

JOURNAL
BELGE
MONDIAL!

Kairos

JOURNAL ANTIPRODUCTIVISTE ● POUR UNE SOCIÉTÉ DÉCENTE

**VOUS REPRENDREZ BIEN
UN PEU DE GAZ DE SCHISTE
AU DESERT?**

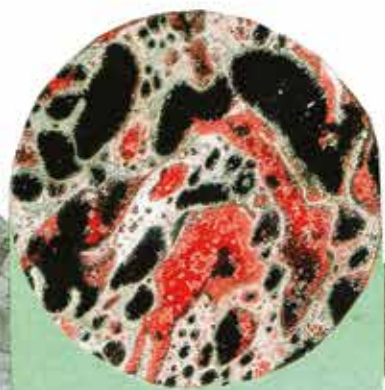
Bruno Poncelet
Pages 4-5

**LES TRANSPORTS
PUBLICS : INVERSTIR DANS
L'INFRASTRUCTURE,
OU S'INVESTIR DANS
LE BIEN COMMUN?**

Pages 9-16

**LA GRAINE
ET LE CADENAS**

Aldwin Raoul
Pages 18-19



Kairos

Editeur responsable: ASBL Kairos / Alexandre Penasse — rue Th. Vander Elst, 89, 1170 Bruxelles

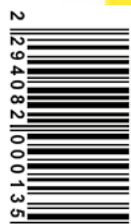


Illustration: Anne Brugini

SOMMAIRE

UN CIRQUE

Jean-Pierre L. Collignon / page 3

LE TRAITÉ
TRANSATLANTIQUE, SUITE...

Bruno Poncelet / pages 4-5

DÉCOUVREZ TOUS
LES ANCIENS NUMÉROS
DE KAIROS

page 5

LETTRÉ OUVERTE À LA
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT

Alexandre Penasse / page 6

VILLES INTELLIGENTES...
CITOYENS DOMESTIQUÉS

Paul Lannoye / page 7

PEURS ET ANGOISSES
EN POLITIQUE

Michel Weber / page 7

AFFREUX, SALES
ET MÉCHANTS

Gwenaël Breës / page 8

DOSSIER :
TRANSPORTS PUBLICS

pages 9-17

QUEL AVENIR POUR
LA BELGIQUE FÉDÉRALE

Michel Weber & Ludovic Peters / page 17

LA GRAINE
ET LE CADENAS

Aldwin Raoul / pages 18-19

L'ALTERNATIVE: QU'EST-CE
QU'AU FOND «UNE ALTERNATIVE»

Alexandre Penasse / pages 20-21

FOIRE AUX
SAVOIR-FAIRE / RECENSION

page 22

BRÈVES / AGENDA

page 23

LES PETITES HISTOIRES
DE L'HUMANITÉ

page 24

JE SUIS CONTRE MAIS J'Y PARTICIPE

Alors qu'une certaine ministre, Madame Turtelboom, qui il y a peu renvoyait allègrement dans leur pays femmes et enfants, ne rougissait pas de recevoir comme Ministre de la justice l'ambassadeur de l'Arabie Saoudite – grand défenseur du droit des femmes –, la même promet désormais d'atteindre l'égalité hommes/femmes par la possibilité de donner aux enfants qui viendront à naître le double nom de famille: «*un moment historique dans la voie de l'égalité entre hommes et femmes*» (Le Soir, 26 février 2014). Certainement. Comme si l'égalité s'atteignait par des aménagements superficiels, en prônant certains droits équitables dans un environnement profondément inégal. Cela ravira certainement le féminisme conformiste et les grands philanthropes fervents de l'entente de classe, désormais rassurés, femmes de ménages – excusez! techniciennes de surface – et rentières pouvant dès à présent transmettre à leur progéniture leur nom de famille respectif. Qu'importe si chacune léguera un héritage matériel bien différent, cette question sort du domaine de compétence de Mme Turtelboom. Après l'euthanasie des enfants, la suppression des pièces de 1 et 2 cents, à quand le prochain débat d'ambiance électorale? Propres aux divertissements pré-électorales, dont le caractère subversif est inversement proportionnel à leur taux de médiatisation, ces gesticulations sont des non-événements. Ils ne visent qu'à réveiller l'indignation individuelle pour, un moment, faire oublier tout le reste.

Mais ce qui se passe plus près est-il toujours moins navrant? Même si luttes, résistances et prises de conscience persistent, éclosent, font jour ici et là, les formes prises par certains combats en disent long sur le formatage des consciences et sur ce que l'intérêt égoïste y a laissé comme traces. Ainsi de ces pétitions qui fleurissent contre le survol de Bruxelles par les avions, depuis le nouveau «plan Wathelet».

Les données du problème paraissent assez simples:

- Le survol des avions génère des nuisances, visibles et invisibles, chacune ayant toutefois des conséquences.

- Beaucoup de gens prennent l'avion, apparemment d'autant plus dans des communes à niveau socio-économique élevé comme celles du sud de Bruxelles, maintenant touchées par le nouveau plan de survol;

Imaginons donc quelle pourrait être la résolution de cette situation sociale dans une société décente où les enjeux économiques ne primeraient pas sur tout? En extrapolant que les usagers de l'avion ne réalisaient pas -suffisamment- avant les dommages causés par l'avion, prenant conscience des effets les plus visibles de ceux-ci car les subissant maintenant quotidiennement, ils décideraient de ne plus le prendre, ou en tous cas de réduire fortement

son usage. Cela ne serait-il pas le plus logique, et le plus sain? - même si nous ne pouvons nous y résoudre dans nos pratiques, pouvons-nous l'admettre dans la pensée?

Mais nous n'avons pas vu fleurir de pétitions citoyennes ou portées par les instances politiques, qui se plaignaient des nuisances invisibles, comme la pollution, engendrées par les avions. Les nuisances invisibles, destruction de la nature, maladies, extraction pétrolière et autres, sont secondaires, les prendre en compte réellement étant contre-productif... à l'économie capitaliste: les véritables nuisances sont, paradoxalement, «nuisibles». On feint donc de vouloir les réduire, tout en encourageant l'activité qui les produit directement.

Les usagers, et les politiciens qui le plus souvent les appuient dans cette démarche démagogique porteuse électoralement, parlent des nuisances perceptibles, celles qui les touchent directement, eux, dans leur petite vie, peu importe ce que vit le voisin. Dans une société où la «nécessité économique» favorise l'égoïsme, le chacun pour soi prime: les «bienfaits» de la technologie et de la modernité pour moi, les crasses pour les autres. On lutte donc contre l'avion... chez soi, une fois qu'il nous dérange, oubliant qu'il en dérangeait d'autres avant et que, lorsque nous sommes à bord, il produit les effets que nous excrions lorsqu'il nous survole. «Personne ne veut du bruit des avions» titrait ainsi Le Soir sur son site internet. Mais tout le monde veut monter à bord!

Contradiction? Tout n'est-il pas à l'avenant: surconsommation d'objets à l'obsolescence programmée dont les déchets sont stockés «loin», dans des pays d'Afrique; stockage des déchets nucléaires sous la terre ou dans la mer; institutions d'enfermement acceptées -sans souci de trouver d'autres solutions ou d'améliorer l'institution actuelle- mais seulement chez les autres; bagnoles partout mais pas trop chez moi... Le spectacle ne doit jamais faire montre des scories qu'il génère et qui lui sont substantielles. Excepté dans quelques émissions télévisées ponctuelles inoffensives, les occasions de diffusion massive et répétée des effets de notre fonctionnement sont rares. Une grande surface jette des tonnes de nourriture par semaine? Vous ne le verrez pas: il faut créer l'illusion d'abondance mais ne jamais montrer son corollaire.

Il y a des choses, donc, qu'il ne faut pas remettre en question: méga-centres commerciaux, 4G, intrusions publicitaires multi-modales et permanentes, ... toutes ces choses qui nourrissent le productivisme et qu'on ne met jamais à plat, ce qui donne toute cette fadeur aux débats politiques dont, à force, on ne peut nous reprocher de ne plus rien attendre...

Alexandre Penasse

COURRIER
DES LECTEURS

Envoyez vos réactions à: info@kairospresse.be
(les courriers sélectionnés seront publiés en mentionnant les noms et prénoms que vous indiquez)

Grand merci pour votre engagement pour la vérité et la justice!

André

Kairos – Journal antiproductiviste pour une société décente

Journal d'opinion sans pub

Périodique bimestriel / Paraît en avril, juin, septembre, novembre, février
+ un n° spécial. / ISSN: 2294-0820

Imprimé en Belgique
Nouvelles Imprimeries Havaux s.a.,
Avenue du Marquis, 34-B
6220 FLEURUS

Tirage cet exemplaire a été tiré à 1.500 exemplaires

Routage Cambier

Editeur responsable
ASBL Kairos / Alexandre Penasse
rue Th. Vander Elst, 89,
1170 Bruxelles - Belgique
info@kairospresse.be
www.kairospresse.be

T. (00 32) 2/660 61 09
M. (00 32) 485/057 744

Les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs

Rédacteur en chef
Alexandre Penasse

Graphisme
Sarah Cleeremans, Pierre Lecrenier

Gestion des abonnés
Sandy De Wilde

Relecteurs
Janine, Marie-Paule, Nadia

Chroniqueurs

Jean-Pierre Léon Collignon,
Paul Lannoye, Gwenaël Breës,
La Foire aux Savoir-Faire asbl

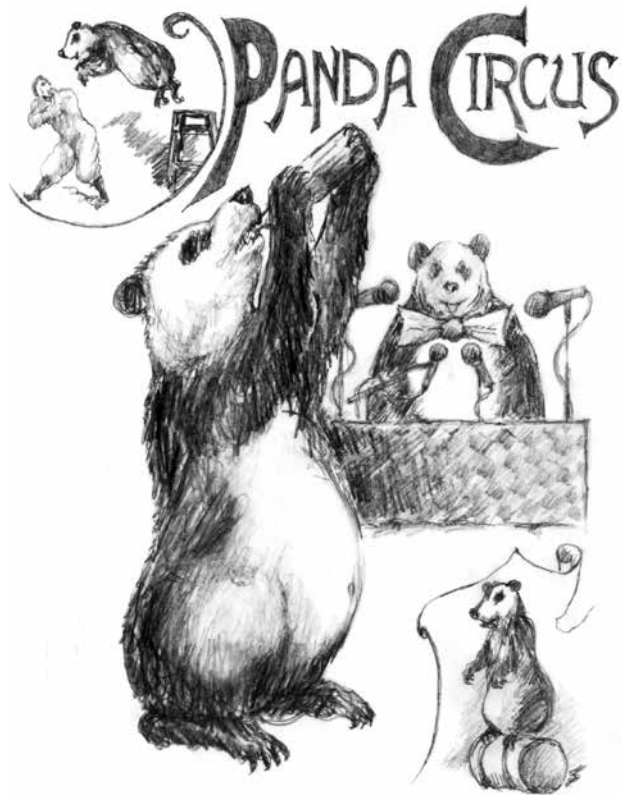
Illustrations

Anne Brugni, François Hubert,
Fabienne Loodts, Titom, Elise Wilk, Marion
Sellenet, Anne-Gaëlle Amiot,
Marion Barraud, Félicie Haymoz,
Nadège Guichard, Francesca Capellini,
Florence Vancappellen, Léonore
Frenois, Alain Munoz, Pierre Lecrenier

Ont contribué à ce numéro

Bruno Poncelet, Michel Weber,
Liévin Chemin, Myriam Djegham,
Alain Bertrand, Ludovic Peters,
Aldwin Raoul, Bernard Legros

UN CIRQUE



Jamais sans doute cette société n'a autant mérité d'être qualifiée de spectaculaire que par les temps présents. Les preuves en sont données chaque jour qui passe et plus particulièrement dans notre petit pays désormais en proie à la fièvre électoraliste qui voit se multiplier les ridicules envolées des partis dits démocratiques à l'adresse de leurs futurs électeurs. Mais, surtout, on ne pourra qu'apprécier à sa juste valeur le rôle qu'aura tenu le premier ministre – les majuscules seraient lui faire l'honneur qu'il ne mérite pas – au long de cette désastreuse législature, on y reviendra. Lamentable figure que celle qu'il aura infligée à celles et ceux que l'esprit critique n'a pas encore déserté! Voici, n'est-ce pas, un homme qui en toute occasion fait étalage de ses modestes origines d'enfant d'émigrés, têt orphelin de père et travaillant dur pour, comme on dit, gravir les échelons d'une réussite exemplaire, gagner les rangs du parti désormais dit socialiste et y faire la carrière que l'on sait pour, en fin de course – on l'espère! – en arriver à l'illusoire sommet du pouvoir. Et, à défaut de ne l'exercer que le plus discrètement du monde, le voici occupant l'espace médiatique et le remplissant de la manière la plus ridicule, multipliant les effets d'annonce, se prêtant à toutes les mises en scènes de sa souriante personne en tous lieux et en toutes occasions. Di Rupo en slip de bain à la piscine, Di Rupo sur le marché de Noël, serrant la louche aux quidams; Di Rupo passe par ici, repasse par là, infatigablement, vaillamment, avec, à ses basques, la horde des journalistes de la presse écrite, parlée et télévisée qui rendent compte de tout et de n'importe quoi. Par on ne sait quelle embrouille, il participe à une émission de télévision dite de divertissement à quelques semaines du départ officiel de la campagne électorale, le petit peuple est aux anges et applaudit la performance de l'artiste pendant que les mauvaises langues des partis de la pseudo opposition stigmatisent l'opération de charme du chef du gouvernement. Après l'inauguration du festival du film d'amour dans sa bonne ville de Mons, et, pour finir – on l'espère encore! – en beauté il préside en grandes pompes l'accueil fait aux deux pandas venus directement de Chine, qui sont reçus comme des chefs d'états étrangers et désormais installés dans le parc animalier qui leur offre l'hospitalité. A propos de laquelle on notera que, contrairement aux deux sympathiques gros animaux venus d'ailleurs, le personnage a fait preuve d'un manque d'enthousiasme flagrant à l'en-

Di Rupo en slip de bain à la piscine, Di Rupo sur le marché de Noël, Di Rupo passe par ici, repasse par là, infatigablement, vaillamment, avec, à ses basques, la horde des journalistes de la presse écrite, parlée et télévisée qui rendent compte de tout et de n'importe quoi.

droit des quelques centaines de réfugiés afghans qui se sont, en vain et à plusieurs reprises, signalés à son inaltérable inattention, comme, du reste, les nombreux autres dossiers, qui sont traités avec une mensongère condescendance qui frise la grossièreté intellectuelle.

Mais ne jetons pas la pierre à celui qui, à en croire *la presse*, reste contre vent et marée le chouchou d'une part non négligeable de ce qui reste d'opinion publique, il n'est pas le seul à vouloir se faire remarquer. D'autres, certes moins médiatiques mais tout aussi soucieux de laisser quelques traces de leurs audaces, ne manquent pas de cette forme d'humour propre à la période qui s'ouvre et durera jusqu'au mois de mai prochain. Ainsi, on aura eu l'occasion d'apprécier, par exemple et entres autres, les propos de Benoît Lutgen, humaniste bien connu qui, le plus sérieusement du monde, proposait comme remède à une foule de problèmes – emploi, environnement, mobilité et autres – la création de *villes nouvelles* dont l'une aux environs de La Louvière. Comme on le disait jadis « quand le bâtiment va, tout va » et plutôt que d'améliorer, embellir et assai-

nir les villes existantes, autant y aller franchement et prendre le taureau par les cornes! Comme de bien entendu, à l'instar de nombreuses autres suggestions venant de tous les bords et à propos de tout, les belles, généreuses mais loufoques idées de notre homme, après avoir fait beaucoup rire, sont tombées très vite dans l'oubli, aussitôt remplacées par de plus loufoques et farfelues; on n'en a pas fini avec la rigolade.

A l'heure où est rédigée cette chronique, une autre forme de rigolade pourrait fort bien se transformer en tragédie. La crise qui s'est ouverte au lendemain de la victoire des insurgés de Kiev était tout sauf imprévisible. Il était bien évident que le Tsarévitch Poutine ne pouvait rester à *la fenêtre* sans réagir avec la détermination qu'on lui connaît et qu'exigeait une situation à ses yeux parfaitement inacceptable. On sait que, pour lui, l'effondrement de l'Empire Soviétique, qu'il a servi avec dévouement, a été vécu comme un désastre et une humiliation et qu'il s'est donné pour mission de le reconstruire. Pour cet historique projet, tous les moyens – les menaces, les mensonges, l'intimidation et la force – ont été, sont et seront employés: les Tchétchènes, les Géorgiens et, maintenant, les Ukrainiens, en savent quelque chose; tout comme le savent désormais les dirigeants occidentaux qui ne paraissent pas en mesure, jusqu'à preuve du contraire, d'infléchir la détermination de l'ex-officier du KGB. Et si, d'aventure, les appétits du maître du Kremlin étaient jugés par trop excessifs et dépassaient certaines bornes et que, menaçant un équilibre que l'on tenait naïvement pour acquit, les choses prenaient une tournure plus martiale, on ne peut exclure l'éventualité d'un conflit armé. Auquel cas et compte tenu d'une possible escalade qui serait fatale au vieux continent, sinon à la planète entière, il n'y aurait personne pour lire la présente chronique. Mais ce sont là pures conjectures et il est possible – et hautement souhaitable! – , tout aussi bien, que la diplomatie l'emporte sur la tentation de la guerre.

Au reste, on continue d'assister à la même pitoyable dégluterie dans à peu près tous les domaines qui touchent la désormais célèbre *vie quotidienne* qu'ici et ailleurs, nous continuons de mener avec la même universelle insouciance. Partout, c'est le plus parfait silence sur les questions qui touchent aux graves problèmes environnementaux, aucun gouvernement ne semble disposé à prendre la mesure de l'urgence et de la gravité d'une situation générale qui va se dégradant de jour en jour. La seule réponse apportée à la calamiteuse pollution atmosphérique, chez nous et nos proches voisins, consiste à instaurer la gratuité de certains transports publics dans les grandes métropoles! Là aussi, si l'absolue bêtise de telles mesures ne provoquait d'abord la stupéfaction, nous serions tentés de partir d'un énorme et grinçant fou rire. Et, encore une fois, on doit aussi observer combien les luttes sociales qui couvent et, dans le silence médiatique le plus scandaleux, éclatent ici et là – en Espagne, en Turquie et ailleurs – ne s'accompagnent d'aucune revendication relative à la situation globale dans laquelle nous sommes. Certes, les colères qui s'expriment là sont parfaitement légitimes et fondées; bien évidemment il est urgent de mettre en place un système plus juste dans le partage des richesses, de mettre fin à l'odieuse et méprisante domination de la finance et de ses boursicotiers et de cesser de s'en prendre toujours aux plus démunis et de les poursuivre et les punir comme cela se fait ici à l'encontre des chômeurs. Mais on ne sortira de l'ignominie et du malheur présent qu'en faisant radicalement *table rase* de ce monde pour en fonder un autre; il n'y a pas d'autre voie imaginable.

