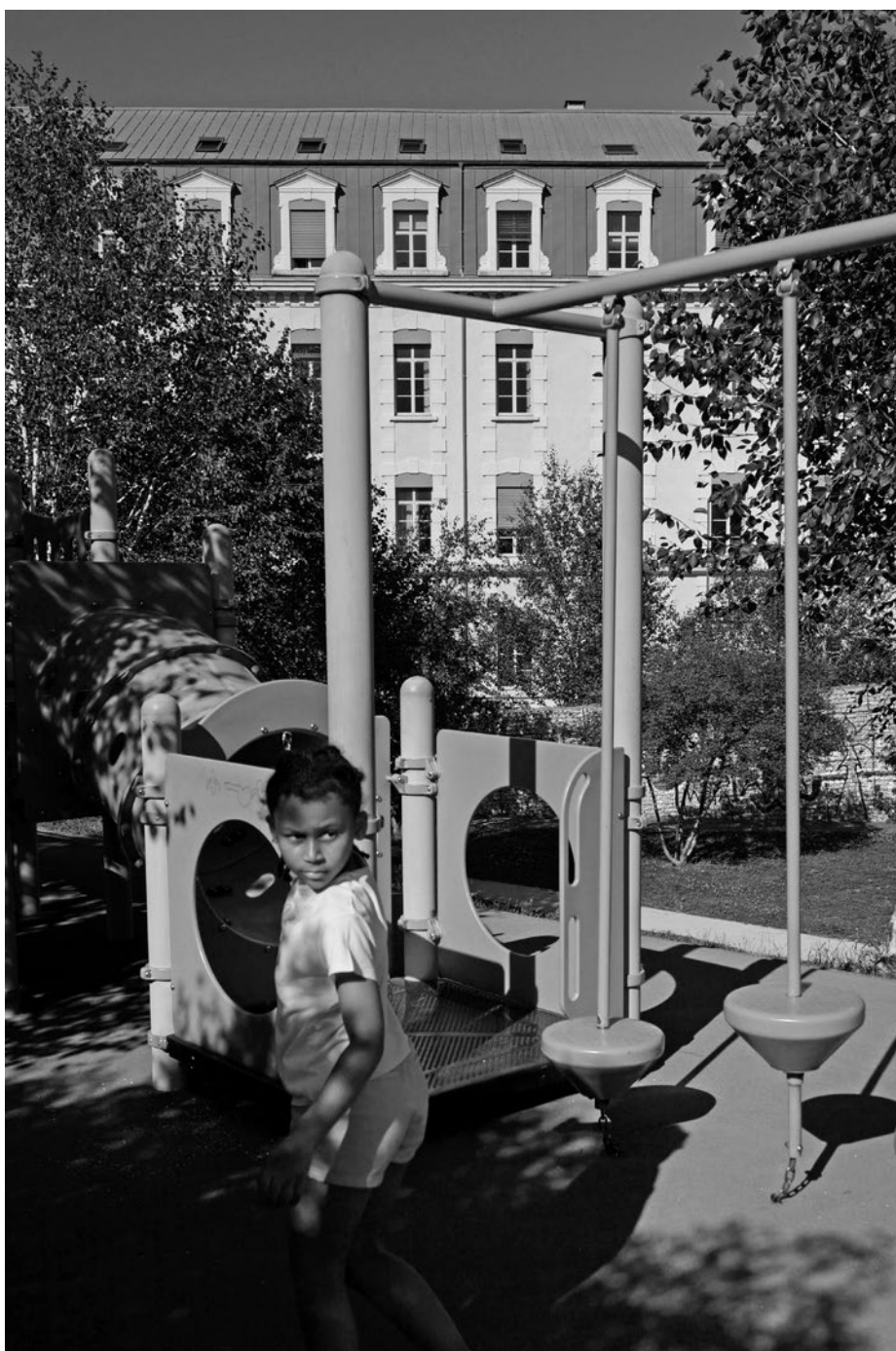
Cela reste une belle réussite sociale et c'est mieux que la plupart des éco-quartiers que nous connaissons. Mais on est encore loin d'une démarche écologique. ♦

➔ Pour aller plus loin

♦ "La vie en écoquartier : 'C'est beau, mais y a plein de bestioles'", Vincent Renaud, *Rue89 Lyon*, 18 novembre 2016

♦ "À Grenoble, les ratés du premier écoquartier français", Benoît Pavan, *Le Monde*, 9 novembre 2011, ou <https://benoitpavan.files.wordpress.com>

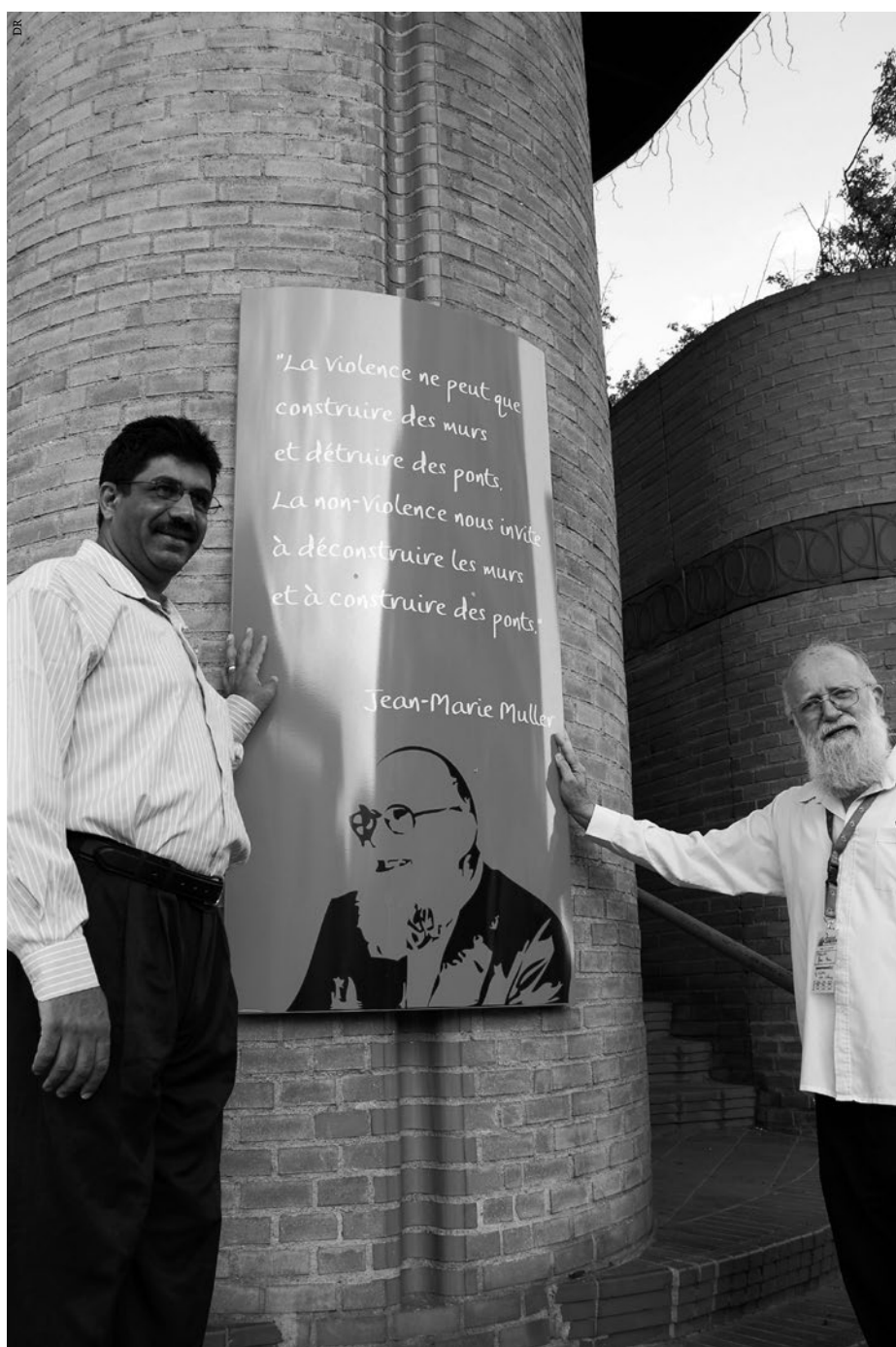
♦ "À Grenoble, la caserne de Bonne n'a pas que du bon", François Carrel, *Libération*, 2 avril 2012



Les vastes aires de jeux prévues pour les enfants rencontrent un vif succès.

› Texte : **Guillaume Gamblin**

Jean-Marie Muller, la non-violence est une philosophie de combat



Jean-Marie Muller, décédé le 18 décembre 2021 à l'âge de 82 ans, a posé les bases philosophiques d'une non-violence politique en enracinant sa pensée dans l'action.

Né à Vesoul en 1939, Jean-Marie Muller enseigne la philosophie jusqu'en 1970, date à laquelle il quitte l'enseignement pour se consacrer à la non-violence. En 1967, il renvoie son livret militaire au ministre de la Défense et est condamné à 3 mois de prison avec sursis. En 1974, il est l'un des fondateurs du MAN, *Mouvement pour une alternative non-violente*. Il est l'auteur de 36 livres consacrés à la non-violence.