Jean-Pierre L. Collignon

VOUS REPRENDREZ BIEN UN PEU DE GAZ DE SCHISTE AU DESSERT?

Dans son numéro 10, Kairos consacrait un dossier spécial aux négociations visant à créer un marché transatlantique.

Nous revenons ici avec une conséquence concrète possible de ces négociations transatlantiques.

La scène se passe quelque part en Europe, dans une région dont les sous-sols regorgent d'un bien précieux: des gaz de schiste. Serions-nous dix mille ans en arrière, à une époque où le Christ n'avait pas encore vu le jour, que cette nouvelle ne ferait frémir personne. Sans technologies pour fracturer les roches, pas de gaz de schiste! Ajoutons que les mentalités d'alors empêchaient de considérer les sous-sols (et plus largement la nature) comme un amas inerte de matières premières à exploiter au plus vite. Mais nous sommes au 21^{ème} siècle après J.C., et les technologies pour exploiter les gaz de schiste existent bel et bien. Quant aux mentalités, elles se divisent en deux camps radicalement opposés.

Pour les industriels de l'énergie, se priver d'une richesse naturelle dormant sous nos pieds est d'autant plus idiot que nous sommes, en Europe, largement dépendants de l'étranger pour notre approvisionnement en énergie. Le gaz de schiste est donc

un moyen de réduire la dépendance énergétique grâce à une ressource locale.

Inversement, pour les citoyens cherchant à préserver l'environnement dans lequel ils vivent, les gaz de schiste sont une horreur. À cela, plusieurs raisons. Sur le court terme, il est établi que les gaz de schiste sont de très grands émetteurs de gaz à effet de serre: encourager leur exploitation, c'est donc accélérer le réchauffement climatique et les innombrables catastrophes qui vont avec. À long terme, les gaz de schiste pourraient également se révéler très problématiques: pour les exploiter, il est nécessaire de fracturer les roches dans lesquelles ils sont emprisonnés. Comme on connaît mal les répercussions de telles fractures sur la stabilité des sous-sols, cela pourrait provoquer des ruptures sismiques, c'est-à-dire des tremblements de terre. Sur tout, la fracturation des roches nécessite l'usage de produits chimiques: en les injectant très profondément dans les sous-sols, on risque forcément de les voir se diffuser dans les nappes phréatiques. Le reste coule de source: si ces produits chimiques s'avèrent toxiques, ils pollueront le cœur même des réserves aquatiques desquelles nous dépendons pour vivre...

Comment résoudre cette divergence de vues entre industriels de l'énergie et société civile? En démocratie, le moins qu'on puisse attendre, c'est la tenue de débats où les arguments de chaque camp sont exposés, et où la décision finale dépendrait d'une opinion publique bien informée. Nous en sommes malheureusement très loin, l'essentiel du débat se résumant - dans une indifférence gé-

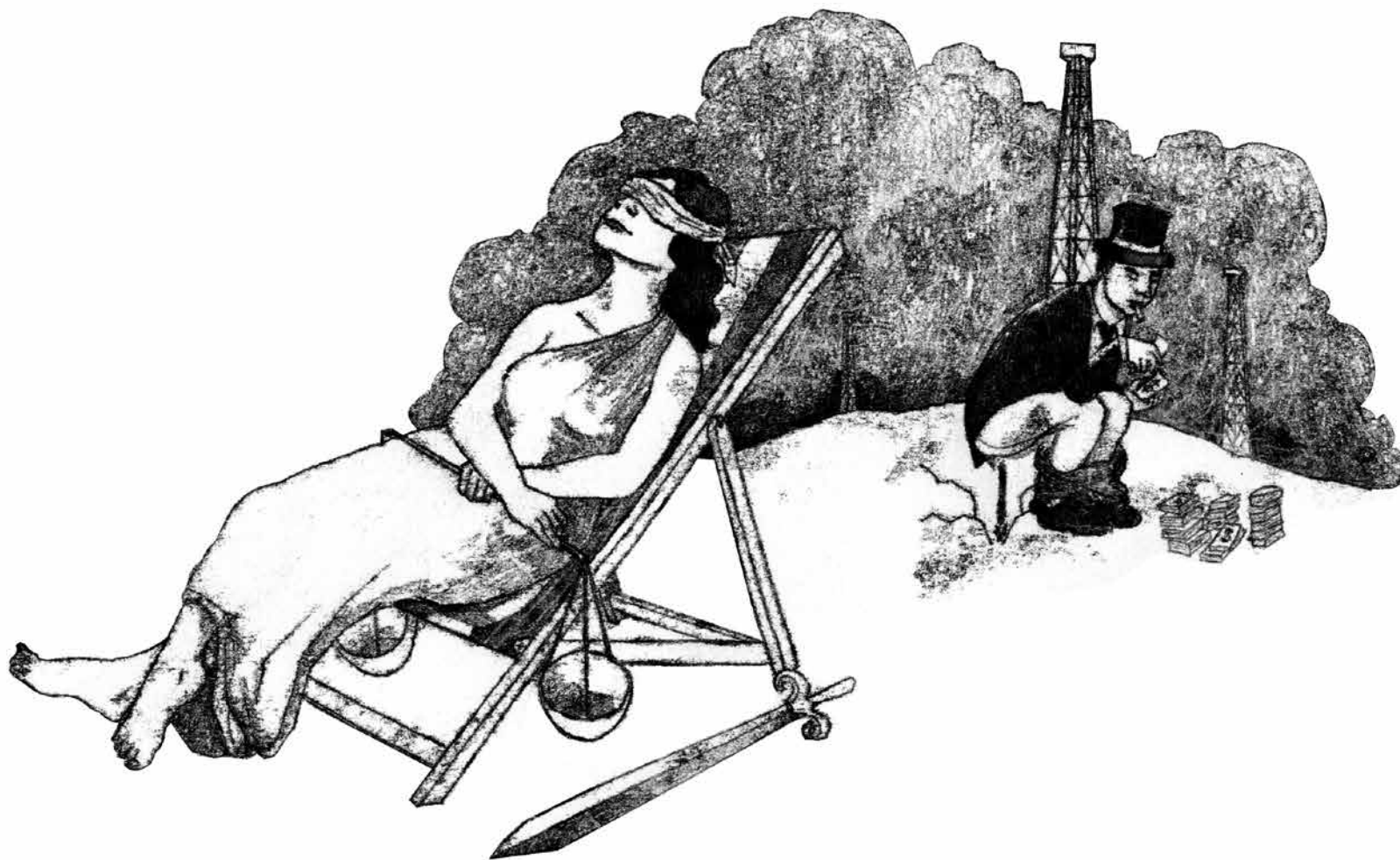
rale - à un rapport de forces entre lobbies industriels et associations environnementales.

Mais la situation pourrait empirer. En cause: le contenu des négociations transatlantiques.

DÉBAT DÉMOCRATIQUE OU CONTRAINTE TECHNOCRATIQUE?

Dans la semaine du 10 mars 2014, des Américains et des Européens (que personne n'a élus) se sont réunis à Bruxelles pour mener le quatrième round de négociations visant à créer un marché transatlantique. Parmi les sujets mis sur la table: le renforcement du droit de propriété intellectuelle.

Pour les multinationales qui s'agitent dans l'ombre des négociations, ce renforcement du droit de propriété intellectuelle est une double aubaine. Primo, et *a contrario* du discours officiel évoquant un traité de « libre-échange », il leur permettrait d'être protégés de la concurrence grâce au dépôt de brevets. Secundo, l'enjeu est d'élargir la portée des brevets, que ce soit en leur donnant une plus longue durée d'existence ou en les appliquant à de nouveaux domaines. Par exemple, les États-Unis ont autorisé la société de vente en ligne Amazon à déposer un brevet sur une méthode de commerce: « l'achat en un clic ». Il s'agit de pouvoir commander un produit via Internet, sans ré-encoder systématiquement toutes ses données (notamment son numéro de carte bancaire). Grâce à ce brevet, Amazon peut imposer le paiement de royalties à des sociétés concurrentes



VOUS REPRENDREZ BIEN UN PEU DE GAZ DE SCHISTE AU DESSERT?

Bruno Poncelet

utilisant la même procédure de vente... sur le territoire de l'Oncle Sam. Car, contrairement aux États-Unis, l'Europe juge pour l'instant ce type de brevets abusif.

Autre différence entre les législations européenne et américaine: aux États-Unis, les sociétés exploitant du gaz de schiste ont obtenu de classer «secret commercial» la liste exacte des produits qu'elles utilisent pour fracturer les roches. Par conséquent, si un de leurs produits chimiques devait polluer les nappes phréatiques, leur responsabilité serait pratiquement impossible à démontrer. On a là une sorte de droit à polluer en toute impunité!

L'un des enjeux concrets des négociations transatlantiques est de savoir si les multinationales obtiendront, ou non, l'autorisation d'utiliser de tels droits à l'impunité sur le sol européen. Étant donné notre culture favorable au principe de précaution, il y a fort à parier que cela renforcerait le camp des opposants à l'utilisation des gaz de schiste. Oui mais... il y a une astuce à laquelle les négociateurs proches des multinationales ont pensé. Cette astuce, c'est le droit pour les entreprises de porter plainte, devant des tribunaux internationaux, contre les États qui mettent en place des législations jugées nuisibles à leurs intérêts commerciaux.

Partout où ces législations existent, des gouvernements sont traînés devant des tribunaux par des sociétés exigeant le droit de passer outre les volontés gouvernementales. À titre d'exemple, en septembre 2013, invoquant le traité de «libre-échange» liant le Mexique, les États-Unis et le Canada (ALENA), la société énergétique *Lone Pine* a déposé plainte contre le Canada devant un tribunal international. L'origine du conflit? Les autorités du Québec ont décrété un moratoire écologique sur l'exploita-

tion des gaz de schiste dans une région traversée par le fleuve Saint-Laurent. Si ce conflit n'a pas encore été tranché, les procédures judiciaires qu'il entraîne sont extrêmement coûteuses (les honoraires d'avocats pouvant flirter avec les 1.000 dollars de l'heure, tandis que les juristes appelés à arbitrer les conflits se font rémunérer 3.000 dollars de l'heure). Par ailleurs, ce type de tribunal est extrêmement favorable aux intérêts commerciaux (la Slovaquie s'est fait condamner, en 2012, pour avoir privilégié la santé publique de ses citoyens au détriment des marges bénéficiaires des sociétés d'assurances spécialisées dans les soins de santé). Dans le cas qui nous occupe, *Lone Pine* n'y va pas avec le dos de la cuiller: l'entreprise réclame 250 millions de dollars (américains) aux contribuables canadiens!

Incroyable mais vrai: si les négociations transatlantiques aboutissent, et si leur logique marchande est poussée assez loin, des gouvernements voulant protéger la santé de leur population pourraient être traînés devant des tribunaux internationaux, pour décisions contraires aux intérêts marchands. Pire: les multinationales pourraient obtenir des clauses de «secret commercial» rimant avec impunité, car empêchant d'établir tout lien entre leurs pratiques industrielles et d'éventuelles pollutions pratiquées par leurs soins.

Dans cet univers politique d'où le citoyen est banni, des brèches et des failles existent. La prochaine grande brèche portera, précisément, sur le droit des multinationales à déposer plainte contre des États. Alors qu'elle n'en avait nullement l'intention au départ, la Commission européenne s'est vue obligée de lancer une consultation publique sur le sujet. Où? Quand? Par l'intermédiaire de quel site? Impossible d'y répondre au moment de boucler cet article, mais le lancement de cette

consultation publique devrait être imminent. Kairos vous en parlera sur son site dès que possible. Tout comme les nombreuses initiatives citoyennes qui mobilisent et sensibilisent à ce sujet.

Bruno Poncelet

Co-auteur (avec Ricardo Cherenti) du livre: *Le grand marché transatlantique. Les multinationales contre la démocratie!*, paru en 2011 aux éditions Bruno Leprince (réédition prévue courant avril 2014), et de *Europe, biographie non autorisée. De la «paix américaine» à la «civilisation-poubelle»*, aux éditions Aden (sortie avril 2014).

INITIATIVES CITOYENNES

No Transat!

www.no-transat.be/

Corporate Europe Observatory

www.corporateeurope.org/

Alter Summit

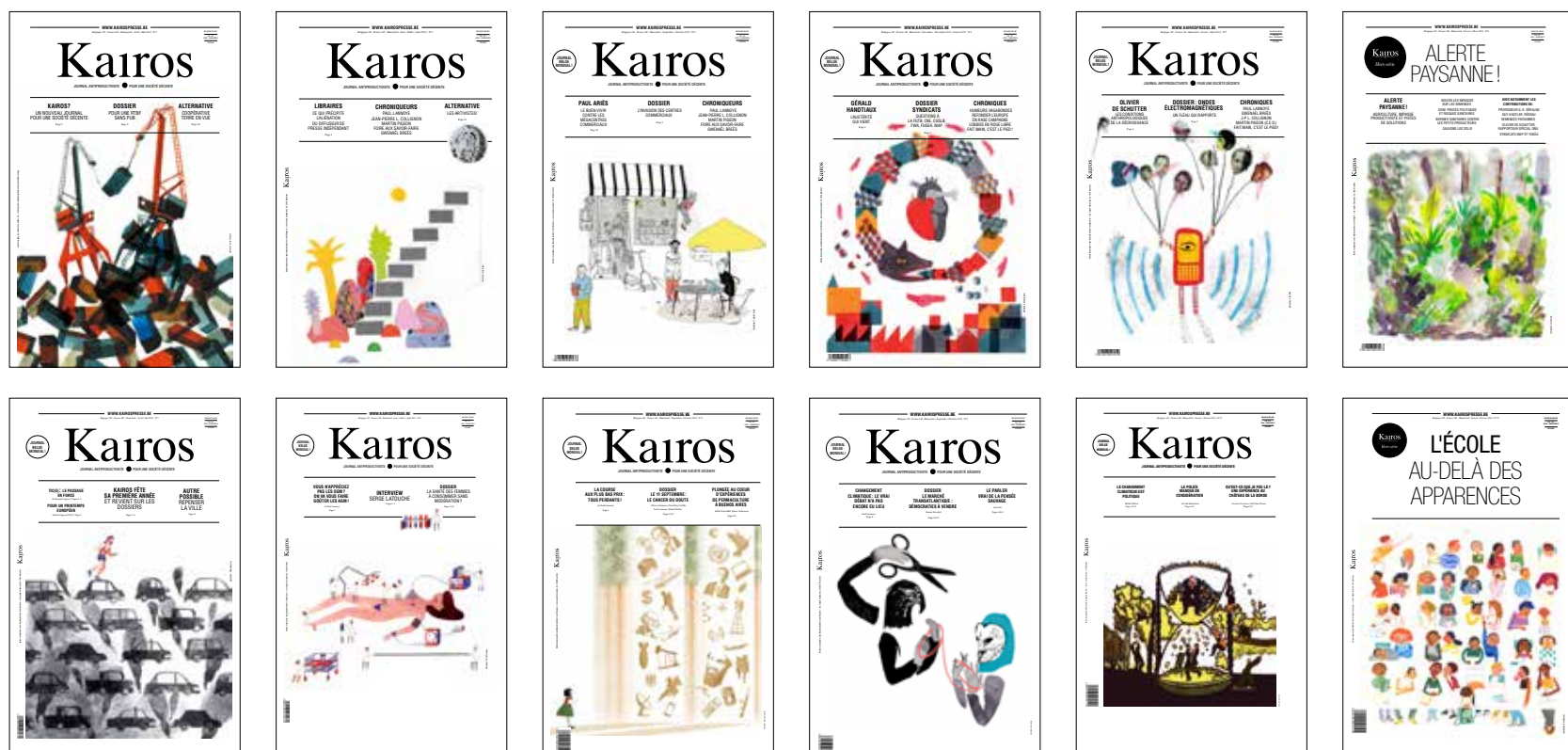
www.altersummit.eu/?lang=fr

Alliance D19-20

www.d19-20.be/fr/

CONSEILS DE BONNE LECTURE

Une déclaration transatlantique des droits des entreprises (octobre 2013), Non à la fracturation hydraulique! (mars 2014). Deux documents disponibles sur le site de Corporate Europe Observatory.



**VOUS VOULEZ OBTENIR DES ANCIENS NUMÉROS, EN DISTRIBUER?
CONTACTEZ-NOUS SUR INFO@KAIROSPRESSE.BE**

(OU FAITES DIRECTEMENT UN VIREMENT EN MENTIONNANT EN COMMUNICATION QUEL(S) NUMÉRO(S) VOUS DÉSIREZ RECEVOIR, AINSI QUE L'ADRESSE DE DESTINATION).

MERCI!

LETTRE OUVERTE À LA MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT

Depuis peu, Madame la ministre, Madame Schyngs, vous avez décidé que votre réseau, celui de la « Communauté française Wallonie Bruxelles », devait faire « *peau neuve* », une enquête menée auprès des chefs d'établissement en 2009-2010 ayant mis en évidence que celui-ci n'a « *pas d'identité vraiment claire pour le public, ni en interne parfois* »⁽¹⁾. Malheur, donc ! il se pourrait qu'on puisse confondre une école du réseau libre ou subventionné avec une école de la Communauté française !



Illustration: Titom

Le résultat ne s'est donc pas fait attendre dans une société où la parure importe plus, la brillance de l'habit occultant l'aspect intérieur peu reluisant. Il fallut ainsi « *définir mieux cette identité et construire une image positive de notre réseau, propre à valoriser ses nombreux succès et à diffuser les valeurs qu'il défend* ». Capital en l'état actuel du monde !