Sa pensée se forge dans l'action. "Je ne crois pas que l'on puisse être non-violent avant de s'engager dans l'action non-violente. C'est précisément en entrant dans l'action non-violente que l'on devient non-violent, de même que c'est en forgeant que l'on devient forgeron. Prétendre être non-violent sans agir, ne serait-ce pas comme prétendre être forgeron sans forger ?" (1) Il prend part à la lutte du Larzac, et participe en 1973 à l'expédition du *Bataillon de la paix* à bord du *Fri* pour protester contre les essais nucléaires français en Polynésie.

1. "MAN. À la recherche d'une sagesse politique", dans *Gandhi, artisan de la non-violence*, hors-série de *Non-Violence Actualité*, 1991.

Avec Ziad Medoukh, enseignant de Gaza engagé dans la non-violence, au Centre de ressources sur la non-violence de Colomiers (Haute-Garonne).

Une pensée enracinée dans des engagements collectifs

Installé près d'Orléans avec sa femme Hélène et leurs deux enfants, il parcourt également le monde jusque dans les années 2010 à la rencontre des mouvements de lutte, de libération et de défense des droits en Colombie, au Liban, en Palestine, en Irak, au Tchad, au Cameroun, avec les Kurdes et les Basques, etc.

Sa pensée se forge en lien avec une réflexion et un engagement collectif, d'abord au sein de la communauté non-violente d'Orléans, puis du MAN, de l'IRNC (*Institut de recherche sur la résolution non-violente des conflits* qu'il contribue à fonder en 1984), de la revue *Alternatives Non-Violentes*, ou encore du Comité pour l'Intervention Civile de Paix.

Orateur, il marque plusieurs générations de militant·es et constitue souvent le déclic vers l'engagement non-violent. C'est après l'avoir écouté que le Général Jacques De Bollardière, ancien résistant, mis aux arrêts pour avoir refusé la torture en Algérie, s'engage à ses côtés dans le combat non-violent.

"La violence ne mérite pas seulement une condamnation, elle exige une alternative"

Au fondement de la pensée de Jean-Marie Muller il y a un travail pour clarifier les concepts. En effet, sans distinguer la violence de l'agressivité, de la force, de la lutte et du conflit, il est inutile d'aller plus loin car on restera dans la confusion la plus totale, et parler de "non-violence" devient alors absurde (2).

La violence est un acte ou une situation qui porte atteinte à l'intégrité de la personne. "La violence blesse et meurtrit l'humanité de celui qui la subit", mais également "l'humanité de celui qui l'exerce" (3).

Pour saisir la vérité de la violence, il faut se placer du côté de celui ou celle qui la subit. "Si, pour définir la violence, on se place du côté de celui qui l'exerce, on risque fort de se tromper sur sa véritable nature en entrant aussitôt dans les processus de légitimation qui justifient les moyens par la fin. Il faut donc définir la violence en se situant d'abord du côté de celui qui la subit. Ici, la perception est



Lecture collective d'extraits du livre de Jean-Marie Muller *Stratégie de l'action non-violente* par les activistes lors du blocage du sommet sur les forages pétroliers en haute mer, organisé par ANV-COP21 à Pau en 2016.

immédiate." (4) Or l'histoire des guerres est racontée par celles et ceux qui ont vaincu.

Dès lors que la violence est identifiée non pas comme une solution mais comme un problème, il devient nécessaire de lui trouver des alternatives. Jean-Marie Muller ne cessera d'explorer quels peuvent être les "équivalents fonctionnels" de la violence dans différents contextes : les stratégies d'action non-violente pour lutter contre les injustices établies, la défense civile non-violente comme alternative à la défense armée, ou encore l'*Intervention civile de paix* (ICP) dans les zones de conflit comme alternative à l'intervention militaire (5).

Stratégie de l'action non-violente

Jean-Marie Muller séjourne plusieurs fois en Inde et va devenir l'un des meilleurs spécialistes de la pensée gandhienne. Son ouvrage *Stratégie de l'action non-violente* constitue une référence. Il y décortique les étapes d'une action non-violente, nombreux exemples à l'appui. "En dramatisant l'injustice, l'action non-violente exerce sur l'adversaire une pression morale, en tarissant les sources de son pouvoir, elle exerce sur lui une contrainte sociale",

écrit-il (6). Son livre est traduit en polonais et est utilisé comme manuel par le mouvement de résistance *Solidarnosc* dans les années 1980, et exerce aussi par la suite une influence dans le monde arabe où il est traduit.

C'est un plus grand malheur d'exercer la violence que de la subir

Jean-Marie Muller laisse un héritage essentiel au niveau de la philosophie de la non-violence. En synthétisant de nombreux apports et en clarifiant les concepts, il pose les bases d'une pensée laïque de la non-violence, qu'il veut de portée et de valeur universelle. Dans ses ouvrages philosophiques, il aime "rendre visite" aux philosophes, pour dégager ce qui peut aider à fonder une philosophie de la non-violence et ce qui y fait obstacle. Il s'intéresse aux œuvres de Freud, Jankélévitch, Kant, Eric Weil, Simone Weil, Lévinas, Camus ou encore René Girard. Pour lui, "c'est l'un des fondements philosophiques de la non-violence que c'est un plus grand malheur pour l'homme d'exercer la violence que de la subir" (7). Ainsi, "la transcendance de l'homme, c'est cette possibilité de préférer mourir pour ne pas tuer que de tuer pour ne pas mourir, parce que la dignité de sa vie a plus de prix à ses yeux que sa vie elle-même" (8).

2. Ce qui l'amènera à publier le *Lexique de la non-violence* (hors-série d'*Alternatives Non-Violentes*) en 1988 puis le *Dictionnaire de la non-violence* en 2005 aux éditions du Relié.
3. *Le principe de non-violence. Une philosophie de la paix* (Desclée de Brouwer, 1995) p. 36.

4. *Ibid.*, p. 34.

5. Ce qu'il développe dans ses livres *Stratégie de l'action non-violente* (Fayard, 1972), *La dissuasion civile* (avec Christian Mellon et Jacques Sémelin, Fondation pour les études de défense nationale, 1985), et *Principes et méthodes de l'intervention civile* (Desclée de Brouwer, 1997).

6. *Stratégie de l'action non-violente*, op.cit., p. 45.

7. *Le principe de non-violence*, op. cit., p.75.

8. *Ibid.*, p.85.

Désarmer les dieux

Jean-Marie Muller est un penseur laïque mais également en dialogue critique constant avec l'institution catholique notamment, se définissant parfois comme "un malcroyant hors les murs". Pour lui, la doctrine chrétienne de l'amour est insuffisante. Notre histoire est en grande partie la somme des guerres que les humains se sont livrés les uns aux autres au nom de cet amour. Il faut donc lui substituer la non-violence comme référent éthique universel.

À la différence d'une conception répandue de la non-violence, spirituelle et un peu mystique, basée sur la conversion de l'adversaire, il affirme que *"l'action directe non-violente a pour but immédiat non pas d'établir avec l'adversaire des relations d'amour mais de créer un rapport de forces"* et de le contraindre (9).

Il s'applique, notamment dans son ouvrage *Désarmer les dieux*, à tenter de *"désarmer les prophéties et les théologies"*, en déconstruisant les représentations d'un dieu armé, passant *"du Dieu des armées au Dieu désarmé"* (10). Pour cela, il passe le christianisme et l'islam (leurs pratiques et leurs doctrines) au crible de la non-violence, référent éthique universel et critère de jugement du religieux.

Contre la préméditation du crime nucléaire

Jean-Marie Muller s'engage dans les années 70 avec le MAN dans la "troisième voie" alternative au capitalisme et au communisme que constitue alors le socialisme autogestionnaire, puis il restera toute sa vie proche de la gauche altermondialiste.

En réponse aux critiques formulées contre la désobéissance civile, il écrit : *"L'histoire nous apprend que la démocratie est beaucoup plus souvent menacée par l'obéissance aveugle des citoyens que par leur désobéissance"* (11).

L'un des principaux combats de Jean-Marie Muller concerne l'opposition à la bombe atomique et à la doctrine de la dissuasion nucléaire. Il plaidera jusqu'à la fin de sa vie pour un

désarmement nucléaire unilatéral de la France. Pour lui, *"la préméditation du crime nucléaire constitue la négation et le reniement de toutes les valeurs morales, éthiques, intellectuelles et spirituelles qui fondent la civilisation"* (12).

Silence a donné à plusieurs reprises la parole à Jean-Marie Muller dans ses pages (13). Son action et ses écrits nous rappellent que *"même si la non-violence n'offre pas toujours la bonne réponse, elle pose toujours la bonne question"* (14). ♦

12. Voir son livre *Libérer la France des armes nucléaires*, Chronique Sociale, 2014.

13. Voir ses entretiens avec André Bernard, anarchiste non-violent, "Agir ensemble contre le pouvoir militaire ?" et "Quelles bases communes entre anarchisme et non-violence ?" dans *Silence* n°356 d'avril 2008, ou encore "Le meurtre est la question posée. Les Palestiniens et les Israéliens face au mur de la violence", dans *Silence* n°357, mai 2008.

14. *Le courage de la non-violence*, op. cit., p. 113.