On définit donc un nouveau nom: Wallonie-Bruxelles enseignement ou W-B E; un logo: un « *e* » stylisé dont la silhouette évoque l'ouverture, l'épanouissement, le dynamisme ou encore l'enthousiasme ». Beau projet ! Le « *e* » faisant également penser au « *e* » de euros, tant l'école est devenu le lieu et le symbole d'un unique fournisseur de main-d'œuvre, sans aucune forme de développement de l'esprit critique et de réflexion profonde sur le monde dans lequel on est; la formation critique concourant paradoxalement à la possibilité que l'élève se lève un jour contre l'institution qui l'a éduqué... la CFWB n'est pas prête à cette remise en question.

L'image pourtant que vous voulez « vendre » n'est pas la reproduction exacte de ce qui se passe dans les couloirs de l'école ? Elle n'est là que pour occulter, rendre attrayant, faire oublier: c'est là sa seule fonction. Prise dans une société du marketing, la CFWB, à l'instar des grands groupes médiatiques, d'associations diverses, d'entreprises, ..., adoptent l'esprit « marque », c'est-à-dire qu'elle se donne une empreinte distinctive pour se différencier. Le pouvoir organisateur de l'enseignement de la Communauté française devient un signe qui permet de distinguer les produits qu'elle fabrique.

Mais a-t-elle d'autres options que de devenir un grand organe de propagande, seul choix possible dès lors qu'elle se refuse de prendre ceux qui devraient primer sur les décisions ? Devant la débâcle donc, le paraître, l'écran, le spectacle du « tout va bien » et du « tout ira mieux », alors que tout se dégrade.

FESTIVAL DE LANGUE DE BOIS

Devant cela, les valeurs ne se vivent plus, notamment par la lutte pour les maintenir, puisqu'elles sont mortes depuis longtemps, mais se vendent comme image à défendre, vague principe abstrait dont on ne connaît plus trop ce qu'il signifie dans la réalité. Les valeurs sont ici aussi des marques.

Ainsi, « *WBE, par l'engagement et la qualité du travail de ses personnels, offre à chaque étudiant, à chaque élève et à sa famille, la possibilité de vivre et de partager des valeurs essentielles* » :

- « *la démocratie: WBE forme les élèves et les étudiants au respect des Libertés et des Droits fondamentaux de l'Homme, de la Femme et de l'Enfant. Il suscite l'adhésion des élèves et des étudiants à l'exercice de leur libre arbitre par le développement de connaissances raisonnées et l'exercice de l'esprit critique.* »

S'il y a une chose que l'école moderne n'est pas, c'est bien démocratique. L'école reproduit les inégalités, et plus en Belgique encore qu'ailleurs: dans notre pays, qu'on le veuille ou non, plus on est pauvre, plus on rate (voir notre numéro spécial sur l'enseignement, février 2014). Dès le départ donc, l'enfant est conditionné au fait que certains sont « plus égaux » que lui.

- « *ouverture et démarche scientifique: WBE forme des citoyens libres, responsables, ouverts sur le monde et sa diversité culturelle. L'apprentissage de la citoyenneté s'opère au travers d'une culture du respect, de la compréhension de l'autre et de la solidarité avec autrui. Il développe le goût des élèves et des étudiants à rechercher la vérité avec une constante honnêteté intellectuelle, toute de rigueur, d'objectivité, de rationalité et de tolérance.* »

Selon une recherche de l'APED sur les savoirs citoyens critiques des élèves de fin de l'enseignement secondaire⁽²⁾, 30% des élèves croient (erronément) que l'hydrogène est une source d'énergie renouvelable; un élève sur trois pense que la part d'énergie renouvelable dépasse les 15%; en moyenne, les élèves pensent que notre empreinte écologique peut encore doubler avant d'atteindre la limite des ressources naturelles et minérales disponibles sur terre; pour 15% des élèves — et jusqu'à 20% dans l'enseignement professionnel —, l'homme a été le contemporain des dinosaures. « *Ouverture scientifique* » donc...

- « *respect et neutralité: WBE accueille chaque élève et chaque étudiant sans discrimination* »... dans ses écoles à discrimination positive, euh, excusez, en « encadrement différencié » - les principes et pratiques restent peu ou prou les mêmes, seuls les mots changent. « *Il développe chez ceux-ci la liberté de conscience, de pensée, et la leur garantit. Il stimule leur attachement à user de la liberté d'expression sans jamais dénigrer ni les personnes, ni les savoirs* ». Liberté, liberté, plus on te nomme, plus tu es inexistante. La liberté n'étant pas le fait de vagues promesses, mais quelque chose qui se construit et pour lequel on lutte.

- « *émancipation sociale: WBE travaille au développement libre et graduel (sic!) de la personnalité de chaque élève et de chaque étudiant. Il vise à les amener à s'appropriier les savoirs et à acquérir les compétences pour leur permettre de prendre une place active dans la vie économique, sociale et culturelle. Actif face aux inégalités sociales (sic!), WBE soutient les moins favorisés afin qu'aucun choix ne leur soit interdit pour des raisons liées à leur milieu d'origine.* »

L'ÉCOLE OU LA SÉGRÉGATION ACADÉMIQUE

Pour être actif face aux inégalités sociales, ce serait bien d'avoir une idée claire de la réalité sociale. Or, « *seuls 13 à 28% des élèves ont une idée à peu près réaliste des écarts de revenus dans notre pays. Les autres n'ont pas d'avis (10%), donnent des réponses incohérentes (20 à 25%) ou tendent à sous-estimer très fortement les inégalités (40 à 50%)* » ; « *un élève sur cinq dans l'enseignement général et près d'un élève sur deux dans le professionnel ignore que les noirs d'Amérique sont les descendants d'esclaves, etc...* ». Beaux effets d'annonce donc.

L'enquête de l'Appel pour une Ecole Démocratique montre également que:

- « *les élèves qui fréquentent l'enseignement de qualification et, en particulier, l'enseignement professionnel, seront nettement moins bien armés que les autres pour exercer leurs droits et leurs devoirs démocratiques* » ;

- Les résultats sont très étroitement liés à l'origine sociale des élèves. Entre le quartile socio-économique inférieur et le quartile supérieur, on observe dans les deux communautés un écart d'environ 95 points. C'est en histoire, en sciences et dans les sujets socio-économiques que les performances sont le plus fortement déterminées par l'origine sociale des élèves.



Madame la ministre, vous comprendrez donc que vos aménagements de surface ne nous rassureront pas, au contraire. Il vous faudra ainsi faire l'opposé de ce que vous faites maintenant, à savoir non pas faire comme si tout allait bien, user des effets d'annonce, faire du spectacle, mais enfin dire officiellement que la situation est déplorable !

Alexandre Penasse

(1) Wallonie-Bruxelles Enseignement: notre réseau fait peau neuve, sur wallonie-bruxelles-enseignement.be

(2) www.skolo.org/spip.php?article486&lang=fr

VILLES INTELLIGENTES... CITOYENS DOMESTIQUÉS

On avait déjà les téléphones intelligents (Smartphones). On nous prépare les compteurs intelligents (Smart meters), les réseaux intelligents (Smart grids). Mais le fin du fin, ce seront les villes intelligentes (Smart cities) qui sont en train d'éclorre pour notre plus grand bien-être. C'est ainsi que Namur, capitale régionale, s'enorgueillit d'avoir fait ce choix de la modernité.

Le discours d'église ne laisse aucune place ni au doute ni à l'objection

De quoi s'agit-il? Je ne peux que conseiller, pour les sceptiques ou les incroyables, dont je fais partie, la lecture de la très officielle revue du Service public de Wallonie, Réactif (n° 75 de l'été 2013). Je ne suis pas sûr que vous vous considérerez comme informé mais vous aurez une idée assez claire de ce que sont un texte de propagande et un parfait lavage de cerveau (brainwashing, pour rester branché). Partant du fait que la population urbaine a fortement augmenté au cours des dernières décennies, l'auteur considère comme inéluctable que la tendance se poursuive. Il en déduit que les villes, de Singapour à Namur, en passant par Amsterdam, Stockholm et Genk*, «se veulent de plus en plus interconnectées et intelligentes» pour gérer les problèmes de gestion rendus plus complexes.

Les villes offrent, selon l'auteur, de plus en plus de services adossés à des technologies dites «intelligentes». Ces technologies, une fois intégrées aux infrastructures urbaines, contribuent à accroître l'efficacité des services dispensés et à moindre coût. Généraliser cela, toujours selon l'auteur, permet d'optimiser la consommation d'eau et d'électricité, de gérer la production d'énergie ou encore d'instaurer sur les routes des péages automatiques. A ces solutions (!) s'ajoutent d'autres technologies essentielles comme les réseaux de télécommunication à haut débit.

Enfin, l'auteur ajoute que: «les organismes publics comptent s'appuyer sur le concept de "Smart city" pour rendre leurs infrastructures et services

clés plus flexibles, interactifs, efficaces ... en un mot plus «intelligents» dans une dynamique sociale et environnementale durable».

Vous l'aurez compris: le discours d'église ne laisse aucune place ni au doute ni à l'objection mais n'explique et ne justifie rien. Il proclame que l'interconnexion généralisée est la réponse à tous les problèmes de la vie urbaine. Une ville intelligente est une ville truffée de capteurs mis en réseau où chacun, équipé de son téléphone «intelligent» est informé en permanence et peut donc se comporter conformément aux exigences de la durabilité, telle que conçue et programmée par le clergé technocratique.

L'interconnexion permet aussi, même si cette qualité est soigneusement occultée, de surveiller le troupeau humain et de le conditionner sous prétexte de confort, de sécurité et de santé.

La croissance des villes, devenues heureusement «intelligentes», même si elle désertifie un peu plus le milieu rural, n'empêche pas les campagnes d'avoir elles aussi accès à un futur «intelligent». Les experts du très sérieux Institut français de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture (Irstea) (Le Monde du 26 février 2014) y ont pensé. Dans un avenir proche, on devrait pouvoir compter sur des tracteurs «intelligents», c'est-à-dire des machines interconnectées sans pilote, commandées à distance. Ces tracteurs, équipés d'instruments de mesure, de géolocalisation et de prise de vue, communiquent en permanence avec les autres robots opérant dans les champs sous la supervision d'un agriculteur (pardon, d'un opérateur) placé à proximité. L'agriculteur pourra compter en outre sur des drones équipés d'un appareil photo, de capteurs infrarouge et d'un GPS pour connaître plus précisément les besoins en eau de ses champs et détecter les zones infestées de mauvaises herbes.

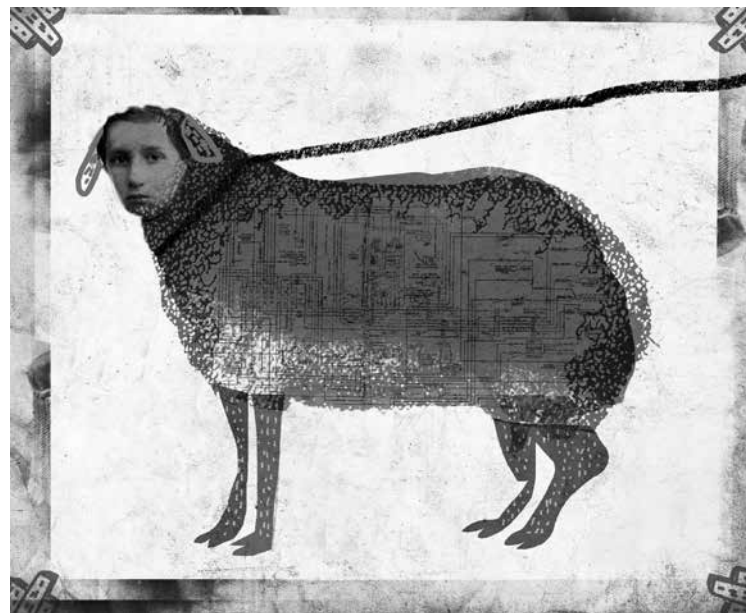


Illustration: Elise Wilk

Ainsi, l'agriculteur du futur sera définitivement réduit au rôle d'exécutant docile de règles d'une agriculture «intelligente» prétendument efficace et respectueuse de l'environnement. Le coût de ce type de pratique n'est évidemment pas évoqué; l'intelligence n'a pas de prix.

Quant à l'opportunité d'un débat sur les bienfaits et les éventuels inconvénients d'une telle vision de l'agriculture où quelques rares pilotes serviraient de relais aux injonctions de machines programmées par des technopenseurs hors sol, elle n'est même pas évoquée. On ne peut que se prosterner devant le progrès!

L'idéologie totalitaire de la technoscience est en marche. Comme toute idéologie, elle impose sa conception et n'a que faire des réalités et du vécu des êtres humains concernés. Quant à savoir s'il est raisonnable et réaliste de consacrer énergie et moyens à de tels projets et à de telles visions hallucinées de l'avenir, il est hérétique de se poser la question.

Paul Lannoye

*Toutes ces villes ont choisi d'être «intelligentes»!

PEURS & ANGOISSES EN POLITIQUE*

Le néolibéralisme ne cherche ni à convaincre ni à persuader l'électeur, mais bien à séduire un consommateur désorienté. Afin de convaincre, il faudrait exposer les vraies raisons de la crise. Afin de persuader, il faudrait en sus proposer une politique de reconstruction digne de ce nom. A ce moment-ci de l'histoire de l'humanité, il n'est malheureusement plus vrai que la peur soit mauvaise conseillère. En tout cas, la différence clinique fondamentale entre angoisse et peur peut alimenter le débat.

L'angoisse naît lorsque la menace réelle n'est pas identifiée et qu'aucune issue ne semble possible; elle conduit à la stupeur, à la paralysie et à la mort. La peur s'avère un sentiment positif lié à l'identifi-

cation de la menace et à la praticabilité de l'issue, soit, typiquement, la fuite ou la lutte. Or, de fait, le néolibéralisme fin de siècle gouverne par la terreur, par l'angoisse, par la double-pensée (Orwell).

Le monde politique, s'il devait renaître de ses cendres, ne pourrait donc éviter de rendre claires et distinctes les menaces auxquelles nous sommes collectivement soumis et les mesures à prendre pour les éteindre — surtout si elles sont douloureuses. De ce point de vue, il est particulièrement utile de se poser la question miroir de la nature des peurs et des angoisses de l'oligarchie. La neuvième édition du rapport du Forum de Davos est très éclairante: les oligarques n'éprouvent aucune difficulté à penser leur peur — l'emballement de la

crise globale systémique — en terme de résilience, mais ils ne peuvent pas pour autant concevoir une crise terminale. L'angoisse des «élites», comme on a malheureusement pris l'habitude de les appeler, porte un nom: l'imminence de troubles sociaux graves. En pareil cadre, il est à craindre en effet que «business as usual» ne veuille plus rien dire du tout. (...)

Michel Weber

*Ceci est un extrait. Retrouvez l'article complet sur www.kairospresse.be

Voir aussi chromatika.academia.edu/MichelWeber

AFFREUX, SALES ET MÉCHANTS

Une notion sacrément compliquée à manier dans les débats sur la ville, c'est celle du "beau" et son corollaire : le "laid". Lorsqu'elles s'invitent dans la discussion, attention terrain glissant !

Les paramètres pouvant être considérés pour penser un aménagement urbain sont nombreux, qu'il s'agisse des affectations prévues, des gabarits, des matériaux utilisés, des incidences en terme de mobilité, de dépense énergétique, de pollution, et de tous autres effets concrets qui se produiront pour les habitants... Autant de facteurs dont peuvent s'emparer les acteurs concernés pour se forger une opinion et participer au débat. Mais que faire de commentaires sur l'esthétique de tel ou tel projet ? Difficile de construire une position à partir de perceptions et de ressentis aussi personnels et subjectifs.

Or, les discours sur la "beauté" et la "laideur" urbaines ont manifestement tendance à se répandre tout en véhiculant des sous-entendus sociaux et quand on gratte ce qui fonde pareils argumentaires, on tombe fréquemment sur d'autres notions, comme celles du "propre" versus le "sale", de la "mixité" versus le "ghetto", du quartier "sûr" versus le "dangereux"... Un peu comme si ces propos en disaient plus sur ceux qui les tiennent que sur les sujets qu'ils sont censés désigner.

L'article paru en mai 2013 dans "Libération" (quotidien français "de gauche" dont le correspondant à Bruxelles est un fervent défenseur des politiques néo-libérales européennes) était un énième relent de cette pensée qui fustige Bruxelles depuis belle lurette pour sa saleté. Subtilement intitulé "Bruxelles pas belle", il fit grand bruit et permit aux ennemis du "moche" de donner de la voix. On ne compte plus les internautes, élus et journalistes qui y sont allés de leurs contributions. S'agit-il dans leur chef de promouvoir un ramassage plus efficace des ordures ménagères et l'installation d'un mobilier urbain plus adapté, soit d'une préoccupation sociale visant à offrir une sécurité sanitaire optimale à tous les Bruxellois ? Si c'était le cas, je signerais des deux mains.

Mais les termes dans lesquels la question est posée supposent que Bruxelles serait "chaotique" du fait de son organisation administrative, de ses 19 communes dont certains verraient la disparition d'un bon œil, comme si le centralisme régional était d'office une avancée démocratique. Ils se basent aussi sur le présupposé que les Bruxellois sont mal éduqués : ces barbares sortent leurs immondices n'importe quand, jettent leurs débris par la fenêtre, organisent la nuit des dépôts clandestins... Il faut donc les sensibiliser, leur inculquer les bonnes manières, bref, les civiliser. Et il y a du boulot : il va falloir leur apprendre à garder leurs déchets à la maison jusqu'au jour du ramassage des poubelles, ce qui ne sera pas simple dans le cas des familles habitant de petits appartements. D'autant plus que ces crasseux ne semblent pas dérangés par les

sacs poubelles posés sur la voirie publique, vision qui est au contraire perturbante et répugnante pour nombre de touristes, d'eurocrates et d'hommes d'affaires arrivant dans la capitale de l'Europe.

QUI VEUT DU PROPRE ?

Serait-ce trop caricatural de dire que cette campagne "de propreté" est essentiellement le fait d'expatriés, de ménages au "capital culturel" et aux revenus supérieurs à la moyenne locale, et qui n'ont pas forcément conscience de leur arrogance ? Sans me baser sur la moindre étude sociologique sérieuse, me risquerais-je à les qualifier de gens attirés par les quartiers centraux, bigarrés et animés, où l'on peut trouver de nombreux services et des commerces variés (comme Saint-Gilles, Forest, les Marolles et pourquoi pas Saint-Josse, Anderlecht ou Schaerbeek, mais pas Molenbeek : trop dangereux)... mais qui, paradoxalement, veulent y imposer leurs codes ? Au diable les pincettes, après tout, la caricature est intrinsèque à un tel débat. Alors je me lance : ces adeptes de la "beauté urbaine" et de "l'authenticité populaire", donc, ont toutefois horreur de se confronter quotidiennement à des visions aussi glauques que celles de SDF dormant à même le sol ; ils détestent se mêler à la banalité et à la vulgarité des classes populaires : habillés hors des goûts du jour, ces pouilleux se



nourrissent de chips et de surgelés, crachent par terre, jettent mégôts et chewing-gums sur le trottoir, s'informent au mieux avec "La dernière heure" (et encore, quand ils lisent), friment au volant de leur voiture ou de leur moto ; Belges ou immigrés, ils sont tous racistes ; il arrive qu'ils s'engueulent sans pudeur, mettent la télé à fond la caisse sans se soucier de la porosité des murs mitoyens ; les gamins brillent à pas d'heure, les ados font les 400 coups dans l'espace public, tandis que les pères boivent leur première chope à 9 heures du matin dans des bars où l'odeur d'eau de javel se mélange à celle du tabac froid (malgré l'interdiction de fumer), où se succèdent les colporteurs revendant des montres et des DVD recélés et où la télé tourne en boucle, et

que les mères tirent leur caddie plein de linge sale vers la wasserette...

Qu'on ne s'y trompe pas : la plupart des vilipendeurs de la "Bruxelles pas belle" adorent l'ambiance des ruelles étroites et des vieux pavés, les petits commerces et les boutiques de seconde main... Ce ne sont pas des fans d'hypermarchés, d'autoroutes urbaines ou de villes aseptisées. En cela, ils se distinguent de la pensée hygiéniste qui a autrefois provoqué l'éradication de nombreux quartiers populaires. Au contraire, ils apprécient ces quartiers pour leur côté "village dans la grande ville". Mais ce serait quand même tellement mieux avec davantage de verdure, de pistes cyclables, de magasins vintage et bios, de cafés sympas où l'on peut siroter un jus de fruit frais en grignotant un bagel et en lisant "Libé" ! On ne peut pas les blâmer de souhaiter transformer leur environnement selon leurs goûts et de l'adapter à leur niveau social. Gageons même qu'ils sont férus de justice sociale et ne les accusons pas trop vite de racisme de classe. Ils prônent respect, tolérance, bien-être, égalité des genres, participation démocratique, commerce et alimentation "éthique" et "durable"...

Ils oublient juste un petit détail : leur action va-t-elle permettre à la population locale de se hisser à leur rang et de partager avec eux le même type de revenus et de confort, ou va-t-elle au contraire contribuer à changer l'image du quartier où ils se sont installés, à augmenter sa valeur symbolique et immobilière de sorte qu'une classe semblable à la leur viendra massivement s'y loger tandis que la population la plus pauvre en sera exclue à terme ?

Il me revient le souvenir d'un débat qui s'est tenu au sein d'une auguste assemblée de Bruxellois soucieux de la qualité de leur environnement de vie. L'un des participants, partant du constat que la rénovation urbaine s'accompagne souvent d'une hausse des loyers et des valeurs foncières ayant pour effet de chasser de leur quartier les habitants les moins nantis, avait soutenu l'idée que la "mochitude" était un bon rempart contre cette forme d'injustice sociale. En gros, dans un quartier en proie à la gentrification, il valait mieux selon lui un aménagement urbain raté plutôt qu'une rénovation tape-à-l'œil, la construction d'une barre de logements sociaux plutôt que d'un parc, l'installation d'un night-shop plutôt que d'un café branché, etc. Son intervention avait provoqué les esclandres, les regards médusés et réprobateurs d'une partie de l'assistance, convaincue que l'amélioration de l'environnement était d'office profitable aux habitants. Sa position était effectivement difficile à défendre, pourtant elle avait le mérite d'une certaine lucidité : la prise en compte des rapports de force qui sont à l'œuvre dans la ville.

En tout cas, en attendant des politiques publiques qui garantissent à tous les habitants de pouvoir se loger convenablement et à des prix abordables (construction massive de logements publics et sociaux, encadrement des loyers privés...), moi, mon opinion est faite... Vive les rues sales, les crotes de chiens, les sacs poubelles ! Vive la mochitude !

Gwenaël Breës

TRANSPORTS PUBLICS INVESTIR DANS L'INFRASTRUCTURE, OU S'INVESTIR DANS LE BIEN COMMUN ?

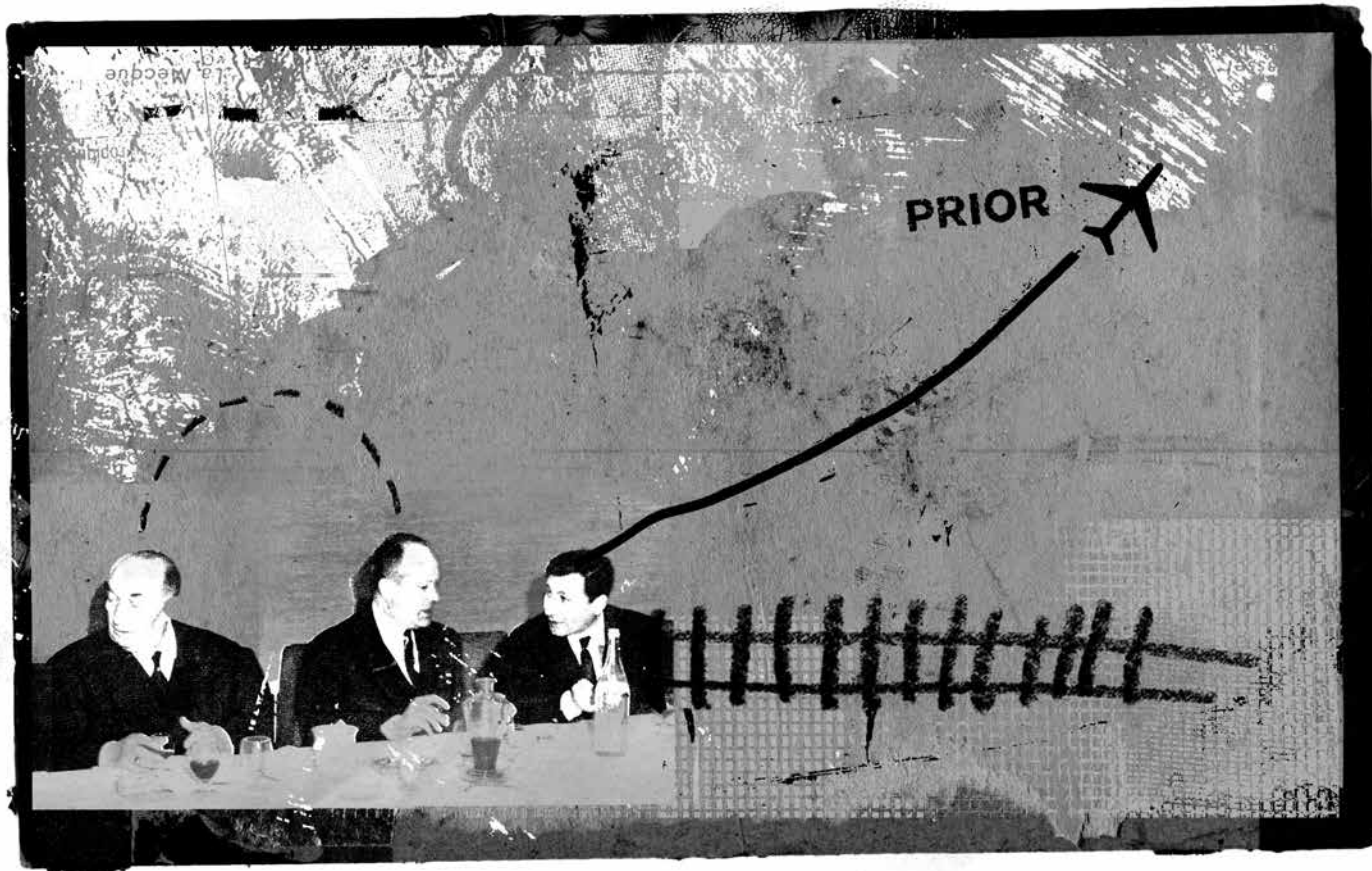


Illustration: Marion Sellenet

Mutualiser les pertes, privatiser les bénéfices. La sempiternelle devise du capitalisme ne tolère pas les « zones protégées » et s'étend également au domaine des entreprises publiques. Dans ce dossier, qui n'a pas la prétention de couvrir exhaustivement le sujet mais de questionner l'implication future des choix présents, nous nous penchons sur les politiques d'investissement dans la mobilité publique, et cette machiavélique tendance à s'adresser au privé pour financer des projets « modernes » dit d'« intérêt public », où promoteurs privés et politiques s'entendent pour rendre réels de coûteux fantasmes technocratiques.

Car jamais ces derniers ne posent la question qui demeure fondamentale: celle de la nécessité. Pourraient-ils ces projets ne jamais voir le jour sans mettre en suspens le devenir de l'homme, dès lors qu'ils ne reposent le plus souvent que sur ce diktat de la vitesse? Car nous savons qu'« au-delà d'une vitesse critique, personne ne «gagne» du temps sans en faire «perdre» à quelqu'un d'autre »⁽¹⁾. On nous fait dire que ces nouveaux déplacements répondaient à des besoins qui leur préexistaient... mais n'est-ce pas plutôt les nouvelles infrastructures qui ont créé de nouveaux besoins, modifié le rapport à l'espace et au temps, et, à force, instillé dans nos esprits l'idée que ces besoins étaient nôtres et inaliénables. La logique ne serait-elle pas plutôt de diminuer le « besoin de déplacement », de retisser un maillage local riche en relations sociales,

avec une économie de proximité, le partage du temps de travail permettant un échange local plus fort? La recherche d'objectifs compatibles et harmonieux semble un préalable à une réflexion sur nos déplacements. Mais, dès lors que « le Service public fédéral (SPF) Mobilité et Transports a pour mission de préparer et de mettre en œuvre une politique fédérale concertée de mobilité et de transports au service de la population, des entreprises et de l'économie (...) veillant en permanence à soutenir la croissance économique, lutter contre la pollution atmosphérique, contribuer à l'égalité des chances, améliorer la qualité de vie »⁽²⁾, n'assiste-t-on pas à l'énumération d'objectifs inconciliables dont les uns n'ont pour fonction que de masquer l'unicité de l'effort recherché: la croissance! Car peut-on « soutenir la croissance » tout en luttant contre la pollution, l'égalité des chances et la qualité de vie?

Par ailleurs, si ces projets nous sont imposés comme des nécessités du progrès, sont-ils viables à long terme? Nous connaissons la réponse et le seul intérêt qui guide ce type de développement. Comme pour l'amplification du transport aérien dont le non-sens environnemental n'est plus à démontrer, investir lourdement dans le ferroviaire questionne sur la pertinence des orientations prises qui, présentement, déterminent des choix de société que nous connaissons trop bien: productivisme, dualisation sociale, concurrence des territoires, mobilité sociale à deux vitesses.

Si le changement radical ne peut se faire en un jour, l'essentiel est certainement pour l'instant d'éviter la casse et de maintenir ce qui est. Cet objectif doit néanmoins s'accompagner d'une critique radicale, contrairement à la posture syndicale défensive qui nourrit paradoxalement l'idéologie dominante, car ne remettant pas les fondements en question. Le ferroviaire, avec évidence, doit être réinvesti. Mais au-delà des moyens, c'est surtout un ajout de transparence, de bon-sens clairvoyant, d'orientation sociale et d'équilibre énergétique qu'il faudrait ajouter. Et la condition première est celle d'une reprise du contrôle démocratique et citoyen sur ces questions. Sans cela, ces géantes nébuleuses, hydres financières que deviennent des sociétés à capitaux publics comme Infrabel, se comportant déjà comme des corporations ou des gestionnaires d'un foncier inestimable, pourraient demain devenir des acteurs financiers si puissants qu'ils auront la mainmise sur l'entièreté du secteur des transports.

**Dossier coordonné par Liévin Chemin,
militant associatif pour une autre mobilité
& Alexandre Penasse**

(1) Ivan Illich, *Energie et équité*, in *Œuvres Complètes*, vol.1, Fayard, Paris, 2009, p.402

(2) <http://mobilit.belgium.be>

ENTREPRISES PUBLIQUES: GERMES D'UNE FIÈVRE LIBÉRALE

La libéralisation des transports publics en Belgique ne semble pas être sur la table des discussions, faisant comme si elle n'avait pas lieu. Pourtant, celle-ci les concerne de près depuis 15 ans, pénétrant les entreprises publiques au plus profond de leurs modes de gestion... et de leurs politiques d'investissements. Le secteur prépare son ouverture à la concurrence, filialise ce qu'il peut, se rend moins déficitaire et fait briller les chromes: on apprête la mariée... pour mieux la vendre ?

Liévin Chemin

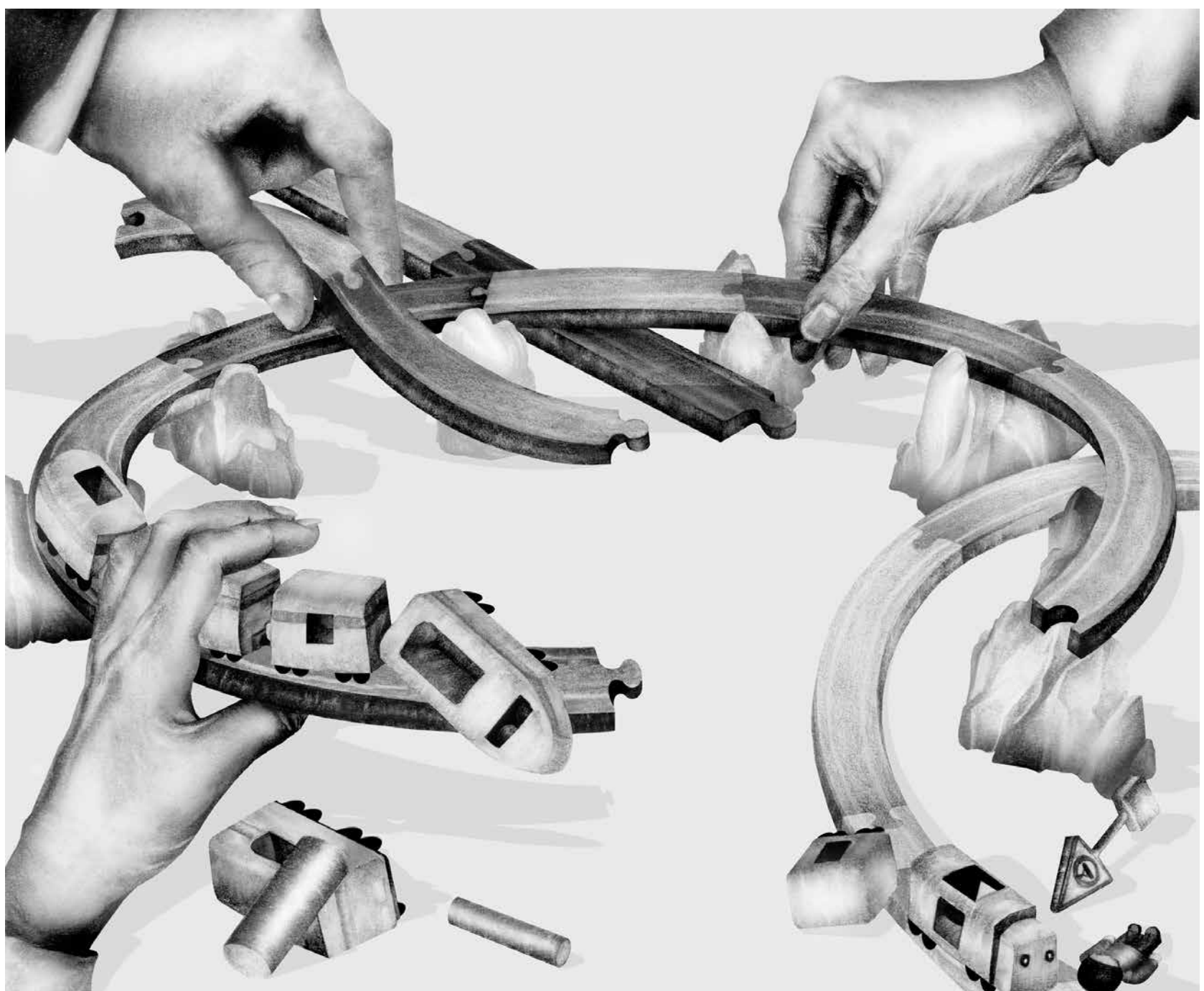


Illustration: Anne-Gaëlle Amiot

17 octobre 2000, Angleterre. Un train Intercity de la Great North Eastern Railway vient de quitter la gare de King's Cross à Londres. Quelques minutes plus tard, au sud de la gare de Hatfield, le train déraille. Bilan: 4 morts et 70 blessés. Bien que l'accident eut pu avoir des conséquences beaucoup plus graves, celui-ci dévoila un type de gestion et modifiera en partie le fonctionnement du rail britannique: l'administration du rail par une société privée, Railtrack, a mis en évidence le sous-investissement dans l'entretien des infrastructures ferroviaires, alors que ladite société réalisait d'importants bénéfices...

La Belgique nous semble moins encline dans l'intégration d'opérateurs privés que les sociétés anglo-saxonnes ou germaniques qui ont pris de l'avance. Et pourtant! De Lijn constitue un exemple belge où, partiellement, ce sont des affréteurs privés qui emploient des travailleurs contractuels et opèrent contre paiement d'une dotation publique. Les agents contractuels publics des TEC wallons roulent partiellement sur du matériel de firmes privées. La SNCB et la STIB prêtent déjà le flanc au secteur privé, évoquant ou pratiquant des partenariats public-privé (PPP) qui réduiront leur marge d'action et conditionnent les tarifs et l'accessibilité.