➔ Pour aller plus loin

- ♦ www.jean-marie-muller.fr
- ♦ MAN, 47 avenue Pasteur, 93100 Montreuil, tél. : 01 45 44 48 25, www.non-violence.fr.
- ♦ *Stratégie de l'action non-violente*, Fayard 1975, Le Seuil 1981.
- ♦ *Le principe de non-violence*, Desclée de Brouwer, 1995
- ♦ *Gandhi l'insurgé*, Albin Michel, 1997
- ♦ *Vers une culture de non-violence*, avec Alain Refalo, Dangles, 2000
- ♦ *Dictionnaire de la non-violence*, Le Relié, 2005
- ♦ *Désarmer les dieux*, Le Relié, 2010
- ♦ *L'impératif de désobéissance*, Le passager clandestin, 2011

Délégitimer la violence

C'est sans doute le pilier central de la réflexion de Jean-Marie Muller que de délégitimer la violence, en faisant la distinction entre violence légitime et nécessaire. *"La violence se donne toujours pour justification de n'être qu'une violence seconde qui s'oppose à la violence première de l'autre"*, estime-t-il (1). *"L'histoire a amplement prouvé non seulement [que la doctrine de la guerre juste] n'a pas arrêté la moindre guerre, mais qu'elle a permis au contraire de toutes les justifier."*

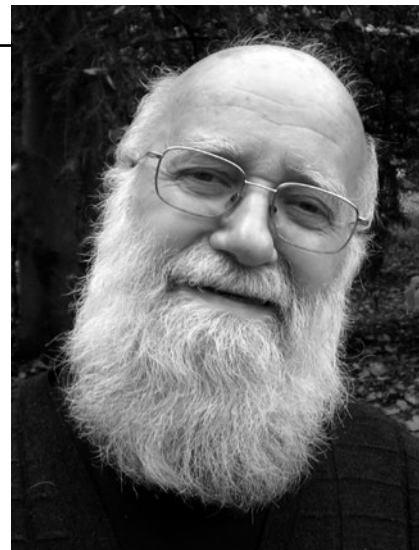
Nécessité ne vaut pas légitimité : *"Même lorsque la violence apparaît nécessaire, l'exigence de non-violence demeure ; la nécessité*

de la violence ne supprime pas l'obligation de non-violence." Même lorsque la violence s'est avérée malheureusement nécessaire faute d'alternatives dans certaines situations, on doit la considérer comme un échec. La seule attitude éthique consiste à refuser de la célébrer comme une victoire, mais au contraire à prendre le deuil des personnes que nous avons dû tuer ou meurtrir. Et à renforcer les efforts pour lui chercher des alternatives efficaces.

"En définitive, ce qui fonde la culture de la violence, ce n'est pas tant la violence que sa justification", estime-t-il. *"Si nous légitimons aujourd'hui la violence pour la bonne cause, comment pourrions-nous nous opposer demain à ceux qui légitimeront la violence pour la mauvaise cause ? Suffira-t-il de discuter seulement de la cause et non plus de la violence ? Évidemment non."* *"Justifier la violence qui s'avère aujourd'hui nécessaire, c'est rendre la violence encore nécessaire demain ; c'est déjà justifier toutes les violences à venir et c'est enfermer l'avenir dans la nécessité de la violence"*, conclut-il.

À l'inverse, *"La vérité de la non-violence est d'abord la vérité de la relation à l'autre et, dès lors, elle est le contraire même d'une idéologie qui sacrifie la relation à l'autre pour faire triompher la vérité."*

1. L'ensemble des citations de cet encadré sont tirées de son livre *Le courage de la non-violence* (Les éditions du Relié, 2001), respectivement pages 200, 215, 118, 67, 123, 124 et 105-106.



9. *Stratégie de l'action non-violente*, op.cit., p. 40.

10. *Désarmer les dieux*, Les éditions du Relié, 2010, p. 19.

11. *Dictionnaire de la non-violence*, op. cit., p. 90. Voir aussi son livre *Désobéir à Vichy. La résistance civile des fonctionnaires de police*, Presses universitaires de Nancy, 1994.

"Nos collègues non vaccinées ne nous menacent pas, la défiance envers elles nous menace"

En soutien aux 4 camarades du Centre Médico-Psycho-Pédagogique de Strasbourg qui ont refusé la vaccination et qui ont été interdites d'exercer, voici un texte rédigé par Georges Yoram Federman, "psychiatre gymnopédiste" à Strasbourg, relais local de *Silence*, et proposé à la signature d'autres collègues :

"(...) Nous sommes vaccinés ou non et respectons nos postures plus complémentaires que divergentes. Nous estimons qu'il est fautif d'imposer un passe sanitaire (et bientôt vaccinal) aux soignants réticents à la vaccination.

On peut comprendre le besoin de protéger la population par la vaccination de masse sachant qu'il s'agit avant tout de protéger les plus vulnérables. Mais nous comprenons aussi très bien les réticences légitimes de tous ceux qui estiment à juste titre que nous ne disposons pas d'assez de recul pour mesurer tous les effets secondaires possibles à venir.

Nous nous faisons mutuellement confiance depuis des lustres et avons décidé de continuer à nous faire confiance. C'est une partie de l'effet thérapeutique de nos institutions. Nos collègues non vaccinées continuent à nous inspirer confiance et nous savons qu'elles continueront à prendre soin de nos petits et grands patients. Leurs qualités professionnelles et humaines sont intactes. Elles n'ont pas été atteintes par la COVID qui menace plutôt nos cohésions relationnelles, professionnelles et sociales. C'est cela que nous ne voulons pas perdre.

Nos collègues non vaccinées ne nous menacent pas. Elles ne menacent pas leurs patients à qui leurs soins manquent cruellement. Elles ne commettent ni faute, ni crime et leur position qui continue à être discutée nous interroge sur la qualité de notre avenir commun.

Car nous sentons bien que ce qui est en jeu, au-delà de la crise actuelle, c'est la dimension humaine de la société des Hommes de demain contrôlée par décrets et lois sanitaires autoritaires ou acceptant certains risques inhérents à toute vie non évaluée, non mesurée, non assurée de la naissance à la mort. (...)

Nous acceptons les différences de choix par rapport à la vaccination et ne nous sentons pas en danger. Nous avons les moyens d'être prudents et sommes habitués à prendre des risques raisonnés dans l'intérêt de nos patients et au service du Soin. Nous redoutons les effets dévastateurs des clivages et des manichéismes idéologiques. Nous apprécions de ne pas toujours être d'accord.

Nous n'acceptons pas et nous ne supportons pas que des collègues dont nous connaissons la qualité et la noblesse professionnelles puissent se retrouver au ban de nos métiers et de la société pour une faute imaginaire qu'elles n'ont jamais commise.

Ne nous trompons pas de cible. Ces praticiennes sont nos alliés et nos chères collègues et nous demandons leur réintégration. Nous contribuerons à réduire leur peine financière par la création d'une caisse de solidarité. Nous considérons que ce qui leur est infligé, nous est infligé. "

Georges Yoram Federmann

Strasbourg, décembre 2021

Merci

Merci *Silence* pour votre revue. Information, positivité, tout pour nous garder le moral !

Alison Willie, Ariège

Même en bossant à EDF, je prends plaisir à lire votre revue tous les mois ! Continuez !

Michael Gaudin, Isère



Orianne Le Roux

Pour l'écologie : vive la croissance effrénée !

Nous, adeptes de la croissance, sommes totalement opposés à la décroissance synonyme de récession, chômage et pauvreté. Nous sommes pour une écologie positive, pas une écologie punitive. Nous sommes pour le développement durable, l'économie circulaire, la croissance verte, enfin tout ce qui permettra de poursuivre le système actuel le plus longtemps possible. Alors que les décroissants veulent nous faire retourner dans les cavernes !

Nous sommes pour le progrès qui innove la nouveauté, et nous pensons que la technique permettra de régler les problèmes qu'elle a engendrés. Nous sommes pour une écologie synonyme de croissance. N'oubliez pas ce que disait l'ancien PDG de *General Electric* Jeff Immelt : "Green is green" (en référence à la couleur du dollar), ainsi que ce que disait l'ancienne présidente du MEDEF : "un peu de croissance pollue, beaucoup de croissance dépollue" !

Nous sommes pour le nucléaire (le moyen le plus dangereux pour faire bouillir de l'eau), la voiture électrique et l'hydrogène. Nous pensons que quitte à détruire la forêt amazonienne, autant le faire avec des bulldozers électriques, et s'ils sont solaires c'est encore mieux !

Les décroissants sont des Cassandre qui passent leur temps à prédire la fin du monde. Comme les épidémiologistes qui nous prédisent l'imminence d'une pandémie depuis des décennies. Et alors, rien ne se passe, la maladie c'est fini !

Nous pensons que le bonheur réside dans le toujours plus. Nous avons le soutien du grand philosophe Luc Ferry, celui qui a dit après l'éruption du volcan Islandais Eyjafjallajökull alors que le trafic aérien était perturbé : "Vous voyez, la nature c'est l'ennemi de l'homme !". On se demande quand même ce qu'il mange depuis qu'il est né... Alors que les décroissants, pour promouvoir la sobriété, se réfèrent à des philosophes "has been" de l'antiquité comme Sénèque et Epicure.

Nous sommes pour le transhumanisme, et ceux qui le refuseront seront les chimpanzés du futur ! Comme les pays qui choisiront la décroissance seront les Zimbabwe du futur !

Les décroissants nous disent qu'une croissance infinie est impossible dans un monde fini. Mais nous avons trouvé la solution, nous pensons que la Terre est plate et infinie ! Et quand bien même elle serait ronde et finie (mais ça reste à démontrer), nous pensons qu'il est possible de découpler le prélèvement des ressources de notre empreinte écologique. Et même si ça n'a jamais été observé, ça ne veut pas dire que ce n'est pas possible. Ça doit être notre graal ! Et puis pourquoi se soucier de cette planète, alors que grâce à Elon Musk nous allons pouvoir aller en coloniser d'autres !