Dans les faits, le transport de passagers par train est à l'aube de sa libéralisation, ouvrant le rail au marché en 2022, après 90 ans de monopole public en Belgique. Il n'en est toutefois pas encore question pour le transport urbain qui ne sera pas mis à marche forcée sur la voie de la libéralisation. Mais peut-être ne faudra-t-il pas attendre que l'Europe nous dicte cette obligation de mise en concurrence... il se pourrait bien que nos autorités s'en chargent à l'avance.

MOBIB, LA PETITE PUCE QUI PEUT TOUT CHANGER

L'an 2000. Une nouvelle ère commence à la STIB avec la nomination du très libéral Alain Flaush¹ comme directeur général, qui va insuffler dans l'entreprise les méthodes issues du secteur privé. Très vite, la société s'engage dans le développement d'une technologie de ticket dématérialisé, que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de Mobib. Basée sur l'identification sans fil à haute fréquence (RFID), c'est une carte magnétique sans contact qui, présentée devant un valideur donne accès au véhicule. Dès 2000 la STIB rejoint le projet Triangle et l'association Calypso², qui regroupe quelques acteurs européens pour développer un standard de ticketing commun. Des employés de la STIB en assure le secrétariat, et son siège est situé à Bruxelles. On peut dire que l'entreprise publique a été un promoteur de cette recherche.

Juillet 2008, Mobib est mis en place sur tout le réseau bruxellois. Il remplacera à rythme soutenu les anciennes cartes jetables «Prodata» qui offrent infiniment moins d'avantages à l'opérateur. Mobib revient moins cher: plus de carte jetable, et les transactions sont prises en charge par l'utilisateur; Mobib est rapide et sûr: il s'applique aux stations de métro qui se verront bientôt équipées de portiques de contrôle d'accès³. Mais surtout, il fournit les données de l'utilisateur qui servent à tout: évaluer le service, la demande, le profil du consommateur, son choix d'itinéraire: pour la première fois la STIB peut observer ses utilisateurs comme autant de petits cobayes. Inestimables données.

Éclate alors une polémique quant à la violation de la vie privée⁴: vite, on rebouche les brèches de sécurité laissées béantes à la mise en service, puis plus tard on développe une carte anonyme qui ne servira qu'aux utilisateurs occasionnels. Les irréductibles utilisateurs de tickets en papier sont découragés de perdurer: on leur impose un tarif très défavorable⁵ afin d'accélérer l'abandon de l'ancien système.

En 2011 la SNCB fait le choix d'embarquer la Mobib, dans un premier temps afin de permettre aux abonnés combinés «train+métro» de franchir les portiques fraîchement mis en place par la STIB; puis elle se laisse convaincre que Mobib combinera bientôt dans le même pass les abonnements de chemin de fer et de transport urbain. Désormais la SNCB entend faire passer tous ses abonnés au billet dématérialisé, ce qui sous-entend encore moins de travail pour nos guichetiers, une espèce de travailleurs qu'on sait déjà être en voie de disparition.

Les TEC wallons mettent en test la Mobib et annoncent vouloir convertir dans le courant 2014 les centaines de milliers de cartes d'abonnés vers la validation sans contact. Côté flamand, c'est vers 2015 que l'implémentation aura lieu après le même investissement massif dans le remplacement de tous les valideurs à bord des véhicules, ainsi que de l'informatique embarquée qui assure la transmission des données.

Chère, cette conversion? C'est relatif. L'achat de la carte (5€) reste à charge du voyageur. Entretemps se développera peut-être un support plus universel comme le téléphone portable (protocole SMC) ou encore plus simple: mettre votre carte d'identité électronique aux standards de la radioidentification. Avant d'aller à Montmartre depuis Liège, vous achèterez vous-même sur Internet les billets complémentaires à l'abonnement TEC déjà présent sur votre carte: «un billet pour Bruxelles-midi, puis un

Thalys vers Paris, et un RATP 1 zone, s'il vous plaît... Ah, zut! je parlais à mon ordinateur. - Biiip!» Décidément il va nous manquer, ce bon vieux guichetier. Le 21ème siècle est celui de l'utilisateur, pourquoi ne pas lui laisser faire tout le travail face à un automate de vente, voire plus rentable encore, via Internet et sa carte de crédit?

En Belgique régionalisée, avec une gestion très conflictuelle des compétences, un rêve est apparu qui simplifierait la mobilité de tous: l'intégration tarifaire. Pourquoi ne pas payer «une fois» entre un point A et un point B. Peut-être est-ce cela qui pousse les transports urbains bruxellois à se mettre à la pointe de la technologie interopérateurs, puisque les voyageurs sautent d'un transporteur à l'autre selon la région limitrophe d'où il proviennent. En 2010, les quatre sociétés de transport public belge fondent Belgian Mobility Card company SA, filiale commune qui va généraliser Mobib, organiser les responsabilités et arbitrer les recettes à transférer. Grâce à ce système commun au tarif intégré, les données d'usage de chaque voyageur permettront de partager le prix de son billet. C'est en partie dans ce but que les entreprises publiques poussent un système qui concilie une multitude d'opérateurs.

INTEROPÉRABILITÉ, LA PORTE EST OUVERTE À TOUS LES OPÉRATEURS

Comme souvent, une technologie neuve permet aussi de larges, très larges, applications. On combine aujourd'hui sur le même pass son titre de transport et un abonnement de Villo⁶, mais aussi le sésame d'une voiture partagée Cambio, ou d'une société de parking. Dans ces trois cas, on vient de passer une frontière inattendue: Mobib s'applique également à des services offerts par des entreprises privées. Donc nos opérateurs publics, STIB en tête, ont investi dans l'association Calypso, qui poursuit les objectifs communs du *ticketing* des entreprises d'État, d'opérateurs privés, et de l'industrie qui fournit ces solutions informatisées.

Et voici le côté face de la rutilante carte Mobib... tous ces titres de transports fonctionnent quels que soient les opérateurs et leur système tarifaire tant qu'ils adoptent le standard Calypso. A Lisbonne, l'impératif de la carte LisboaViva était d'intégrer 7 opérateurs dont 4 sont du secteur privé. A Paris, 3 opérateurs privés peuvent être utilisés avec le même pass magnétique. Vous pouvez lui affecter des titres de transport pour le Thalys et rejoindre Bruxelles avec la même carte Navigo, dont Mobib est la petite soeur, ou plutôt le clone. Voici les sociétés de transport aptes à se partager le marché du transport public, ses précieuses données, et s'en répartir très précisément les recettes.

Vous l'aurez compris, la validation sans contact a de beaux jours devant elle de par son adaptation à un marché d'opérateurs morcelés affranchis du monopole d'Etat sur les transports. Bien sûr, libéralisation n'est pas l'exact synonyme de privatisation. Certaines villes clairvoyantes garderont un ferme contrôle des concessions, afin que ceux qui voyagent sur une voie moins rentable ne paient pas plus cher pour un service plus chiche.

En soi, l'interopérabilité n'est pas une chose dévastatrice. Mais l'enthousiasme et la précipitation technocratique des entreprises belges est inquié-

tant. Il n'y a pas de débat sur ses effets négatifs, notamment en matière d'emploi et de respect de la vie privée. Pas de débat sur la porte qui s'ouvre aux fournisseurs de services connexes, ni sur la destination des données collectées, qui peuvent être vendues entre autres aux afficheurs publicitaires omniprésents dans les transports. Ce qui inquiète aussi c'est l'enthousiasme politique⁷ qui autorise les sociétés publiques à se lancer dans l'aventure: personne donc parmi nos responsables ne s'inquiète de ces cartes Mobib qui, une fois le monopole public remis en question, permettront une ouverture presque instantanée des transports collectifs à ces sociétés privées?

« Si on ferme les yeux sur le transport public, quand on les rouvrira il y aura une part à vendre, et une part à charge »

Pourquoi laisse-t-on nos sociétés publiques côtoyer tant d'entreprises privées sans baliser les fins de ces coopérations? Quels sont ces *managers* qui osent mettre le monopole public en balance sans que les Belges aient exprimé vouloir ouvrir un débat démocratique à ce sujet?

Syndicats comme défenseurs associatifs des transports s'opposent au morcellement des entreprises publiques, à la création de filiales ou la scission du rail national entre gestionnaire d'infrastructure et opérateur de transport, Infrabel et SNCB. C'est pourtant la voie qu'a choisi le gouvernement fédéral sortant, et Paul Magnette a bel et bien appliqué la recommandation européenne de séparer opérateur et gestionnaire d'infrastructure. Ces signes démontrent à quel rythme les dirigeants actuels préparent la voie de la libéralisation.

Liévin Chemin

(1) CEO de 1999 à 2012

(2) Sur ce standard de billetterie électronique: www.calypsonet-asso.org l'association diffuse des informations très complètes, en anglais.

(3) "Sécurisation du métro" pour un budget de 50 millions € d'investissements dès 2010. Selon ses propres chiffres et justifications, la STIB en récupérerait 15 millions par an.

(4) Lire à ce sujet: www.liguedh.be/actions-en-cours/mobib-et-vie-privee

(5) De 5 à 12% selon les cartes, au tarif 2014

(6) Villo est le système de vélo partagé bruxellois, existant aussi à Namur sous le nom de *Li Bia Vélo*, qui est opéré en concession de Partenariat Public-Privé: contre la mise à disposition de vélos au public abonné, la firme obtient en compensation de nombreux espaces d'affichage publicitaires.

(7) On se souviendra de la carte "hypermobil" proposée par Ecolo, rêvant qu'un titre électronique de transport remplacerait la mobilité lourde pour inciter à la mobilité active.

INVESTIR OU RÉINVESTIR ?

2013 a connu un coup d'accélérateur pour des plans d'investissements massifs: le renouvellement du contrat de gestion de la STIB et le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de la SNCB ont été négociés par les pouvoirs sortants: le Fédéral comme la Région Bruxelloise ont posé des jalons d'avenir face aux défis de mobilité collective. Ces deux contrats de mission comprennent des investissements massifs dans les réseaux de transport lourds. Pour Bruxelles, le PPI prévoit d'investir 800 millions dans le réseau bruxellois.

Un quart de milliard sera consacré à l'investissement dans les lignes 26 et 28, dites «réseau tangentiel», qui parcourent les faubourgs et desservent les stations secondaires de Bruxelles. Les réinvestir est une vieille demande bruxelloise enfin satisfaite: ces sillons centenaires complètent idéalement le réseau de surface de la STIB. Encore faut-il que l'offre de transport suive: à cela, SNCB-mobility, l'opérateur, répond qu'elle «évaluera la demande» une fois les investissements réalisés. On y «investit», veut dire: offrez-nous l'infrastructure et on verra bien ce qu'on en fait. Mais le Fédéral se trompe d'investissement: des trains légers, du personnel pour les faire rouler, une desserte rétablie les soirs et week-ends, voilà ce que les usagers demandent.

Un demi milliard reste orienté vers le leitmotiv d'Infrabel: optimiser la fameuse Jonction Nord-Midi, percée au milieu du XXe siècle pour centraliser un quart des trains belges. Une partie importante des fonds servira à étudier un élargissement de la jonction, dont le scénario du percement d'un tunnel de Midi à Schaerbeek (on parle de 4 milliards) pour de prestigieux TGV transeuropéens. C'est aussi une vision urbanistique qui valoriserait la couverture des voies, avec d'immenses enjeux immobiliers capables de générer des profits pour Infrabel, et impliquer une nouvelle péripétie de la dualisation urbaine à Bruxelles. *Time will tell.*

Du côté de l'opérateur de transport urbain, la STIB, hormis le redéploiement du tram dont les projets avancent très doucement en surface, il y a la mise à l'étude du percement d'un «métro nord», une extension de 6 km qui reliera un parcours desservi actuellement par 3 trams et des trains. Pourquoi concurrencer des lignes existantes? Budget prévisionnel de ce nouveau métro: 1 milliard 700 millions d'euros.

L'autre développement concerne l'automatisation des lignes de métro 1 et 5, qui promettent une augmentation de la cadence des rames⁸ et la disparition d'un grand nombre d'agents de conduite. Nom de projet: Pulsar. Fournisseur: Siemens AG. Coût de la commande: 800 millions d'euros. Des chiffres qui donnent le tournis et symbolisent la politique d'investissement massive, hyper-technologique et fournie par des opérateurs privés qui ne feront recours ni à la main d'œuvre ni au savoir-faire bruxellois.

DES ÉLÉPHANTS BLANCS SUR LA VOIE

C'est le financement qui inquiète le plus. La Région n'a pas de moyens propres pour investir. L'apport public le plus conséquent sera Beliris, l'accord fédéral de réinvestissement à Bruxelles. Et il reste l'emprunt, que la STIB pourra peut-être contracter si elle se rend encore plus performante

qu'aujourd'hui⁹. La 6e réforme de l'Etat prévoit bien des moyens à réinvestir à Bruxelles, dont une partie est orientée vers l'investissement en mobilité; mais ces moyens ne sont plus définis au-delà de 2016, alors qu'on construira ce métro au plus tôt à partir de 2018. La patronne de Beliris, Laurette Onkelinx, a évoqué la piste pour compléter le financement du métro: «si on n'y arrive pas, nous demanderons au secteur privé de le préfinancer», signifiait-elle en essence en 2010. Cela porte un nom: le Partenariat Public-Privé.

On qualifie d'«éléphants blancs» quelques grands ouvrages dont la nécessité est contestable, qui génèrent une dette insondable, aboutissent à la mise sous tutelle de l'État qui en est le client et offrent des contrats léonins pour quelques investisseurs. C'est précisément ce qui est à craindre avec ce métro bruxellois: les partenaires privés rémunéreront leurs grandes entreprises de génie civil et se rembourseront pendant une trentaine d'années pour l'effort fourni, à des conditions usurières.

Qui paiera? Les voyageurs qui continueront de voir le prix du ticket de métro augmenter deux fois plus vite que l'inflation¹⁰. Le mal est fait pour le PPP Northern-Diablo qui surcharge chaque billet vers Brussels Airport de 5€ pour l'utilisateur, soit plusieurs millions par an; ainsi qu'une rente de 9 millions et d'une perception de 0,5% de chaque billet SNCB.

Éléphants blancs que les gares de prestige comme Liège-Guillemins, celle qui s'érige à Mons, ou d'absurdes rénovations comme celle qu'on prévoit à Charleroi alors que la précédente date de 2011! Quel attrait pour le commun des Belges de creuser un tunnel sous la gare d'Anvers pour accélérer le transit du Thalys? Quelle priorité y avait-il en 2007 à construire un tunnel Diabolo pour connecter l'aéroport à un réseau ferré international? Enfin, le coûteux projet d'une liaison nouvelle vers l'aéroport de Charleroi-Sud relève d'un développement antidurable, tandis que la ligne Charleroi-Louvain est sous-entretenu et pâtit d'une desserte dérisoire.

SURINVESTIR, PUIS SE FAIRE VENDRE

Ceci est une fiction. Imaginons-nous en 2025, trois ans après la mise en service du métro 8.

La ligne high-tech attire du public venu du centre, mais pour le reste elle est concurrencée par le RER qui dépose des voyageurs dans six stations du territoire nord. Le poids de remboursement annuel des PPP, qui n'a couvert qu'un tiers du coût total, est trop lourd à porter: 80 millions par an pour desservir sept arrêts, c'est trop. La STIB est contrainte d'augmenter ses prix: le billet unique régional titre désormais à 4,10€. Ça ne suffit pas, alors on coupe dans les services de surface de la zone desservie: trois lignes restantes en surface sont regroupées. Le succès des métro-boutiques n'étant pas tel qu'escompté, l'opérateur privé va faire «suer» le contrat et contraindre la STIB à accepter de percevoir pour le consortium une surcharge d'1,25€ pour chaque voyageur. C'est ce scénario qui est suivi dès 2026. L'utilisateur qui souhaite emprunter la ligne paie donc 5,35€, incluant la rétribution supplémentaire du PPP ViaLion; cette tarification spéciale s'étend jusqu'à la station Albert alors que la moitié du parcours a été payée par les fonds publics. Ce

consortium ViaLion, c'est le privé qui a commencé à dévorer, par les morceaux les plus juteux, l'éléphant blanc commandé par les pouvoirs publics en milieu des années 2010.

POUR CONCLURE

Nous pourrions *fictionnaliser* la suite, en prévoyant que le reste du réseau lourd sera opéré par d'autres sociétés suite à une directive forçant l'ouverture au marché; que le tram moderne dans lequel nous avons tant misé connaisse le même sort, parce qu'il est rentable; et que ce qui reste est amoindri par le manque de continuité des réseaux: des bus d'un autre temps, fonctionnent à charge de l'État qui en restreint la desserte tous les 5 ans. En 2030, Bruxelles aura perdu son transport de service public par la contrainte de l'endettement contracté 15 ans plus tôt; par la croyance que le privé fait mieux qu'une régie publique, car il se veut plus pragmatique, et moins protecteur des conditions sociales. Avec ses profils managériaux et l'insufflation d'une logique de profit au sein d'entreprises jadis de taille humaine, la fierté de travailler pour l'intérêt commun a disparu. Par le recours à la technologie pour remplacer la main-d'œuvre, l'affection que leur portait le public a déserté les réseaux elle aussi. Nous avons réduit le service public au mot service, et encore.

La faute à l'attrance des gouvernants pour les siennes du privé. Alors que le transport urbain devient incontournable, il ne devient pas plus rentable: c'est un outil public qui a un coût: le sous-traiter ne peut que coûter plus cher que l'opérer en régie publique.

Un avenir respectueux des principes collectivistes appliqués au service public les verrait revenir à ces fondements, garantir la desserte universelle et diminuer ses tarifs pour provoquer un report modal depuis l'auto. Un moratoire pourrait les préserver, sauvegarder et valoriser le patrimoine que représentent trains, trams et bus. Une gouvernance reprise aux experts ou aux *top-managers*, avec désormais un esprit de cogestion qui dirige ces grandes entreprises publiques: usagers, travailleurs sont concertés et représentés aux conseils d'administration, les orientations versées au débat public; la planification, mûrie, répond aux besoins observés et exprimés.