Mais il y a quand même une décroissance à laquelle nous sommes favorables, c'est celle de la population. Mais surtout dans les pays pauvres. Enfin pour finir nous, les adeptes de la croissance, n'avons aucun scrupule à déplorer les conséquences des causes que nous chérissons.

Etienne Mangin

Adeptes de la croissance et platiste
Territoire de Belfort

Réflexions avant injection

J'attendais le vaccin *Valneva* avant de me faire vacciner contre le Covid : un vrai vaccin, à la Pasteur, élaboré par un petit laboratoire français, en suivant honnêtement le protocole réglementaire. Ainsi ce vaccin ne doit-il être mis en vente qu'après la troisième phase d'évaluation (contrairement à ce qu'ont fait les grands labos qui n'ont pas encore achevé cette troisième phase d'évaluation de leurs produits !). Les vrais vaccins bénéficient d'un recul de plus d'un siècle, et j'avais bien plus confiance en *Valneva* qu'en ces thérapies géniques indument appelées "vaccins". Le gouvernement français n'a pas subventionné ces recherches. Ainsi, il semble bien que ce vaccin, le seul habilité à revendiquer cette appellation, n'a pas reçu le soutien qu'il pouvait espérer. Qui sont les "anti-vaccins" dans cette histoire ? Parlons de la fameuse "balance bénéfices-risques". J'ai eu le Covid, je suis donc immunisée et l'immunité acquise par la maladie est plus puissante et plus durable que l'immunité vaccinale. Pour moi, donc, la "balance bénéfices-risques" penche toute du côté des risques. Je suis pourtant obligée de prendre ces risques, contre mon gré.

En réalité, le gouvernement use de la menace et du chantage. Si nous n'obtempérons pas, plus de travail, plus de vie sociale, à moins de déboursier 25 € pour faire un test dont la validité dure 24 h. Mais on a le choix, n'est-ce pas ? J'obtempère donc, en me faisant injecter un produit dans lequel je n'ai aucune confiance, en cédant à la menace et au chantage, avec la conscience de manquer de courage et de détermination. Pourquoi ? D'abord, j'ai pris

des engagements que je veux tenir : engagements envers des musiciens pour des concerts où je chante comme soliste et où je ne veux pas faire défection, activité bénévole dans des EHPAD auprès de résidents que j'ai envie de continuer à voir. Il y a aussi des motifs plus égoïstes, comme le plaisir d'aller aux spectacles pour lesquels j'ai déjà acheté des billets (mais si c'était ma seule raison, je pourrais y renoncer). L'aspect financier compte aussi : payer sans arrêt des tests valables seulement 24 h finit par grever un budget. C'est d'ailleurs un autre aspect écœurant de la stratégie dite "sanitaire" du gouvernement : les moins riches n'ont aucune échappatoire.

Ensuite, je suis bien consciente que je supporte très mal la pression sociale. Me singulariser n'a jamais été facile pour moi, et c'est presque un soulagement de "revenir dans le rang". D'ailleurs, quand je vois tant de personnes autour de moi qui en sont à leur troisième injection et qui vivent très bien, je me dis que c'est peut-être moi qui ai tort. Il est si confortable de penser comme la grande majorité de ses concitoyens ! C'est une grande tentation...

Je reconnais que c'est de la lâcheté, et c'est de toute façon une pure illusion : plus on cède à la force, plus la force repousse les limites... En fait, je me donne sans doute juste un petit sursis. En attendant, je soutiendrai autant que je le pourrai ceux qui continuent la lutte. Cette lettre est une de mes façons de le faire, auprès de ceux qui peuvent m'écouter (même s'ils n'adhèrent pas à ce que je dis).

Catherine
Seine-et-Marne

Retour à la terre ?

Bel article que celui d'Alexandra Stoléru et Clara Touzard [*Raconter la décroissance des villes par le matériau terre*, Silence n° 508, p.34] qui imagine comment un quartier de Lyon pourrait se ré-ensauvager si la population venait à quitter la ville du fait d'une politique de décroissance. Ce serait bien d'aller un peu plus loin. Comment peut-on espérer "digérer" les polluants actuels en mélangeant les déchets de déconstruction avec la terre pour de nouvelles constructions ? De tout temps, la construction des bâtiments et des routes a été l'occasion de "cacher" nos déchets. Ainsi, des sous-couches de route et des murs sont construits avec des mâchefer. Ceux-ci sont des restes de la sidérurgie ou de l'incinération des déchets. On y trouve tous les éléments polluants possibles. Si dans un mur, inerte pendant des décennies, cela ne pose pas de problème, il n'en est plus de même si on veut le recycler. Les sous-couches des rues posent déjà des problèmes d'infiltration de polluants dans les sols (métaux lourds par exemple, radioactivité).

Nos grandes firmes adorent diluer la pollution : on prend un produit pollué (le mâchefer), on le mélange avec un produit sain (la terre) jusqu'à ce que les concentrations soient inférieures aux limites fixées par la loi (souvent influencée par les mêmes firmes). Et le tour est joué ! C'est ainsi qu'on nous dit que des plantes peuvent dépolluer un sol... mais en polluant les plantes car la quantité de métaux lourds reste la même.

Il faudrait penser à isoler ce qui est pollué plutôt que de diluer.

Au cours des reportages faits pour *Silence*, à plusieurs reprises, nous sommes tombés sur des "écoquartiers" construits sur d'anciennes zones industrielles où la dépollution a consisté à changer la terre en surface... et avec interdiction pour les habitants de planter des arbres fruitiers dans les potagers car les racines feraient remonter la pollution dans les fruits. À chaque fois, je plains ceux et celles qui consomment de tels aliments. Car une plante apparemment de surface peut avoir des racines tout aussi profondes qu'un arbre !

Michel Bernard
Rhône

Nous avons également reçu...

Essais

■ **Slow forêt**, Pascal Mathieu, éd. Ulmer, 2021, 220 p., 26 €. Par définition, la gestion d'une forêt se fait sur un temps long. L'auteur, forestier, explique dans ce livre comment observer et exploiter une forêt de manière peu coûteuse en énergie, en respectant au mieux les écosystèmes. C'est richement illustré. Mais cela reste dans une logique de rentabilité économique.

■ **Cheminer avec le vivant**, Carole Babin-Chevaye, Didier de la Porte, éd. Leduc, 2021, 220 p., 18 €. Dialogue entre l'autrice et un spécialiste de l'agriculture biodynamique, sur nos relations avec la nature, les animaux et comment on peut être agriculteur et chercheur-se.

■ **Éthique de la terre**, J. Baird Callicot, éd. Wilproject, 2021 [2010, 1985], 410 p., 14 €. Réédition d'un des premiers livres sur la philosophie écologique, paru initialement aux États-Unis. Ce que change sur le plan éthique le fait que l'humain ne soit pas face à la nature, mais dans la nature.

■ **Lettre à une Noire**, Françoise Ega, préface d'Elsa Dorlin, éd. Lux, 2021 [1976], 18 €. Histoire du quotidien d'une Antillaise à Marseille en 1963-1964. Le racisme vu de l'intérieur. Cela se lit comme un roman. Et il n'est malheureusement pas sûr que beaucoup de choses aient changé 60 ans après.

■ **La bougeotte, nouveau mal du siècle ?**, Laurent Castaignède, Ecosociété, 2021, 168 p., 15 €. Les premiers cas avérés remontent au 19^e siècle, puis la pandémie a proliféré sur toute la planète dans la seconde moitié du 20^e siècle. L'autophilie, la fièvre du rail, la croisière et l'avionite ont été ses principaux vecteurs. Aujourd'hui, la bougeotte fait des ravages à tous niveaux, écologiques, sociaux et sociétaux. Quelques remèdes peuvent être proposés.

■ **Ré-ensauvageons la France**, Plaidoyer pour une nature sauvage et libre, Gilbert Cochet et Stéphane Durand, éd. Babel, 2021, 144 p., 6,90 €. Passant en revue tous les grands milieux naturels français, cet ouvrage

dresse une liste des animaux sauvages protégés ou réintroduits en France, ainsi que de ceux qui ont fait des retours spontanés à la faveur du réaménagement de leurs espaces de vie et grâce à la protection des forêts. Les auteurs proposent un éventail de solutions simples pour assurer le bien-être et l'épanouissement de tous, hommes, plantes, animaux. Le livre se clôt par un petit bréviaire à l'usage des décideurs.

■ **Théâtre-forum de la complexité, en mouvement entre soi et le monde**, Anne Berchon, François Bousquet, éd. Chronique Sociale, 2021, 132 p., 14,90 €. Le théâtre-forum consiste à mettre en situation un problème et à proposer aux publics d'imaginer les solutions, puis de les tester sur scène. Le livre rappelle la méthode et montre à travers de multiples exemples son potentiel.

■ **Calendrier lunaire 2022**, Michel Gros, www.calendrier-lunaire.fr, 2021, 132 p., 8,80 €. Jardiner avec la lune, calendrier des semis, se couper les cheveux au bon moment...

■ **La médecine, un mode de production industriel**, Jean-Pierre Gicquel, éd. Prophylaxies, 2021, 412 p., 20 €. Dans un monde capitaliste, tout doit être marchandisé, industrialisé, uniformisé. Et la santé, que ce soit les médicaments, l'hôpital, la sécurité sociale, les vaccins... n'échappe pas aux règles de rentabilité au détriment de l'humain. À partir de témoignages, une critique acerbe de notre système de santé.

■ **Ce que vaut la vie**, Matthias Delori, éd. Amsterdam, 2021, 290 p., 20 €. Pourquoi tolère-t-on les "dommages collatéraux" des mesures dites antiterroristes. Certaines de ces mesures tuent plus que ce qu'elles combattent. Parce que le libéralisme a donné une valeur aux humains et que celle des Occidentaux est estimée plus élevée que celle d'autres populations. Comment peut-on accepter une telle hiérarchisation de nos vies ?

■ **La terre comme communauté, sélection de textes d'Aldo Leopold**, D. Vallauri et J. C. Génot, éd. Wildproject, 2021, 211 p., 10 €. Il y a presque un siècle que

Essais

Les médias contre la rue 25 ans de démobilitation sociale

Acrimed

Acrimed, Association Critique des Médias fondée en 1995, relate les manipulations sémantiques des éditorialistes des médias grand public. À travers un décortiquage précis de leurs prises de position, il est question ici de démontrer de quelle manière les mouvements citoyens sont démontés par les tenants de l'information nationale. De reportages à charge en prises à partie des grévistes et autres manifestant-es, les médias dominants maltraitent les mobilisations sociales et soutiennent "l'aréforme" en cours, quelle qu'elle soit. Acrimed nous invite ici, avec pléthore d'articles, visuels, tableaux, etc., à passer au crible la morgue et le mépris des défenseurs de l'ordre social, du moins celui auquel ils se réfèrent avec virulence, celui prôné par l'État et "ses chiens de garde" comme le formulait avec justesse Paul Nizan en 1932. JP

Éd. Adespote, 2021, 272 p., 18 €

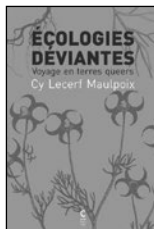


Écologies déviantes Voyage en terres queers

Cy Lecerf Maulpoix

L'auteur, engagé dans le mouvement queer pour le climat, est parti explorer les territoires où l'écologie et les luttes LGBT+ s'articulent et s'entremêlent, essentiellement en Grande-Bretagne et aux États-Unis. Il livre un récit de ses rencontres et réflexions sur le sujet. Il critique au passage le grand récit catastrophiste abstrait qui risque de reproduire les exclusions des minorités en ne les prenant pas en compte, ou encore le discours généraliste de retour à la ruralité, souvent inconscient des "privilèges propres aux groupes sociaux qui peuvent se déplacer" tandis que "les existences minoritaires les plus marginalisées et les plus exposées aux violences sont loin de disposer d'un même droit à la campagne". Il termine en développant le parallélisme entre être queer et la permaculture, qui réhabilite et valorise la diversité des espèces, les marges et les "rebut" pour un écosystème viable. GG

Éd. Cambourakis, 2021, 270 p., 22 €



Notre-Dame-des-Landes, après la lutte

Éléonore Duplay

Ce livre démarre au moment où tombe l'annonce de l'abandon du projet d'aéroport à Nantes, en 2018. Au fil de ce récit journalistique, on appréhende l'"après lutte" à travers les yeux des différentes parties prenantes : agriculteur-ices, occupant-es de la ZAD et élu-es. Les conflits d'intérêts, les objectifs divergents et les tensions sont mis en pleine lumière. Une lecture intéressante pour avoir une vision historique, globale et nuancée de cette lutte. QB

Éd. du Seuil, 2021, 240 p., 18,50 €



Faire sécession

Eric Sadin

L'auteur ne se contente pas d'analyser finement l'envahissement des écrans dans notre société hyperconnectée mais il critique aussi sans aucune concession ni omission les divers mouvements de révolte qui ont essaimé dans le monde depuis les années 2010, des printemps arabes aux Gilets Jaunes, de Greta Thunberg à Extinction Rébellion. Seule, la ZAD trouve grâce à ses yeux et la solution qu'il prône est celle d'une myriade de collectifs de petite taille rassemblant toutes celles et ceux désirant changer la donne. CC

Éd. L'échappée, 233 p., 2021, 17 €



Une agriculture qui répare la planète

Vandana Shiva, Jacques Caplat, Andre Leu

Pour nourrir le monde, les politiques ont choisi d'aller vers une agriculture faite de monoculture, de pesticides, puis d'OGM. Mais la plus grande part de la production alimentaire mondiale dépend encore de petites fermes qui ne fonctionnent pas ainsi. Ce livre, savant, présente de très nombreuses études comparatives entre l'agriculture biologique et l'agriculture conventionnelle et montre que dans tous les domaines, la bio est gagnante. Cette dernière permet de maintenir une plus grande biodiversité, assure une meilleure qualité nutritive, conserve les sols, permet à plus de personnes de vivre de leur travail, provoque moins de maladies... mais cela échappe pour une bonne part à la voracité des multinationales qui ont su imposer des traités internationaux en leur faveur. Le livre explore aussi comment convaincre les paysans de faire une reconversion. MB

Éd. Actes Sud, 2021, 550 p., 24 €



Les livres présentés ici ne sont pas vendus par Silence. Vous pouvez les trouver ou les commander dans n'importe quelle librairie.

Préférez quand c'est possible, les librairies indépendantes.

ces textes ont été écrits. Ce recueil inédit permet de retracer la genèse de la pensée de ce précurseur de l'écologie qui a été à l'origine des premières politiques de protection de la nature. "Une chose est juste uniquement si elle sert à préserver l'intégrité, la stabilité et la beauté de la communauté dont font partie le sol, les eaux, la faune, la flore, mais aussi les hommes."

Roman

■ **Pollution**, Tom Connan, éd. Albin Michel, 2022, 350 p., 20 €. Après le premier confinement, David quitte la capitale pour aller faire du "woofing" dans le Cotentin. Il y retrouve Iris, une addict des réseaux sociaux et Alex, fils d'agriculteur confronté à la mort mystérieuse de ses vaches. Lecture agréable, mais les côtés écologiques et le scénario sont très approximatifs.

■ **Nos monstres**, Yves Frémion, Flavien Moreau, éd. Rouquémoute, 2022, 128 p., 20 €. 50 Portraits écrits par Yves Frémion, illustrés par Flavien Moreau sur la page

qui fait face. Le prêtre pédophile, le producteur d'OGM, le chasseur, l'assureur, la DRH, les parents indignes... et autres arrivistes sans scrupule. Un condensé de la connerie ambiante.

B. D.

■ **L'âge d'eau**, Benjamin Flao, éd. Futuropolis, 2021, 160 p., 22 €. Le niveau de l'eau monte, la société devient de plus en plus sécuritaire. Certaines personnes profitent des zones inondées pour y vivre en totale liberté. Quand les autorités cherchent à expulser cette population, la résistance s'organise.

■ **Lucille et l'info**, Erroc et Poitevin, éd. Bamboo, 2022, 48 p., 11 €. Lucille, jeune journaliste, est embauchée par la chaîne d'info en continu Kfm.TV. Une critique sous forme de gags de ce type de chaînes de plus en plus regardées en dépit d'un total manque d'éthique.

■ **La forêt, une enquête buissonnière**, Claire Braud, éd. Casterman, 2022, 208 p.

22 €. Qu'est-ce qui fait que l'on se sent bien dans une forêt et pourquoi faut-il qu'elle soit exploitée que ce soit par des chasseurs, des forestiers ou qu'elle soit menacée par les maladies et le réchauffement climatique. Belles doubles pages de nature, scénario un peu confus, dessin hésitant.

■ **Deux mains dans la terre**, Jacques Caplat, Laetitia Rouxel, éd. Actes Sud BD, 2021, 144 p., 19 €. Un agriculteur confronté à la nécessité d'agrandir son exploitation découvre les possibilités de la bio et va l'étudier avant d'oser se lancer. Bon sujet, bons dessins, mais scénario un peu trop minimaliste.

Jeunesse

■ **Mon carrosse**, Séverine Huguet, Talents Hauts, 2022, 16 p., 11,90 €. 0-3 ans. La jeune héroïne de l'histoire n'est pas satisfaite de son carrosse tout rose. Elle attrape pinceaux, tournevis et clé à molette et le transforme en un véhicule tout-ter-

rain. Un album rigolo qui prend le contre-pied des contes de fées, pour grandir sans préjugés sexistes.

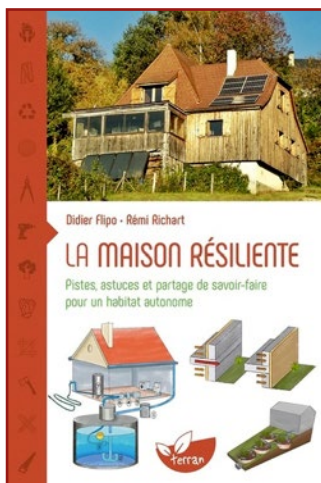
■ **L'enfant et la lune**, Dorian Nguyen Phu, Rosalie Gross, éd. Antipodes, 2022, 40 p., 21 €. Dès 5 ans. Dans un univers urbain livré à la laideur et coupé de la nature, un diabolin fait son apparition pour semer la terreur, mais personne ne le voit, sauf un enfant juché sur un arbre qui regarde la lune. Une histoire assez sinieuse et tarabiscotée qui interroge sur la place de la nature dans nos vies.

■ **La politique expliquée aux enfants**, Denis Langlois, illustré par Plantu, éd. La Déviation, 2022 [1983], 56 p., 15 €. Plus qu'une simple réédition, l'auteur représente le texte de 1983 en ajoutant ce qui a changé depuis et ce qui reste d'actualité. Très intelligent et agréable à lire.