Les investissements, enfin, sont envisagés dans un rapport aux citoyens et non au capital. L'investissement coopératif d'utilité publique est développé en faveur de besoins criants d'inégalités: le logement, l'éducation... l'accès à une mobilité autonome et durable redevient un bienfait public pour répondre à nos besoins réels.

Liévin Chemin

(8) De 2,5 à 1,5 par minute, *time is money*. Ce qui est visé est surtout une augmentation de la capacité de ces lignes face à une utilisation croissante du mode souterrain.

(9) La STIB améliore constamment son «taux de couverture», le rapport entre ce qu'elle coûte et ses recettes de ventes. Pour pouvoir emprunter, ce taux doit rester supérieur à 50%.

(10) Cette dernière décennie, c'est précisément le remboursement de la dette de la STIB qui constitue la raison de la hausse des prix pour l'usager. GOETHALS C. dans «*Les enjeux du financement des transports en commun à Bruxelles*», Les analyses du CRISP en ligne, 20 décembre 2012.



Illustration: Marion Barraud

EN TRAIN DE LIBÉRALISER LE TRAIN !

Myriam Djegham

La mobilité est une des conditions pour ne pas être exclu dans notre société. Prenons pour preuve un travailleur sans emploi qui ne peut refuser un job à 60 kilomètres de son domicile alors qu'avant 2011, un emploi était considéré convenable s'il se situait à 25 km maximum. Peu importe que vous n'ayez pas les moyens d'acheter une voiture, que vous deviez aller rechercher avant 18h votre enfant à la crèche (où vous avez eu l'énorme chance de trouver une place), qu'il n'y ait pas suffisamment de transports publics entre votre domicile et le lieu de travail. Les institutions publiques sont bien soucieuses des devoirs de leur population mais le sont-elles autant des leurs? Promeuvent-elles l'accessibilité de toutes et tous aux territoires qui leur donne leurs chances d'habiter, de travailler ou de se développer personnellement? Utilisent-elles au mieux l'argent public pour améliorer la qualité de vie de leur population? Soutiennent-elles le développement d'emplois de qualité? Protègent-elles les intérêts collectifs des ravages de certains intérêts privés? L'analyse des politiques fédérales et européennes en matière de chemin de fer nous donne malheureusement des réponses négatives à ces questions.

Sans mobilisation significative des cheminots et des usagers notamment pour faire pression sur leurs Etats, la libéralisation se fera progressivement.

Le transport ferroviaire, s'il est public, constitue une réponse sociale aux exigences de mobilité en garantissant un service accessible à toutes et tous, fidèlement à la recherche d'égalité qui caractérise le service public¹. De plus, c'est un des modes de déplacement les plus écologiques avec des coûts externes cinq fois moins élevés que le transport routier. Pourtant, les politiques ferroviaires européennes et nationales vont exactement à l'inverse de son développement et du renforcement de son caractère public. La dégradation du transport public est notamment due à l'externalisation d'une part des activités de la SNCB au secteur privé, à l'introduction de logiques marchandes et managériales, à la compression et dégradation de l'emploi (d'autant plus nocive à la qualité du service que le nombre de voyageurs transportés augmente), aux frais faramineux de consultance externe² (225 millions d'euros en 2010 selon la CSC Transcom), à la diminution des dotations publiques et l'étranglement par la dette. Mais le pire est certainement la libéralisation.

4ÈME PAQUET DE DESTRUCTURATIONS

Le 26 février dernier, le Parlement européen a voté à une majorité de 57% pour le quatrième paquet ferroviaire. L'objectif annoncé est d'ouvrir le transport national de voyageurs à la concurrence. Depuis 2001, trois ensembles de législations nommés «paquets ferroviaires» se sont succédés pour permettre à de nouveaux opérateurs de se charger du transport international et national des marchandises puis du transport international de voyageurs. Sans en avoir évalué les effets, l'Union européenne passe maintenant à la dernière phase avec la libéralisation du transport national de voyageurs. L'ennemi à abattre serait le monopole public. Lequel de ces deux mots est réellement visé? Selon le dogme

néolibéral, rien ne vaut la concurrence, qui selon Siim Kalas, commissaire européen aux Transports, se traduira « par une plus grande liberté de choix et par des économies de fonds publics et, pour les utilisateurs, par une amélioration de la qualité ». Mais les missionnaires du néolibéralisme ne disent pas que depuis 40 ans de libéralisation et privatisation, la disparition d'entreprises publiques se fait au profit d'oligopoles, voire de monopoles, privés. Selon Alain Cambi, secrétaire fédéral du syndicat français Sud Rail: « Il y aura un regroupement de plusieurs grosses sociétés et on aboutira à un nivellement par le bas ». La « libre » concurrence mène à la loi du plus fort, le plus fort étant l'entreprise capable d'écraser les syndicats, d'imposer ses prix aux sous-traitants, d'absorber les plus petites entreprises et... d'exercer un lobby sur les décisions politiques pour qu'elles lui soient favorables. Les pays du Sud auxquels des « plans d'ajustement structurel » ont été imposés, sous prétexte de leur endettement, peuvent témoigner du pouvoir pris par des multinationales sur leurs économies et leur avenir.

Une entreprise privée fournirait un transport meilleur et moins cher qu'une entreprise publique et rémunérerait grassement ses actionnaires qui sans cela iraient voir ailleurs? Actuellement, en Belgique, l'Etat intervient pour deux tiers dans le prix du titre de transport. En cas de libéralisation, cela se traduirait-il par un subventionnement public à des entreprises privées qui s'arrangeraient entre elles pour définir les prix qui les avantagent ou qui feraient des économies sur les frais de personnel et d'entretien? Au risque de voir la sécurité des usa-

(1) Le régime juridique du service public est défini autour de trois principes: continuité du service public, égalité devant le service public et mutabilité (adaptabilité aux besoins du public et de la société).

(2) Exemple: En 2011 la rémunération du bureau de consultants A.D. Little: 1 million d'euros pour des analyses disponibles en interne selon les syndicats qui y voient un contournement de l'expertise des agents statutaires.

gers mise en danger? On est en droit de se demander si l'apparente lutte contre les « monopoles » ne camoufle pas plutôt l'intérêt d'investisseurs privés de détourner l'argent public dans des secteurs où les gros investissements ont été faits et qui peuvent rapporter gros. Démarche soutenue par des politiciens dits de gauche, comme le socialiste français, Frédéric Cuvillier, ministre du transport: « *il s'agit là d'un enjeu majeur pour nos industriels et les milliers de salariés de cette branche à haute valeur ajoutée, où notre savoir-faire est largement reconnu, qui gagnera à pouvoir accéder plus facilement aux autres marchés européens* ».

Le transport ferroviaire est un des modes de déplacement les plus écologiques avec des coûts externes cinq fois moins élevés que le transport routier. Pourtant, les politiques ferroviaires européennes et nationales vont exactement à l'inverse de son développement et du renforcement de son caractère public.

Le 26 février, parmi les 23 belges au Parlement européen, les votes du quatrième paquet ferroviaire ont été serrés. 8 eurodéputés ont voté pour (CD&V, sp.a, cdH, MR) et 7 ont rejeté le texte (PS, Ecolo, Groen, VB), les autres s'étant abstenus ou ayant été absents. Le vote concernait trois aspects: une norme unique pour la certification du matériel ferroviaire, des dispositions pour ouvrir le transport des voyageurs à la concurrence et une disposition séparant les activités d'opérateur et de gestionnaire de réseau. Les jeux ne sont pas encore complètement ficelés puisque la libéralisation sera ensuite soumise aux Etats membres et que les positions sont contrastées en Belgique. La position des eurodéputés PS s'écarte non seulement de celle de leur groupe européen (favorable) mais également des mesures prises par Paul Magnette (PS) lorsqu'il était en charge du dossier. Celui-ci était en effet resté sourd aux propositions des syndicats de construire une structure intégrée. Il a imposé la scission en deux de la SNCB pour baliser le terrain de la libéralisation alors que la division n'était pas imposée, ce qui a fait dire à Siim Kalas que la Belgique était un bon élève.

La veille du vote, le 25 février, 4 000 cheminots venant de 17 pays ont manifesté à l'appel de la Fédération Européenne du Transport (ETF) à Strasbourg. Cette manifestation a certainement contribué au rejet de la remise en cause du droit de grève avec la mise en place d'un service minimum, que proposait le texte de base. Mais même si la libéralisation est quelque peu postposée, l'échéance de 2019 ayant été reculée à 2022, elle est bien en route. Sans mobilisation significative des cheminots et des usagers notamment pour faire pression sur leurs Etats, la libéralisation se fera progressivement. Le projet actuel consiste à ouvrir à la concurrence au travers d'appels d'offre mais permet aussi que le marché soit attribué directement. Dans ce second cas, différentes conditions doivent être rencontrées notamment en terme de ponctualité, de qualité de service et de « productivité du personnel ». Si ces conditions ne sont pas atteintes (qui en jugera et selon quels critères, avec quelle garantie de neutra-

lité...), un appel d'offre devra être lancé. La brèche est ouverte. L'ouverture des marchés publics est également un point important du projet de partenariat transatlantique entre les États-Unis et l'Union Européenne (TTIP ou TAFTA³), en discussion pour le moment. Le secteur du transport y est clairement identifié comme devant être soumis à la logique de marché

EFFETS VERTUEUX ?

Pour trouver des arguments à opposer à la libéralisation du rail, l'évaluation des trois premiers paquets ne serait pas un luxe. Un eurodéputé français, Jacky Hénin (PCF-FdG) a cité, dans une question écrite à la commission, « *les conséquences dramatiques des trois paquets ferroviaires précédents: baisse du fret ferroviaire au profit du fret routier, diminution des conditions de sécurité, baisse de la qualité des services aux usagers, augmentation des coûts pour les usagers et remise en cause des conditions de travail des salariés* ».

L'exemple du transport de marchandises révèle bien les limites de la libéralisation. En 2004, avant la libéralisation, le transport de marchandises représentait 60 millions de tonnes. Depuis, le secteur a été ouvert aux acteurs privés, notamment parce que la libéralisation devait contribuer à augmenter les parts de marché du rail par rapport à la route. Résultat: en 2013, le fret est passé à 37,5 millions, soit une diminution de 40%. La libéralisation du transport de marchandises par rail a abouti à la suppression de centaines d'emplois et à la restructuration du transport de marchandises entraînant encore plus de camions sur les routes. Selon Filip Peers, secrétaire permanent de la régionale bruxelloise de la CGSP cheminots, la privatisation du transport de marchandises a entraîné la disparition du trafic diffus. Contrairement au trafic direct où un train complet est chargé de marchandises pour être transportées par exemple d'une entreprise automobile vers le port d'Anvers, le trafic diffus consiste à composer un train avec des containers de différentes entreprises, qui s'arrête dans plusieurs gares pour déposer certains containers et en charger d'autres. Ce type de trafic exige beaucoup de travailleurs et ne permet pas de dégager des bénéfices suffisants face à l'appétit des investisseurs privés. Et comme, par ailleurs, les prix du transport routier sont drastiquement tirés vers le bas par le dumping social, le transport de ces containers revient moins cher par camion. On évalue cela à 300 000 camions en plus sur les routes.

On peut ajouter à ce bilan l'augmentation des accidents de train de marchandises depuis la libéralisation, avec fin 2011 douze opérateurs qui circulent sur le réseau (citons: à Remersdaele le 25 janvier 2012, à Melsele le 12 avril 2012, à Tintigny le 4 mai 2012, à Godinne le 11 mai 2012, à Hever le 19 février 2013, à Schellebelle le 4 mai 2013, à Fourons le 1 octobre 2013, à Wilsela le 4 novembre 2013). Sachant que le rail transporte 20% des produits chimiques, pour la majorité extrêmement dangereux parce qu'inflammables, ça fait peur. Ces accidents peuvent être dus à la perte de temps de communication entre opérateurs, chacun suivant sa voix hiérarchique, au manque de coordination entre opérateurs concurrents, à l'augmentation des exigences de rentabilité et la pression sur des travailleurs aux horaires intenable, au manque de formation et même d'information dont sont victimes les travailleurs, à la diminution des frais d'entretien du matériel, etc. De plus en plus de cheminots expliquent que si les choses continuent à évoluer dans ce sens, ils décourageront leur famille et leurs amis de prendre le train.

Au niveau de l'emploi, la Commission européenne elle-même annonce l'hécatombe. Selon elle, la libéralisation provoquera la disparition de 92 600 emplois en Europe sur 10 ans. En parallèle, la dégradation de l'emploi s'accroîtra. Fini les statutaires, cibles de la Troïka, parce que retenant le secteur privé dans sa course à la précarisation de

l'emploi et des travailleur/ses.

Les entreprises publiques sont donc lancées dans une course au moindre coût pour espérer ne pas disparaître, avec des conséquences sur l'offre, la qualité du service, la sécurité et les conditions de travail. En Belgique, la SNCB est par ailleurs fragilisée par un endettement historique qui est loin d'avoir toujours servi le développement du rail. Si elle doit réduire ses coûts de production sans une gestion radicalement différente et un financement adéquat, la faillite risque de frapper à la porte. Il n'y aurait plus d'opérateur ferroviaire public pour influencer les prix du « marché », les entreprises privées et/ou étrangères devenant maîtresses de la situation et capables d'exiger des pouvoirs publics des sommes toujours plus élevées pour remplir des missions de service public. En Angleterre, le « marché » est déjà ouvert. Les tarifs sont les plus élevés d'Europe. Il y a plus de 100 entreprises privées qui circulent sur le réseau ferroviaire.

TOUS CONCERNÉS, TOUS CHEMINOTS !

Tant les usagers que les travailleurs des transports publics sont particulièrement touchés par les politiques menées, mais toute la population est concernée parce qu'elle les finance via les impôts. Dans un contexte d'austérité imposée, l'alliance minimum est celle qui rassemble le front commun syndical et les usagers. Elle peut évidemment aller au-delà en réunissant d'autres comme des organisations environnementales, des groupes d'usagers passionnés des réseaux, des féministes et mouvements de jeunes et étudiants (publics plus dépendants des transports en commun), des travailleurs de la santé (préoccupés par la lutte contre les particules fines), des associations de personnes à mobilité réduite, etc. Une alliance large et combative serait capable de construire un rapport de force favorable au maintien et au développement des transports publics. Des plates formes existent déjà à Bruxelles (Transport TOUT public) et en Wallonie (Pour un rail performant), il faut les renforcer pour stopper le train de la libéralisation.

Myriam Djegham

CIEP-MOC Bruxelles et Transport TOUT Public

(3) Voir le dossier consacré au projet transatlantique dans le Kairos de novembre 2013.

TRANSPORTS TOUT PUBLIC

Transports Tout Public, la plateforme usagers-travailleurs TTP est une initiative commune d'IEB, le SIEP-MOC, la CGSP et la CSC. Pour défendre les transports publics, dans l'intérêt de toutes et tous, des travailleurs et usagers sont engagés dans une lutte commune. Nous nous organisons pour réagir aux attaques européennes, nationales et régionales contre les transports de service public. Nous sommes convaincus que la réponse aux besoins sociaux, environnementaux, énergétiques et économiques de mobilité ne peut être rencontrée qu'en dehors de la sphère marchande. Les entreprises privées de transport et d'infrastructure compriment les salaires, diminuent la qualité et le nombre d'emplois, orientent l'offre vers les usagers les plus riches, profitent des grands investissements et négligent l'intérêt général. Des transports publics, eux, peuvent au contraire garantir des emplois stables et correctement rémunérés, ainsi qu'un service accessible à tou(te)s, fidèlement à la recherche d'égalité qui caractérise le service public.

www.transporttoutpublic.net
facebook: transport tout public
Twitter: @TransToutPublic

TRAINS À GRANDE VITESSE EN LIMOUSIN

Alain Bertrand

«La vitesse, c'est dépassé», disaient-ils, quand il s'agissait de nous faire lever le pied, soit pour éviter les accidents, soit pour nous faire économiser quelque peu de carburant, à l'époque où, en France, on n'avait «pas de pétrole mais on a[vait] des idées»¹. La vitesse aérienne aussi, il a fallu la juguler (celle des vols civils, bien sûr, pas celle des coucous guerriers qui peuvent encore servir à massacrer quelques pays étrangers), pour cause de danger quand, par exemple, le supersonique européen, étrangement baptisé «Concorde», eût sacrifié 113 personnes pour inaugurer le siècle.

Chaque maire de grande ville, du moins de capitale régionale, rêve aujourd'hui d'être celui qui apportera la Grande Vitesse à sa ville ou sa région

Seul le rail ne connaît toujours pas de limite autre que celle de ses machines (sauf en cas d'intempéries et de calculs dérangeants de l'influence de la vitesse sur la consommation énergétique²) ou de défectuosité de ses éclisses d'aiguillage (comme à Brétigny, 7 morts). Quand la voie ferrée n'a plus pu supporter la grande vitesse souhaitée ou rêvée, on a préféré construire de nouvelles lignes adaptées au nouveau matériel *made in France*³ plutôt qu'adapter la vitesse de ses trains ou le matériel. Pourtant, choisir l'un et/ou l'autre était aisé : prendre son temps et améliorer le confort du voyage dans le premier cas, préférer le train pendulaire (et une amélioration sensible des voies) dans l'autre. Mais ces deux solutions, pour les élus «de progrès», présentent plusieurs inconvénients rédhibitoires : ils ne permettent ni l'engloutissement des deniers publics dans de grands travaux inutiles et imposés, ni la cession au privé de tout ou partie du service public, ni l'accès de la ville ou de la région au rang d'«étape TGV», ce qui ne rapporte rien ni à la ville ni à la région, mais fait très joli sur les imprimés électoraux.

En matière de projets, nos grands et vieux élus, pour une écrasante majorité, ont été formés pendant les trente glorieuses et n'ont toujours pas compris que du temps était passé, que le monde avait changé, et que l'infrastructure n'a jamais primé la structure. Cette vieille idée reçue, datant de l'URSS stalinienne et reprise depuis par l'actuel ultralibéralisme décérébré, postule qu'en créant de l'infrastructure on crée du développement et on résorbe conséquemment le chômage. Plus personne, d'ailleurs, n'y croit. Pour preuve, en France, ce sont les villes les mieux desservies par les LGV (Lille, Strasbourg, Marseille...) qui atteignent les taux de chômage les plus élevés.