Le livre du mois

La maison résiliente

Didier Flipo et Rémi Richart



Comment concevoir un lieu de vie résilient en vue d'un possible effondrement ? On retrouve évidemment de nombreux aspects d'une maison basse consommation, mais avec la volonté de bien réfléchir au choix des matériaux (quels sont ceux qui seront disponibles, qui peuvent s'entretenir longtemps), comment être en autonomie le plus possible (potager, verger, eau, énergie) ? Avec une pointe d'humour, on suit les auteurs qui s'appuient sur leurs expériences personnelles, nombreuses photos à l'appui. C'est très bien fait. Informaticiens à l'origine, ils semblent oublier qu'internet tombera rapidement en panne en cas de crise majeure : fini les tutoriels en ligne, achetez des livres ! FV.

Éd. du Terran, 2022, 270 p., 20 €

Le mythe de l'humain augmenté

Nicolas Le Dévédec

Un nouveau transhumanisme qui se déclare social et éthique est en train de supplanter le courant initial "libertarien" prôné par une caste égoïste. Néanmoins cette nouvelle version occulte les problèmes sociaux et de santé publique résultant du modèle industriel et de l'organisation sociale imposés par notre système. Elle prône la nécessité d'adapter notre corps à notre nouvel environnement. En priorité il s'agirait de résoudre les problèmes psychobiologiques engendrés par l'archaïsme moral dans lequel l'*homo sapiens* (que nous sommes) se trouve encore englué. L'auteur démonte les thèses sensationnalistes sur lesquelles repose cette vision du futur (qui n'est autre que celle du néolibéralisme) et nous invite à revenir aux réalités. À commencer par la défense du vivant et des communs que le système capitaliste est en train de détruire. L'ouvrage est complété par une bibliographie de 17 pages de livres sur le sujet publiés au cours des 20 dernières années ! MD

Éd. Écosociété, 2021, 144 p., 15 €

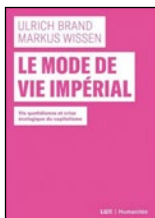


Le mode de vie impérial

Ulrich Brand, Markus Wissen

Pour devenir riche, il faut piller *ailleurs* et y rejeter ses déchets. Cet *ailleurs* a d'abord été le voisinage, la sphère domestique, les quartiers pauvres, la campagne... puis avec les colonies, cet *ailleurs* a aussi été plus lointain, ce qui a permis l'émergence des classes moyennes *ici*. Aujourd'hui faute de nouvel *ailleurs*, la croissance s'arrête. Le désir de justice sociale, la lutte pour la biodiversité et le changement climatique remettent en question le mode de vie *impérial*. Il devient de plus en plus difficile de maintenir les conflits *ailleurs*. Et ces conflits génèrent les migrations des personnes qui viennent d'*ailleurs*. Maintenant, soit l'*ici* devient une forteresse avec son lot de forces réactionnaires et racistes, soit on essaie de raisonner autrement. Dès lors la lutte écologiste ne peut plus se faire seulement *ici* mais au niveau mondial. Les solutions sont à chercher du côté des solidarités, certainement pas dans le capitalisme vert. Une réflexion sous un éclairage nouveau. FV

Traduction Nicolas Calvé, éd. Lux, 2021, 340 p., 20 €



L'Europe réensauvagée

Gilbert et Béatrice Kremer-Cochet

Comment les mesures de protection et la création de réserves naturelles ont permis de sauver ou de réintroduire des espèces animales. Les auteurs, naturalistes, présentent les différents écosystèmes protégés (ou à protéger) : les montagnes, les forêts, les cours d'eau, les zones humides, le littoral, les steppes... ainsi que l'évolution de différentes populations d'animaux (principalement les grands mammifères et les oiseaux). Il s'agit de faire en sorte que "la nature soit autorisée à être elle-même" selon la devise des parcs nationaux norvégiens. Ce retour au "sauvage" pose des questions : faut-il réintroduire des espèces disparues ? Faut-il interdire toute activité humaine ? Il ne s'agit pas tant de faire que de laisser-faire. Concret, avec de multiples cartes à l'appui. FV

Éd. Actes Sud, 2021, 320 p., 23 €



La numérisation du monde, un désastre écologique

Fabrice Flipo

L'auteur, philosophe, dirige une équipe de recherche sur les coûts écologiques du numérique. Dix ans après, il publie un nouveau livre, avec comme nouveautés l'arrivée du smartphone et l'accélération des débits. Il rappelle les engagements pris par l'Europe, l'État, les entreprises, pour montrer qu'ils n'ont pas été tenus. L'accélération des usages s'est toujours accompagnée d'une hausse des consommations d'énergie, de la production de déchets, etc. L'arrivée de certaines pratiques (jeux en 3D, voiture autonome...) pourrait faire exploser les besoins. Pour inverser la tendance, il faudrait commencer par informer le grand public, interdire certaines pratiques, revenir à des modes plus basse technologie (éviter le numérique dans la voiture, renoncer à la domotique, aux objets connectés, etc.), faire des objets plus durables. Si l'auteur use parfois de termes techniques propres au domaine, l'ensemble reste facile de lecture et franchement effrayant. MB

Éd. L'Échappée, 2021, 170 p., 14 €



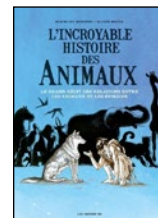
Bandes dessinées

L'incroyable histoire des animaux

Karine-Lou Matignon et Olivier Martin

De la domestication à l'exploitation, de la recherche scientifique à la consommation de leur chair, les animaux ont dû se plier aux désirs des humains jusqu'à maintenant. Mais la prise de conscience de leur intelligence, de leurs souffrances, remet peu à peu en cause nos pratiques actuelles. Peut-on continuer à manger les animaux, à les emprisonner ? Ce livre est très bien fait et montre le côté terrifiant de notre exploitation des animaux depuis les temps les plus anciens. Peut-on penser une société qui serait harmonieuse pour tous, humains et autres personnes non humaines ? Les dernières pages partent dans un délire technologique qui a peu de chance de voir le jour. FV

Éd. Les Arènes, 2021, 176 p., 22 €



Les mains glacées

Marie Mo

Ce journal de bord illustré relate le mois passé sur le Knut, un voilier qui emmène l'autrice du nord au sud du Groenland. L'humour et la poésie traversent la BD pour décrire et représenter avec sensibilité animaux, icebergs, vagues, villages et paysages découverts au fil du voyage.

Les mains glacées nous embarque à la découverte de ces terres froides, souvent fantasmées ou idéalisées, offrant un regard immersif et contemporain sur l'état du milieu polaire. QB

Éd. Antipode Swiss, 2021, 188 p., 24 €



Ouagadougou pressé

Roukiata Ouedraogo, Aude Massot

La vie d'une Africaine à Paris n'est pas toujours extraordinaire, mais on peut le raconter avec beaucoup d'humour ! L'héroïne du livre se prépare à prendre l'avion pour rendre visite à sa famille au Burkina, l'occasion de se rappeler les grands moments de sa jeunesse et d'entasser les colis que ses ami-es lui donnent pour leur famille. Travaillant dans un grand magasin, elle voit une femme blanche lui demander un fond de teint mat pour avoir l'air bronzée, tandis qu'à côté une femme noire demande un fond de teint clair pour s'éclaircir la peau... Le dessin stylisé et riche en couleurs d'Aude Massot ajoute encore à la gaité de l'histoire. Roukiata Ouedraogo, scénariste, est aussi comédienne et met ici en images un de ses spectacles comiques. C'est très agréable à lire. MB

Éd. Sarbacane, 2021, 176 p., 24 €



les femmes exercent des activités classées masculines et nouveau vocabulaire (comme péniscide pour l'épidémie par exemple). Suspens endiable, jusqu'à la dernière page. FV.

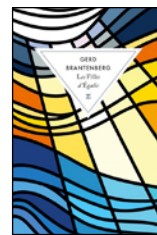
Traduction Laurent Philibert-Caillat, éd. Albin Michel, 2022, 510 p. 24 €

Les Filles d'Égalie

Gerd Brantenberg

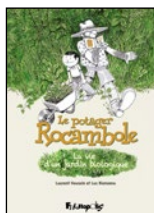
Dans le pays imaginaire d'Égalie, les rapports de genre sont inversés. Les femmes concentrent tous les postes de pouvoir tandis que les hommes sont cantonnés aux tâches domestiques et éducatives. Ils passent des heures à shampooiner leur barbe et à lui attacher des fanfreluches, portent des porte-verges, vivent la honte de ne pas avoir de règles, etc. L'intérêt de ce roman paru en Norvège dans les années 1970 et qui vient juste d'être traduit en français, est qu'il décortique dans les moindres détails le système sexiste, en le retournant astucieusement pour mettre en relief ses coutures, non sans humour. La description de cette société renversée prend parfois le pas sur l'intrigue. On y suit l'histoire d'un garçon, Petronius, qui voudrait s'émanciper. Un bon récit d'hétérotopie féministe, qui fut à l'époque un succès mondial - sauf en France. GG

Traduction Jean-Baptiste Coursaud, éd. Zulma, 2022, 384 p., 22 €.



Prix Tournesol 2022

Le prix de la BD écologiste Tournesol 2022 a été attribué à Laurent Houssin et Luc Bienvenu pour l'album "Le potager Rocambole" (éd. Futuropolis), présenté dans le n° 505, décembre 2021. Il a été préféré de justesse à "Urgence climatique" d'Étienne Lécroart et Ivar Ekeland (éd. Casterman), présenté dans le n° 504 de novembre 2021.



Jeunes

Juste un bisou... et puis quoi encore ?

Croüch et Anormally

Dès 3 ans. Sacha est content de la visite de ses tontons et de sa mamie. Mais il n'a pas envie de leur faire de bisou. Les adultes réagissent de différentes manières. Un album sur l'apprentissage du consentement qui se fait dès l'enfance... et qui concerne assurément les adultes ! Anormally et Croüch, qui avaient dessiné le jeu de l'oie "Sur la route des alternatives" pour *Silence*, offrent là un album à la tonalité positive, douce et joyeuse. Fidèles à leur approche anti-discriminations, leur histoire inclue des personnages d'une grande diversité, et peut être suivie également en langue des signes. GG

Éd. des trois canards, 2021, 36 p., 10 €.

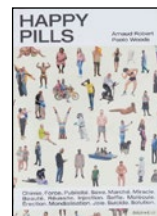


Happy pills

Arnaud Robert, Paolo Woods

Le chiffre d'affaires de l'industrie pharmaceutique a été multiplié par 3 en vingt ans. 9 des 10 plus grandes compagnies dépensent plus en publicité qu'en recherche et développement. Nous mangeons de plus en plus de pilules. Pour notre plus grand bonheur ? Les erreurs de médication tuent trois fois plus que les accidents de la route. 8 saisisés sur 10 de médicaments illégaux concernent les troubles de l'érection. Les médicaments opiacés tuent 450 000 personnes par an par overdose. Pilules contraceptives, antidouleurs, stimulantes, antidépresseurs, anti-vieillessements, pour mourir sans douleur, etc. Ce livre alterne reportages, photos et données chiffrées sur le commerce des pilules en tous genres. Une belle enquête qui mêle habilement petits récits du quotidien, photos grandioses et captures d'écran. Tou-tes drogué-es ? Mieux vaut en rire ! Pas de problème, il y a aussi des pilules pour cela ! FV.

Éd. Delpire & co, 2021, 264 p. 39 €.



Princesse Grilda veut un crapaud

Monsieur Dupont

Dès 3 ans. Princesse Grilda voudrait avoir un crapaud comme compagnon de jeux. Mais à chaque fois qu'elle en capture un, et qu'elle lui fait un bisou amical, il se transforme en prince charmant. Mais "C'est un ami que je veux moi, pas un mari !" Une histoire dans laquelle les princes charmants finissent dans un marécage et un crapaud, dans l'appartenance d'une princesse ! GG

Talents Hauts, 2022, 32 pages, 13,90 €.



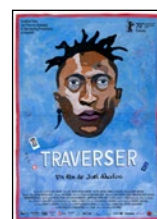
Films

Traverser

Joël Akafou

Après *Vivre riche* (2017) nous retrouvons Touré Inza Junior dit "Bourgeois". Suite à son départ de la Côte d'Ivoire et après avoir échappé aux camps de réfugiés libyens, il traverse la Méditerranée pour se retrouver bloqué en Italie. Mais son périple ne s'achève pas pour autant, car l'objectif final de Bourgeois, c'est Paris. C'est là que commence *Traverser*. Ce documentaire naturaliste, dans la tradition du cinéma direct, nous projette sans filtre dans le quotidien de migrant-es, dans l'intimité de leurs joies et de leurs peines. Une belle manière de réhumaniser celles et ceux que beaucoup ne souhaitent plus regarder. Joël Akafou a suivi Bourgeois dans toutes ses pérégrinations, dormant à même le sol ou se cachant dans les toilettes d'un train, motivé par la nécessité de montrer la réalité brute que vivent des milliers de personnes chaque année. Une phrase de Bourgeois le hante encore : "Mieux vaut mourir sur cette mer que devant ma mère." RD

Documentaire, VraiVrai Films, 2022, 1 h 17.



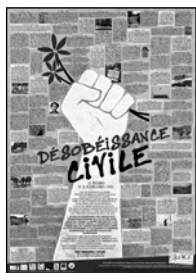
Roman

Afterland

Lauren Beukes

Pire que le covid, un nouveau virus provoque un cancer de la prostate foudroyant. En 2023, 99,9 % des hommes en sont morts. Aux États-Unis, les survivants sont logés dans des centres fermés de luxe, futurs lieux de production de sperme. Miles, jeune ado de 12 ans, a survécu à l'épidémie. Sa mère Cole veut le faire échapper. Mariée à un étasunien, elle cherche à retourner en Afrique du Sud, son pays natal, en faisant passer Miles pour une fille. Mais sa sœur Billie a compris qu'un jeune homme peut se vendre très cher dans le milieu de la mafia. Un road-movie époustoufflant dans un monde de femmes, avec groupes libertaires, religieux, truandes, effondrement partiel de la société. Nombreuses situations cocasses avec des scènes où



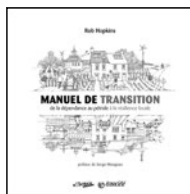


□ Désobéissance civile ! - format 60x84cm - 7 €*

Face à des lois injustes, à des régimes oppressifs ou sourds aux exigences vitales des peuples, la résistance est légitime. De la marche du sel de Gandhi à la lutte des paysans du Larzac, des mouvements antipub et anti-OGM aux campagnes pour le climat d'ANV-COP 21, cette affiche donne également à voir de nombreuses actions moins connues, et la diversité des formes de la désobéissance civile. Autant de sources d'inspiration pour continuer à agir aujourd'hui !

□ 100 dates qui construisent nos luttes féministes aujourd'hui - format 60x84cm - 7 €*

Un joyeux panorama qui cherche à donner voix à la variété des approches du féminisme, avec un regard résolument subjectif. Loin d'un inventaire historique, ces dates ont été retenues parce qu'elles nous touchent ou nous inspirent. Chacun·e pourra compléter à sa guise en fonction de ses aspirations et sensibilités propres. Réalisée en collaboration avec plusieurs groupes et organisations féministes.



□ Manuel de transition, 212 p. - 20 €**

Ce manuel est un peu la "bible de la transition". Rob Hopkins y raconte son parcours, d'abord dans la permaculture, et puis dans ce qui deviendra le concept de transition. Après plusieurs chapitres consacrés au pic pétrolier et à la crise climatique, l'ouvrage s'attache à comprendre la psychologie du changement et à exploiter la vision positive de l'évolution de la société.

□ L'insolente. Dialogues avec Pinar Selek, 224 p. - 12 €***

Pinar Selek est une femme aux mille vies. Écrivaine, sociologue, militante... Féministe, écologiste, antimilitariste... Oui, mais bien plus que cela ! Des rues d'Istanbul à son exil en France, ce livre retrace de manière vivante l'incroyable parcours de cette femme à l'énergie contagieuse. Pinar Selek a dénoncé tant le génocide des Arméniens que la situation faite aux Kurdes et le service militaire, ce qui lui vaut la persécution sans limites de la justice turque. Un récit inspirant !



Frais de port affiches et livres :

* : 2 € de 1 à 3 ex., 4 € de 4 à 9 ex., offerts à partir de 10 ex.

** : 5 € de 1 à 2 ex., 9 € de 3 à 9 ex., offerts à partir de 10 ex.

*** : 3 € de 1 à 2 ex., 7 € de 3 à 9 ex., offerts à partir de 10 ex.

SILENCE, C'EST VOUS AUSSI...

Venez nous voir les 14 et 15 avril !

Vous pouvez venir discuter avec nous lors des expéditions de la revue. Depuis la crise sanitaire du Covid-19, nous avons dû réinventer la manière de vous accueillir lors de cette mise sous pli, pour respecter les gestes barrières. Pour connaître les horaires exacts de l'expédition, et les modalités d'inscription, n'hésitez pas à nous contacter ! **Prochaines expéditions : 19 et 20 mai, 16 et 17 juin, etc.**

Pour passer une info...

Les prochaines réunions du comité de rédaction se tiendront à 9 h 30 les **mercredis 27 avril** (pour le numéro de juin), **25 mai** (pour le numéro d'été), etc. N'hésitez pas à proposer des articles au comité de rédaction, *Silence* est une revue participative ! Vous pouvez aussi **proposer des informations** destinées aux pages brèves jusqu'au mardi qui suit le comité de rédaction.

Pour envoyer des annonces pour le numéro de juin, vous avez jusqu'au 3 mai ; puis jusqu'au 31 mai pour le numéro d'été, etc. *N'oubliez pas d'indiquer des coordonnées, de préférence avec une adresse postale et pas de numéro de téléphone portable.*

Silence est une revue participative qui existe aussi grâce à vous. Vous pouvez être au choix (multiple):

Rédacteur : en écrivant des textes sur les alternatives que vous connaissez autour de chez vous ou que vous avez découvertes en chemin. Vous pouvez soit nous envoyer des informations dessus soit écrire un article avec quelques photos.

Stand'acteur : votre implication dans la visibilité et la diffusion de la revue est essentielle pour l'association. Tenir un stand y contribue ; alors si ça vous tente, à l'occasion d'un événement autour de chez vous (festival, salon, ciné-débat...), contactez l'équipe de *Silence*.

Relai local : il s'agit de représenter la revue localement et régulièrement, en tenant des stands, en organisant des débats ou des rencontres, en trouvant de nouveaux dépositaires ou abonné·es... en fonction de vos envies !

Don'acteur : *Silence* est une revue sans pub, sans subvention, et cela lui garantit sa liberté de ton. Pour conforter notre indépendance financière et éditoriale, vos soutiens sont les bienvenus. Il est à noter que l'association ne délivre pas de reçus fiscaux.