Chaque maire de grande ville, du moins de capitale régionale, rêve aujourd'hui d'être celui⁴ qui apportera la Grande Vitesse à sa ville ou sa région. Bien entendu, les villes ou régions non desservies sont immédiatement qualifiées d'«enclavées». Ce néologisme métaphorique, né avec les multinationales du bâtiment et travaux publics, est devenu un leitmotiv que tous les politiques utilisent désormais dans leurs argumentaires destinés à masquer leur manque abyssal de projet politique. Pas une ville ou région (sauf peut-être les capitales?) qui n'ait be-



Illustration: Félicie Haymoz

soin d'être «désenclavée» au plus vite, que ce soit par l'avion, la route ou le rail. Dans chaque région, le chômage et le déficit budgétaire chronique sont expliqués par «l'enclavement» dudit territoire.

« LA VITESSE, C'EST DÉPASSER »

Le maire de Limoges, principal instigateur du projet absurde de barreau Limoges-Poitiers, accuse ses opposants d'être «*les mêmes qui autrefois préféraient la diligence à la voie ferrée*»! On touche là à une autre vérité. L'important, c'est d'aller PLUS vite que ce qui existe déjà. La vitesse, ce n'est plus «dépassé», mais «c'est dépasser!».

La grande vitesse est devenue un concept. On l'a ou on ne l'a pas. Les défenseurs du barreau Limoges-Poitiers argumentent de la nécessité pour les Limougeauds de rejoindre Paris en 2 heures. Pourquoi 2 heures? Pourquoi ce chiffre? Pourquoi pas 1 heure ou 45 minutes⁵? Qu'est-ce que ça change? Les Marseillais qui doivent mettre 3 heures pour rejoindre Paris sont-ils pénalisés par rapport à Lyon?

Et, quand il sera possible d'atteindre la vitesse de 500 km/heure faudra-t-il à nouveau construire de nouvelles voies adaptées et bétonner la campagne pour permettre de joindre les bétons des grandes villes? Et cela à l'époque où, grâce à internet, les communications d'un très grand nombre en même temps, en audio et en vision, sont immédiates! À l'époque où la relocalisation des échanges est devenue nécessaire à la survie de l'espèce humaine et de la planète!

- (1) Pour les plus jeunes : vieux slogans ministériels dictés par la conjoncture du premier choc pétrolier.
- (2) Un temps, la Commission européenne avait envisagé de réduire les performances de vitesse des TGV car au-delà d'un certain seuil, la consommation électrique croît exponentiellement, voire double.
- (3) Le train pendulaire a le défaut syndical d'être fabriqué en Italie (d'où son nom de Pendolino), même après un essai concluant sur la ligne Paris-Limoges. Même encore si le fabricant, Alstom, est quant à lui, depuis quelques années, bien français et se contente de vendre ces trains à grande vitesse ultramodernes, aujourd'hui de quatrième génération, un peu partout en Europe (Italie, Allemagne, Pologne, etc.).
- (4) Rarement «celle»: le fantôme TGV étant surtout masculin, voisin de celui du train électrique commandé au Père Noël ou du concours de celui qui fera pipi le plus loin.
- (5) Chiffres d'ailleurs très réalistes puisque les derniers essais de TGV ont permis d'atteindre la vitesse de 570 km/h !

Cette vision du « progrès » quasi uniquement défini par la vitesse des transports n'est pas seulement dépassée, mais criminelle.

L'EXEMPLE DU BARREAU LGV LIMOGES-POITIERS

Une petite région comme le Limousin et une ville comme Limoges (à l'origine étymologique du verbe « limoger ») ne pouvaient que s'emparer de ce faux problème pour détourner l'attention des électeurs des vrais problèmes de notre temps.

La ligne POLLT⁶ a toujours été considérée comme « l'épine dorsale » du réseau ferroviaire français. Traversant quatre régions, desservant 18 gares et filant directement vers l'Espagne, cette ligne permettait naguère la circulation d'un train international et à grande vitesse, le *Talgo*, menant vers Barcelone et Madrid⁷. On y a vu circuler jusqu'au début des années 90, le train le plus moderne d'Europe, le *Capitole*, qui roulait alors à 200 km/h. Depuis, cette ligne a été laissée à l'abandon par la SNCF et sa politique du tout TGV, ainsi que par tous les gouvernements de gauche comme de droite. En 2001 cependant, la rénovation de la ligne est décidée et budgétisée par l'État, les régions Centre, Midi-Pyrénées et Limousin, la SNCF et RFF. Un *Pendolino*, train pendulaire de première génération, fait deux essais parfaitement concluants sur cette ligne, mettant Limoges à moins de 2h30 de Paris. Mais ce projet est abandonné par décision unilatérale de l'État en 2003.

La grande vitesse est devenue un concept. On l'a ou on ne l'a pas.

Alors que les élus locaux faisaient mine de protester en empêchant les trains de circuler sur la ligne durant une bonne minute, la première dame de France, Bernadette Chirac, s'inspirant de Marie-Antoinette proposant au peuple de manger de la brioche quand celui-ci manquait de pain, émet l'idée, plutôt que de restaurer la ligne POLLT, d'en construire une autre qui permettrait aux Limousins de se rendre à Paris en passant par Poitiers. Les élus locaux, sont immédiatement enthousiasmés par l'absurdité d'un tel tracé. Il rallonge la distance vers Paris d'une centaine de kilomètres, isole plusieurs départements dont la Creuse, et massacre l'un des rares sites sauvages restant en Limousin. Les grands élus s'empressent alors de répondre « chiche ! » et engagent RFF dans des études faites au pas de charge et un débat public animé par un nombre toujours croissant d'opposants⁸. La ligne TER Limoges-Poitiers est en cours de rénovation pour un montant de plusieurs dizaines de millions d'€ et la ligne POLLT, suite à l'accident de Brétigny, à l'action des associations et au rapport de la Commission parlementaire *Mobilité 21*, bénéficiera bientôt, selon le Ministre des Transports, M. Frédéric Cuvillier, d'un milliard d'€ pour sa modernisation. Ce projet paraît donc doublement inutile puisqu'il met en concurrence non pas une seule mais deux lignes existantes pour le même trajet !

Les associations se sont multipliées depuis la mise en route de ce projet. Le Collectif anti LGV LP & pro-POLLT rassemble une quarantaine d'associations, (Les Amis de la Terre, ATTAC...), de fédérations d'associations (France Nature Environnement, Fédération Nationale des Usagers des Transports...), de syndicats et partis politiques. Et politiquement, la partition est on ne peut plus simple. D'une part les syndicats patronaux : le MEDEF, représenté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Vienne et la FNSEA, épaulés par les deux principaux partis libéraux français, PS et UMP. D'autre part les syndicats ouvriers et paysans : CGT Cheminots, SUD Rail, Confédération Paysanne, quant à eux épaulés par les partis rassemblés aujourd'hui

dans le Front de gauche et les écologistes.

Après un simulacre de triple tracé proposé aux populations, c'est évidemment le tracé le plus court et, donc, le plus écologiquement ravageur qui est choisi par les têtes pensantes de RFF. Il ne s'agit de rien d'autre qu'une ligne droite reliant Poitiers à Limoges, écrasant les pieds des sauvages et classés Monts de Blond, pleins d'histoire et de secrets encore cachés. La vallée de la Glaïeule, pourtant classée zone Natura2000 (cette rivière étant un affluent de la Gartempe, l'une des dernières rivières où le saumon se reproduit en France), sera endommagée sans doute mortellement. Près de 1 300 hectares de terres agricoles et boisées doivent ainsi être ravagés dans le seul but de permettre à une élite (au vu des prix prévisibles en cours partout ailleurs et du surplus de kilomètres) de gagner guère plus d'un quart d'heure (lequel sera aussitôt perdu par l'arrivée en Gare Montparnasse, labyrinthique et largement saturée) pour se rendre à la capitale. Sans compter les deux milliards d'euros annoncés, payés par le contribuable, qui seront bien sûr, comme chaque fois, largement actualisés et dépassés.

ATTAQUE FRONTALE CONTRE LE SERVICE PUBLIC

Mais cette LGV Limoges-Poitiers présente un autre intérêt pour nos édiles s'affirmant défenseurs du service public (la Haute-Vienne est socialiste depuis plus d'un siècle, la Corrèze l'est devenue récemment avec M. François Hollande avant son élection à la tête du pays). Elle sera construite et gérée par une société privée dans le cadre d'un Partenariat Public Privé (PPP), comme c'est le cas de Vinci pour la LGV entre Tours et Bordeaux. Donc, les fonds publics paieront d'une part la société privée pour qu'elle fasse les bénéfices escomptés mais, d'autre part, comme il est probable que cette ligne ne sera jamais rentable, ils paieront aussi, et pendant cinquante ans, les déficits.

Le contribuable est ainsi cocufié financièrement quatre fois :

1) Il va payer les travaux de cette ligne inutile, par ses impôts et par la TIPP (le Limousin a porté à son maximum le taux légal autorisé alors que sa voisine du Poitou-Charente, tout aussi concernée par le projet en est au taux minimum)⁹,

2) Il va payer les réfections, nécessaires de toute façon, sur les deux lignes existantes Limoges-Poitiers et POLLT qui rendent parfaitement inutile la LGV,

3) Il va payer les déficits de la société privée retenue comme partenaire (très probablement Vinci),

4) Et il devra en plus payer beaucoup plus cher son billet de train.

UNE ACCUMULATION DE TROMPERIES

Depuis le début des études, en 2007, RFF et les grands élus locaux multiplient les mensonges, les sondages falsifiés, les pratiques douteuses. Par exemple, RFF, volontairement ou non, a fait une bourde de taille en laissant passer le délai légal octroyé pour ouvrir l'enquête publique. Le législateur, en effet, a souhaité que la population ne soit pas perturbée par la préparation d'un projet plus de cinq ans¹⁰. L'association *Non LGV Limoges-Poitiers, Oui POLLT* en avise le Préfet qui reste silencieux. Pourtant RFF renouvelle sa saisine auprès de la Commission Nationale du Débat Public. Mais le Tribunal Administratif juge la plainte irrecevable.

En mai 2013, le nouveau préfet, choisi par le nouveau président, donne son feu vert à l'enquête publique, avant même d'avoir été présenté aux élus et à la population, tout en recommandant publiquement à la Commission d'enquête de rendre un ver-

dict favorable à ce projet « vital pour la Région » !

Suite au rapport de la Commission parlementaire *Mobilité 21*, renvoyant le projet à l'après 2030 et confirmé par le Premier Ministre, les élus font la sourde oreille et continuent à hypothéquer l'avenir, prévoyant même quelques millions d'euros pour une pré-indemnisation des terres agricoles sur le tracé.

UNE MANŒUVRE LIBÉRALE

Cette ligne à grande vitesse apparaît donc non seulement comme incompatible avec l'esprit du Grenelle de l'Environnement¹¹, lequel d'ailleurs ne propose cette LGV qu'au conditionnel, mais encore comme bafouant la loi et les recommandations de la Cour des Comptes¹².

De plus, et c'est là sans doute la raison principale de l'obstination du MEDEF, de l'UMP et du PS, elle préfigure ce que va devenir le service public du transport ferroviaire en offrant tout, construction, gestion et bénéfices (voire indemnités en cas de non-rentabilité) à la seule multinationale Vinci.

Le gouvernement, heureusement, a annoncé des coupes claires dans les divers projets LGV. Mais, malheureusement, un élu limousin déclare que tout est déjà plié et que le Ministre¹³ (qui a annoncé la création d'une commission pour évaluer quelles LGV devraient passer à la trappe) lui a assuré que la Limoges-Poitiers ne serait pas concernée. Encore un bel exemple de démocratie !

Suite de ce feuilleton attristant à la fin de l'année 2014, au moment de la Déclaration d'Utilité Publique.

Alain Bertrand,

écologiste, militant de Greenpeace et des Alternatifs.

(6) Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges-Toulouse. Les militants anti-LGV et pro-POLLT ont pris l'habitude de mettre deux L (deux ailes ?) à l'ancien POLT par égard pour les Creusois, premières victimes de l'abandon de la ligne et du projet LGV.

(7) Train pendulaire de conception espagnole. Les derniers *Talgos*, pouvant rouler à 200 km/h, « disposent d'un système pendulaire qui améliore le confort pendant le voyage et permet d'atteindre de plus grandes vitesses » (source : RENFE). Le *Talgo* vers l'Espagne qui empruntait la ligne POLT a été supprimé au profit de la LGV Paris-Barcelone via Valence et Montpellier.

(8) Plusieurs passages de cet article sont repris de celui du même auteur publié par *L'Ecologiste*, n°38, octobre-décembre 2012, la LGV Limoges-Poitiers, un projet doublement absurde.

(9) L'Association Non à la LGV Limoges-Poitiers, Oui au POLLT a exercé un recours contre cet abus voté à l'unanimité par le groupe socialiste régional.

(10) L'article L 121-12 du Code de l'environnement prévoit qu'« en ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-8 (c'est-à-dire ceux qui doivent pouvoir faire l'objet d'un débat public), l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates ».

(11) L'article II bis précise : « La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie sur l'amélioration et la modernisation de la qualité de l'infrastructure ferroviaire existante. »

(12) Cf. Rapport juillet 2012 de la Cour des Comptes, pages 152-153.

(13) M. Jérôme Cahuzac, Ministre du Budget, qui, depuis lors s'est rendu célèbre par d'autres honnêtetés.

QUEL AVENIR POUR LA BELGIQUE FÉDÉRALE ?

ARTICLE

La prochaine (d)échéance électorale belge va être l'occasion de nouvelles poussées extrémistes dirigées contre l'État nation. Une fois encore, on va spéculer sur l'avenir du pays et faire miroiter (au Nord) les avantages d'un divorce en bonne et due forme et (au Sud) souligner, toute honte bue, la nécessité du compromis. Ces gesticulations politiques n'auront bien sûr pas grand-chose à voir avec les véritables enjeux, qui sont économiques et financiers, mais on ne peut pas nier non plus la convergence qui existe entre l'agenda politique et la réalité économique. Comment s'y retrouver et, partant, proposer une réponse à la question récurrente de l'avenir de la Belgique ?



La discussion doit être centrée sur les réalités économiques et elle peut être menée à partir de principes très simples que le sens commun extrait facilement de l'expérience. Deux restrictions donc : on ne dissertera pas sur les propositions et arguments politiques, qui sont épiphénoménaux depuis cinquante ans ; on ne proposera pas non plus d'analyse économique détaillée des flux financiers Nord-Sud. D'une part, le politique, répétons-le, n'est plus qu'un théâtre d'ombres et il faut tourner notre regard vers la lumière crue qu'y projette le monde économique au sens large. D'autre part, ce n'est pas ici le lieu d'entreprendre des analyses universitaires qui ne feront jamais que corroborer ce que le sens commun, correctement informé, nous apprend.

L'argument est simple. Primo, comparer les flux financiers publics Nord-Sud depuis les années quatre-vingts devrait en effet conduire à reconnaître un différentiel en faveur du Sud, mais il ne sera pas nécessaire de reprendre ici ce dossier qui est déjà très médiatisé. En effet, secundo, ces flux doivent impérativement être lus à la lumière des flux privés, autrement plus importants, qui bénéficient entièrement à la Flandre. Tertio, la conclusion est alors facile : nous allons vers un fédéralisme total qui ne laissera de la Belgique qu'une coquille vide. Ce faisant, la Flandre conservera son emprise *privée* sur l'économie wallonne sans plus devoir déboursier un centime d'argent *public*.

Il ne saurait donc être question de séparatisme. Les entités politiques qui manipulent cette idée pour des raisons démagogiques font le lit, consciemment ou non, d'une privatisation du fédéralisme. Comment estimer ces flux privés Sud-Nord

qui scellent la dépendance économique, sociale et politique de la Wallonie à l'égard de la Flandre ? Tout simplement en consultant les données fournies par la Région wallonne et l'État fédéral, par exemple sur les pages www.actionnariatwallon.be et www.plan.be.

A la différence de la Flandre, le tissu industriel wallon est constitué essentiellement de PME qui fournissent en biens et services un marché très localisé. Les seules sociétés fortement capitalisées en Wallonie sont les intercommunales : on ne peut en effet pas prétendre que le capital des multinationales GSK Biologicals (7252 emplois) et Anheuser-Busch InBev (500 emplois à Jupille) soit wallon. Rares sont les entreprises d'envergure cou-

vrant le territoire national et ayant leur siège en Wallonie. Deux exceptions sont toutefois notables : le Sirop de Liège et Icewatch. Toutes les autres ont leur siège en Flandre ou à Bruxelles (et leur personnel est majoritairement flamand) tandis que la logistique est basée en Flandre. En pratique, cela veut dire que les biens et les services de la plupart des secteurs clefs, consommés en Wallonie, sont ou bien produits en Flandre ou bien importés par la Flandre pour le marché belge, la T.V.A. y afférant étant bien entendue déclarée dans la région du siège. Si cette situation de dépendance offrait des avantages qualitatifs ou quantitatifs à la Wallonie, elle serait peut-être acceptable au nom de la sacrosainte bonne gouvernance, mais c'est l'inverse qui est vrai. Le marché belge constitue un créneau particulier en terme de marketing (surtout), de packaging, de circuit de distribution et donc de prix de vente : le revenu moyen belge est sensiblement plus élevé que celui de ses voisins et les prix de ventes d'articles de consommation courante s'en ressentent.

Prenons l'agroalimentaire. Toutes les grandes entreprises sont situées en Flandre ou gérées en Flandre ou importent par la Flandre. Quelques exemples : Findus, Bonduelle, Panzani, Chiquita, Mars, Uncle Ben's, ... Certains labels semblent wallons, comme « Marcassou », mais les capitaux sont flamands (Imperial Meat Product, à Lovendegem). Certains produits sont wallons, comme le lait ou l'eau douce, mais ils sont largement labellisés en Flandre pour les premiers et virtuellement offerts à la Flandre pour le second. Trois exceptions sont ici notables : Kraft (avec une usine à Rhisnes mais le siège est en Flandre), Materne (Florefe) et Ferrero (l'usine est sise à Arlon et le siège à Bruxelles).