**Plus d'infos sur : www.revuesilence.net
rubrique : Comment participer**

Votre abonnement gratuit ?

Si vous trouvez cinq nouve·lles abonné·es au tarif Découverte, votre abonnement vous est offert pour un an. Envoyez-nous leurs adresses (ainsi que la vôtre) et un chèque de 5 x 22 = 110 € (pour la France).

Rejoignez un relai local

• **Alsace - Strasbourg.** Georges Yoram Federmann, tél. : 03 88 25 12 30, federmanja@gmail.com

• **Allier.** Jean-Paul Pellet, jeanpaulpellet@orange.fr, tél. : 04 70 49 23 67 (soir)

• **Territoire de Belfort.** Étienne Mangin, etienne.mangin@laposte.net, tél. : 03 84 58 18 84

• **Bretagne.** Alexis Robert, *La Guette en Beauvais*, 35380 Paimpont, tél. : 02 99 07 87 83 ; **Sud-Finistère.** Raymond Cochet, 27 rue de l'Aven Port Manech, 29920 Nevez, monmoncochet@free.fr, tél. : 06 88 05 40 35

• **Drôme.** Patricia et Michel Aubart, obarm@laposte.net, tél. : 06 84 51 26 30

• **Est-Puy-de-Dôme.** Jean-Marc Pineau, 63300 Thiers, pineau.jeanmarc@wanadoo.fr

• **Gard.** Pascal Antonanzas, 100 bis rue Victor Hugo, 30160 Besseges, mploiko36@gmail.com, tél. : 06 04 03 06 42

• **Gironde.** Groupe Silence 33, Tél. : 06 68 33 32 40, silence33@ouvaton.org

• **Haute-Vienne.** Brigitte Laugier, 25 rue du Petit Fort, 87300 Bellac, brig.bellac@gmail.com, tél. : 05 55 76 31 70

• **Hérault.** Valérie Cabanne, tél. : 06 72 61 33 07, cabvalerie@yahoo.fr ; Elisa Soursac, elisa@mailz.org, 4 impasse des Camélias, 34070 Montpellier, tél. : 09 79 10 81 85

• **Ile de France (Val de Marne, Hauts de Seine et Essonne).** Agenda Collaboratif de la Vallée de la Bièvre, alternatives.valdebievre@gmail.com, <https://agendavalleedelabievre.jimdoofree.com> ; Céline, tél. : 06 60 54 76 47

• **Loire-Atlantique.** Décroissance 44, tél. : 06 11 78 27 27, Emmanuel.Savouret@decroissance44.org

• **Lyon.** Ciné-club écocitoyen, cineclubsilence69@gmail.com, tél. : 09 54 18 33 94

• **Mayenne.** Ingrid de Rom, *Les Petits Pins*, 53480 Saint-Léger, tél. : 02 43 01 21 03

• **Meurthe-et-Moselle.** Gérard Varinot, 54200 Toul, tél. : 03 83 64 47 27

• **Moselle.** Yann Porte, association Motris, 49 boulevard d'Alsace, 57070 Metz, yann.porte@laposte.net, tél. : 06 52 92 63 66

• **Nord-Isère.** Céline Bartette, tél. : 06 63 13 42 99, celine.bartette.adaliis@bbox.fr

• **Seine-et-Marne.** Association Bio vivre en Brie, Mairie, Avenue Daniel Simon, 77750 Saint-Cyr-sur-Morin, biovivreennbrie@gmail.com

NUMÉROS À L'UNITÉ

Numéros disponibles (4,80 € l'ex.)

- ☐ 472 Nous vieillirons ensemble !
- ☐ 473 La montagne : du calme !
- ☐ 474 Côte-d'Or et Yonne (numéro régional)
- ☐ 475 Retiens la nuit
- ☐ 476 Décroissance, où en est-on ?
- ☐ 477 Explorons les alternatives !
- ☐ 478 Quand l'écologie s'empare du droit
- ☐ 481 Les alternatives : oasis ou leviers ?
- ☐ 482 La planète victime de la mode
- ☐ 483 Notre-Dame-des-Landes : quel avenir ?
- ☐ 484 Vers des villes sans voitures

- ☐ 486 Le temps de la désobéissance civile
- ☐ 487 Dépasser les discours sur l'effondrement
- ☐ 488 Suisse romande (numéro régional)
- ☐ 489 Kraftwerk : une utopie réalisée ?
- ☐ 491 J'ai Jagat : Les Gandhi de grand chemin
- ☐ 492 Sortir de l'apiculture intensive
- ☐ 493 Bières artisanales en effervescence
- ☐ 494 Une écologie Arc-en-ciel
- ☐ 496 Le biorégionalisme, le monde d'après ?
- ☐ 497 Fukushima : 10 ans, ce n'est qu'un début
- ☐ 498 Le numérique, son monde... et nous
- ☐ 499 L'écologie du livre
- ☐ 500 Écouter, regarder, raconter (6,50 € l'ex.)

- ☐ 501 Décoloniser l'écologie
- ☐ 502 Le bluff de l'économie circulaire
- ☐ 503 Sortir de l'industrie de la fleur
- ☐ 504 Faut-il vraiment planter des arbres ?
- ☐ 505 Les chantiers de l'habitat léger
- ☐ 506 Low tech, du technique au politique
- ☐ 507 Quelle place pour le sauvage ?
- ☐ 508 Méthanisation, le gaz qui n'a rien de bio
- ☐ 509 L'avion du futur, c'est le train (5,20 € l'ex.)

Frais de port numéros, pour la France comme pour l'étranger :
3 € pour un ex., 5 € pour 2 et 3 ex., 6,50 € pour 4 ex. et plus.

ABONNEMENT

Abonnement par prélèvement

Mandat de prélèvement SEPA

Type de paiement :

Paiement récurrent / répétitif :

- ☐ 8,50 € par trimestre (abonnement petit budget)
- ☐ 12,50 € par trimestre (abonnement normal)
- ☐ € par trimestre (abonnement de soutien)

Paiement ponctuel :

- ☐ € (commande ci-dessous)

Je peux suspendre mon prélèvement sans aucun frais par simple lettre à la revue Silence.

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez (A) SILENCE à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et (B) votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de SILENCE. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Une demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte pour un prélèvement autorisé.

RUM (sera rempli par Silence) :

Débiteur : Nom et prénom :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Pays :

Coordonnées du compte bancaire ou postal

IBAN :

BIC :

CRÉANCIER : SILENCE

9, rue Dumenge
69317 LYON Cedex 04
FRANCE
I.C.S. FR82ZZZ545517

À retourner à Silence (adresse ci-contre).

Joindre obligatoirement
un relevé d'identité
bancaire (RIB).

Fait à :
Signature :

Le :

Vos droits concernant le présent mandat sont expliqués dans un document que vous pouvez obtenir auprès de votre banque.
Pour tous renseignements concernant votre prélèvement, adressez-vous à Silence.

Autres formules d'abonnement

	France métro.	Autres pays et DOM-TOM
Découverte 1 ^{er} abonnement, 6 n°	☐ 24 €	☐ 30 €
Particulier 1 an, 11 n°	☐ 52 €	☐ 60 €
Bibliothèque, association... 1 an, 11 n°	☐ 70 €	☐ 80 €
Soutien 1 an, 11 n°	☐ 65 € et +	☐ 70 € et +
Petit futé 2 ans, 22 n°	☐ 89 €	☐ 100 €
Petit budget 1 an, 11 n°	☐ 35 €	☐ 42 €
5 abonnements Découverte offerts + votre abo. 1 an gratuit (cf. conditions page précédente)	☐ 120 €	Nous contacter
Groupés à la même adresse : nous contacter (tarif en fonction du nombre d'exemplaires souhaité)		

Coordonnées

(MERCI D'ÉCRIRE EN MAJUSCULES)

Prénom & Nom :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Courriel :

☐ Je désire recevoir la s!berlettre (lettre électronique mensuelle).

RÈGLEMENT

Récapitulatif de votre commande

	Prix unitaire	Nombre	Sous-total	Frais de port
Abonnement(s) :				
Numéro(s) :				
Affiche(s) :	7 €			
Livre(s) :				
Total :				

Modes de règlement

> par chèque (à l'ordre de Silence),

> par virement : IBAN : FR76 4255 9100 0008 0032 9651 126
BIC : CCOPFRPPXXX

> en ligne sur www.revuesilence.net

> ou par prélèvement en remplissant le mandat ci-dessus

Pour l'envoi de votre commande, pensez s'il vous plaît,
à nous indiquer vos coordonnées ci-dessus !

Déjouer la reconnaissance faciale



Les logiciels de reconnaissance faciale se multiplient... mais les techniques pour les déjouer aussi. Depuis le début de la pandémie, les entreprises spécialisées en reconnaissance faciale ont développé des techniques pour reconnaître les personnes masquées. À Londres, pour contrer les caméras de vidéo-surveillance, des Anglaises ont créé le *Dazzle Club*. En s'appuyant sur le travail de l'artiste Adam Harvey – qui a étudié les moyens de leurrer certains algorithmes avec du maquillage – elles élaborent des maquillages qui empêchent la reconnaissance faciale. Elles organisent des marches maquillées pour interpeller les passant-es sur le fait que tout le monde est surveillé. La surveillance est souvent discrète, le maquillage permet aussi de la visibiliser.

◆ <https://cvdazzle.com>