Si le marché belge devait cesser d'exister, le marché wallon serait rattaché, de fait ou de droit, à la France. A ce propos, il faut se souvenir que la quantité de produits français consommée chez nous est extrêmement importante et que les importateurs sont systématiquement établis en dehors de la Wallonie. Les prix baisseraient alors de vingt-cinq pour cent, étant entendu que les emballages et les campagnes de publicité, excessivement coûteuses, seraient les mêmes qu'en France. Ceci aurait pour conséquence seconde l'explosion des achats des Flamands en Wallonie, dont l'économie redresserait la tête tandis que celle de la Flandre implorerait.

Le secteur de la distribution est dominé par Colruyt (Halle), suivi du bruxellois Delhaize et du français Carrefour. Le secteur automobile ne garde que des regrets à Gand (Volvo), Anvers (Opel), Genk (Ford) et Drogenbos (Renault). Seul Peugeot conserve son siège à Nivelles. Le secteur pétrolier est anversois. Seul TotalFina conserve des activités à Feluy. Que dire de électroménager où aucune marque n'a son siège en Wallonie ? Et ainsi de suite.

La Flandre n'a, en conclusion, rien à gagner et tout à perdre en exigeant la scission de la Belgique. De plus, le statut de Bruxelles deviendrait intenable : francophone à 90 pour cent, la Région se voit actuellement imposer des normes de bilinguisme qui sont totalement hors de propos. Les institutions fédérales, les hôpitaux publics, les CPAS, la police, la poste fonctionnent avec la parité linguistique alors qu'une norme 90/10 serait démocratique. Les entreprises privées orientées vers le marché flamand à 60 pour cent fonctionnent essentiellement avec du personnel flamand. Souvenons-nous que 70% des 340 000 navetteurs venant travailler à Bruxelles viennent de Flandre. S'il s'avère que le Wallon ne vend rien — ou pas grand-chose — en Flandre alors que l'emploi flamand dépend énormément de la Wallonie, il est urgent de réformer l'usage des langues en Belgique. Épinglons à ce propos que l'immersion linguistique, qui a ces dernières années le vent en poupe en Wallonie, est purement et simplement interdite en Flandre.

Par contre, faire croire que la Wallonie dépend grandement des subsides flamands est tout à son avantage. Cela permet, d'une part, de prétendre réduire les impôts dont le produit est affecté à un peuple ethniquement et culturellement différent (lisez : inférieur) et de mettre en évidence une exemplification supplémentaire de la logique funeste de l'État social. D'autre part, le wallon est affublé des mêmes qualificatifs que l'immigré fainéant et profiteur. Pourquoi de tels propos racistes sont-ils tolérés au plus haut niveau de l'État ?

En conclusion, ceux qui veulent préserver l'unité de la Belgique, c'est-à-dire la très grande majorité, devraient se préparer à la scission... afin de l'empêcher. Au Nord, car le Wallon a compris le jeu de dupe dans lequel il joue et il pourrait être tenté en effet d'ouvrir son économie à 360 degrés ; au Sud, car le Flamand, à la faveur de la crise globale systémique et de la montée des extrémismes, pourrait s'en remettre au suicide économique. L'idée même d'un confédéralisme inégalitaire a vécu.

Ludovic Peters, entrepreneur wallon, & **Michel Weber**, philosophe

LA GRAINE ET LE CADENAS

Aldwin Raoul

Depuis la naissance de l'agriculture, il y a 10 000 ans, l'homme sème et ce qu'il récolte lui permet de nourrir en retour les hommes et les bêtes d'élevage. Chaque année, l'agriculteur resème les graines qu'il a conservées de la récolte précédente. Il fait en sorte que ces semences soient issues des plantes les plus solides, les plus productives, les plus résistantes aux maladies, aux insectes et les plus adaptées au climat local. Le travail de ces paysans, qui ont opéré au fil des siècles cette sélection qualitative, en fait les acteurs d'une « contribution de l'homme à l'expansion du monde vivant », selon l'expression de François Partant. Ainsi chaque agriculteur dans la région qui lui était propre tentait de trouver le point d'équilibre entre sa production et son écosystème. Les semences ainsi obtenues bénéficiaient d'une adaptation optimale au terroir, méthode dite de la « sélection massale. » Jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, les cultivateurs s'échangeaient et se vendaient entre voisins ces semences que l'on appelle aujourd'hui « semences paysannes. »

Ce temps est révolu. Au tournant du XX^{ème} siècle, la science agronomique décide de moderniser les techniques paysannes, notamment en étudiant et croisant les variétés de plantes afin d'en créer de « meilleures ». Les pouvoirs publics incitent les agriculteurs à acheter leurs graines chez eux pour plus de sécurité et de qualité. Ces derniers, faisant confiance aux spécialistes hors ferme, abandonnent progressivement leur autoproduction de semences et mettent alors le doigt dans un engrenage fordiste, basé sur une séparation des tâches et une standardisation du travail dans une logique de production et de consommation de masse, qui leur assure, à l'époque, un revenu économique stable mais qui leur coûtera leur savoir-faire dans le domaine et à terme leur autonomie. Les paysans deviennent peu à peu des « exploitants agricoles. »

Les variétés produites par les phytogénéticiens et les grandes maisons semencières ne tardent pas à conquérir les champs. Mais les semenciers n'obtiennent pas suffisamment d'argent à leur goût, puisque les paysans continuent de replanter ces semences année après année sans passer par la caisse. Au nom du progrès agricole, ils militent alors pour établir un droit de propriété intellectuelle sur leurs semences. La régulation du marché des semences va passer par l'établissement d'un catalogue des semences dites « certifiées. » L'idée originelle était pavée de bonnes intentions : on trouvait par exemple sur le marché des semences en pleine expansion, des variétés qui portaient une étiquette « x » et qui étaient en réalité la variété « y » ; pour renforcer la confiance de l'agriculteur et protéger le producteur de semences, on a mis en place tout un système de tests avant de pouvoir enregistrer ces variétés au catalogue officiel.

Seulement, après la seconde guerre mondiale, l'Europe connaît des difficultés pour se nourrir correctement et aspire à l'autosuffisance alimentaire. Les pays membres vont alors s'engager sur une voie résolument productiviste, la stratégie étant de moderniser l'agriculture, donc d'industrialiser à grande échelle, afin de produire suffisamment, jusqu'à l'outrance, pour garantir sa sécurité alimentaire et redevenir une grande puissance économique. C'est l'objectif de la Politique Agricole Commune, un des fondements de la construction européenne. « La semence apparaît comme une priorité pour l'action publique, puisqu'elle constitue le facteur de production le plus rapidement perfectible et le plus accessible à l'intervention administrative. Bien plus, les semences sélectionnées semblent également de nature à agir comme un « cheval de Troie », un puissant levier de modernisation de la production agricole, dans la mesure où les variétés « modernes » sont précisément sélectionnées pour valoriser les

intrants chimiques et où leur homogénéité favorise la mécanisation des récoltes. »¹

La première batterie de tests par laquelle doit passer une semence avant d'accéder au catalogue est constituée de trois facettes : Distinction, Homogénéité, Stabilité. Distinction, cela implique que chaque variété doit prouver qu'elle est strictement unique par rapport aux autres variétés déjà inscrites. Homogénéité, cela signifie que lorsque l'on utilise la semence, les plantes obtenues seront toutes identiques (ce qui convient parfaitement à la mécanisation et la monoculture). Stabilité, veut dire identique génération après génération.

LA RUÉE VERS LA GRAINE

L'Europe ouvre grandes ses portes à l'industrialisation et la capitalisation de l'agriculture, corollaire de la mécanisation et l'emploi massif d'engrais et de pesticides. Le catalogue officiel devient alors l'outil qui permet de mettre sur le marché uniquement les semences adaptées à une agriculture industrielle intensive. Les pouvoirs publics s'entêtent dans la voie du productivisme, ce qui a pour conséquence de circonscrire la recherche agronomique aux seules variétés taillées sur mesure pour la monoculture. Et petit à petit le pouvoir de décision, couplé aux influences économiques, va s'égrener des mains des pouvoirs publics vers celles des entreprises privées.

Dans le dernier quart du 20^{ème} siècle on assiste en Europe à une généralisation des plantes hybrides F1, code qui signifie que nous sommes à la première génération hybride. Elles sont le résultat du croisement de deux lignées pures que les généticiens ont sélectionnées pour leur vigueur et leur haut potentiel de rendement. Ce critère prend peu à peu le pas sur la résistance aux maladies puisqu'il est de bon ton de compter sur les pesticides pour résoudre tous les problèmes. Le milieu phytosanitaire se fait le chantre du « mieux vaut guérir que prévenir. »

Il est important de ne pas perdre de vue que la multitude de petites boîtes semencières du début du XX^{ème} siècle s'est réduite à une poignée de multinationales (Monsanto, Syngenta, Dupont-Pioneer...) qui hébergent en leur sein des activités de production-vente de produits phytopharmaceutiques et pharmaceutiques d'une part et de semences d'autre part. Peu de chances, donc, que Monsanto ne privilégie pas la production de semences nécessitant un haut degré d'intrants chimiques.

Lorsqu'un agriculteur achète une semence, on lui fournit également un mode d'emploi lui indiquant la marche à suivre pour que cette semence donne son rendement maximum. « Les apports accrus en engrais et en pesticides, de même que le travail du sol mécanisé, permettent une standardisation et une artificialisation des milieux, qui neutralisent ou limitent les variations liées aux différents terroirs, les préparant en quelque sorte à recevoir des semences elles-mêmes standardisées. » Dans

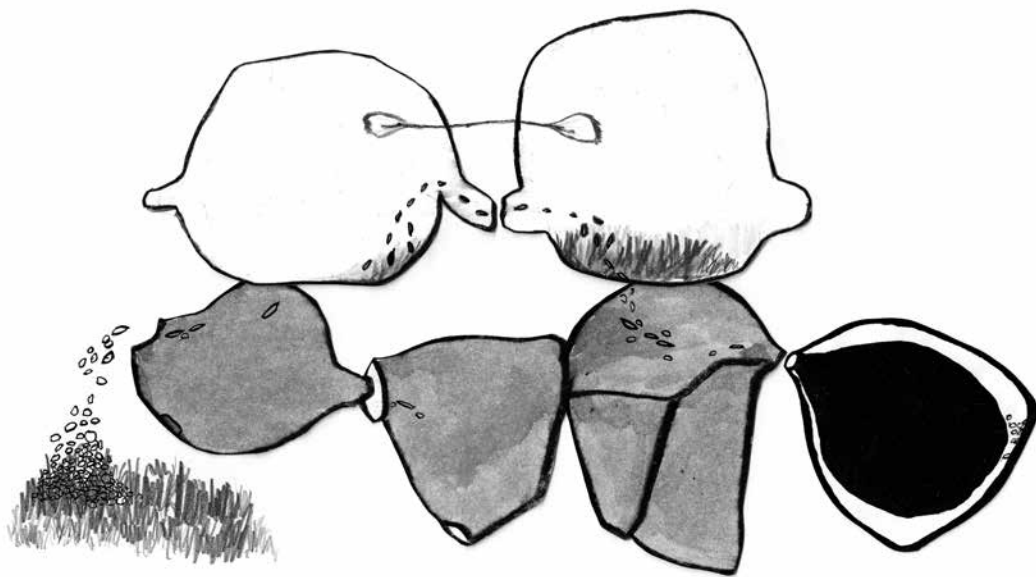


Illustration: Florence Vancappellen

nos supermarchés il y a 99% de chances que les tomates, les oignons ou bien le maïs que l'on peut acheter soient des hybrides F1.

Il faut savoir que les hybrides ne se replantent pas d'une année sur l'autre car leur production subira une dégénérescence. C'est-à-dire que son rendement la seconde année sera bien plus bas que la première année. On verra une restauration de la production dans les années suivantes mais un agriculteur ne peut se permettre une année à vide. Alors l'unique solution est de racheter les graines au semencier. Cela réduit considérablement l'autonomie des agriculteurs qui sont dès lors dépendants des grandes boîtes semencières dès le premier maillon de la chaîne alimentaire : la graine.

Conservé des semences, cela coûte de l'argent et demande des terres prêtes à accueillir ces plantations. Par exemple, inscrire une espèce de blé au catalogue coûte 6 000 euros et pour la maintenir au catalogue plus de 2 000 euros pour les dix premières années. Quel petit producteur de semences peut se permettre ça ? Et pour réussir à se hisser dans les pages du catalogue officiel il faut répondre aux critères DHS que les « semences paysannes » ne remplissent pas, puisqu'elles sont par essence plus hétérogènes que ce que les critères DHS tolèrent.

Un autre grain de sable vient gripper les rouages de la confiance que l'on peut accorder au désintéressement de multinationales semencières. En se plaçant ainsi en dominateur du marché des semences, ils se mettent dans une position de négociateur de façon solide l'arrivée des OGM sur le marché européen dans lesquelles ils investissent depuis de nombreuses années.

FORCER LA TERRE

Avant, la variété s'adaptait au terroir avec le temps. Aujourd'hui, on force le terroir à accepter cette semence, peu importe ce que cela coûte en irrigation, engrais et intrants chimiques. « Ce qu'on fait avec cette uniformité génétique basée sur le concept de la lignée pure, c'est que l'on enlève à la variété créée toute faculté d'adaptation à son terroir aussi bien dans l'espace que dans le temps », explique Marjolein Visser, professeure au Service d'écologie et des systèmes de production végétale de l'ULB. Cette « faculté d'adaptation » risque pourtant d'être d'autant plus indispensable face aux bouleversements que le dérèglement climatique ne manquera pas d'apporter avec lui dans les décennies à venir.

Pourtant aujourd'hui, à l'heure où le mirage de « l'intensification durable » se dissipe, il est temps de faire bouger les lignes avant le point de non-retour. Un signe alarmant est celui de la disparition progressive des semences qui ne sont pas inscrites au catalogue officiel. Car pour conserver ces variétés, il est nécessaire de les planter et de les multiplier dans les champs. L'organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) mentionne que le nombre de variétés de plantes cultivées a diminué de 75% depuis le début du siècle. L'affaiblissement de notre biodiversité menace la stabilité et la résilience de nos écosystèmes.

Toujours selon la FAO, 7 000 espèces de plantes ont été utilisées pour nourrir l'humanité depuis le début de l'agriculture mais aujourd'hui seules 30 espèces constituent 90% de nos besoins en calories. La moitié de ces besoins nous sont fournis par uniquement trois espèces : le blé, le riz et le maïs.³

Cette réduction drastique de la diversité des plantes cultivées s'accompagne en outre d'une concentration dans le giron de quelques firmes semencières de la quasi-totalité des semences disponibles, ce qui revient à leur donner le pouvoir de décision sur ce qui est planté, et surtout, sera planté dans le futur pour nourrir la planète. Aujourd'hui les 10 plus grosses compagnies semencières pos-

èdent entre 62% et 75%⁴ du marché international des semences. Les trois plus grandes, Monsanto, Dupont-Pioneer et Syngenta, possèdent à elles seules plus de la moitié du marché. En Europe, les cinq plus grosses compagnies détiennent 95% du marché des semences potagères (c'est-à-dire les légumes). Un oligopole inquiétant pour notre droit à choisir notre alimentation dans le futur. D'autant plus que la chaîne de l'alimentation est pour l'instant basée sur un système « minier » reposant sur l'idée de ressources infinies et de sols inépuisables. « L'agriculture européenne est devenue une activité minière qui exploite les écosystèmes comme on exploite un filon de charbon : sans perspectives d'avenir, sans souci de renouvellement, l'œil rivé sur les cours des marchés de référence. »⁵

« BETTER REGULATION »

En ce moment, une réforme de la réglementation sur les semences proposée par la Commission européenne est à l'étude. Cette nouvelle réglementation fait partie du paquet législatif baptisé « Better regulation » et entend simplifier et harmoniser le marché des semences européennes. L'inquiétude grandissante, dans les milieux scientifiques autant que citoyens, provoquée par l'effondrement de la biodiversité a contraint la Commission européenne à proposer des ouvertures, telle que la reconnaissance explicite pour les petits paysans du droit de produire et d'échanger leurs semences, ou l'ouverture du catalogue au matériel hétérogène, dont les « semences paysannes » font partie. Mais les associations de défense de l'agriculture paysanne n'en sont pas pour autant satisfaites car ils craignent que ces nouvelles régulations contribuent à garder leurs pratiques dans une niche marginale et ne laissent le champ libre aux firmes semencières pour finir de cadennasser le marché selon leur bon vouloir. Marginaliser ainsi les alternatives au crédo agro-industriel peut s'avérer funeste pour celles-ci car elles nécessitent une volonté politique et un soutien financier pour s'épanouir.

Une autre crainte, qui a provoqué une levée de boucliers de la part des agriculteurs biologiques et des petits producteurs, concerne une partie du texte qui stipule que les professionnels accéderaient au droit de s'autocontrôler « sous contrôle officiel » (c'est-à-dire avec un droit de regard final de la Commission européenne) pour les examens nécessaires à la certification et l'enregistrement des semences au catalogue. Mais, pour des raisons économiques évidentes, uniquement les grandes firmes pourraient se permettre d'effectuer ces contrôles. Certains y ont vu le premier pas vers une privatisation des contrôles et la disparition potentielle d'un service public seul à même de pouvoir défendre les intérêts communs. Ivan Mammana, membre de Aseed Europe, précise que ces autocontrôles font partie des principales requêtes du lobby défendant les intérêts des multinationales semencières, l'European Seed Association, ce qui leur permettrait de s'affranchir des règles qu'ils estiment pesantes et entravent leur compétitivité.

Le 11 mars 2014, le Parlement européen a massivement rejeté le règlement sur les semences. La mobilisation citoyenne et celle des organisations de la société civile a fini par payer, mais ce n'est pas l'unique raison du rejet, car nombre de députés de droite et socialistes ont également rejeté le texte parce qu'ils estimaient que le cadre proposé par la Commission était trop rigide. Ils dénonçaient un transfert de compétence trop grand à la Commission au détriment des États-membres. Il faudra attendre que le nouveau parlement soit élu en mai pour que le texte soit réexaminé.

Loin des sillons bureaucratiques de la Commission, une autre voie émerge depuis quelques années et entend se réapproprié la production de semences pour ne pas laisser l'innovation variétale être confisquée par la logique unique de l'agro-industrie. Des petites sociétés et associations semencières comme Kokopelli ou Semailles ont

commencé à conserver et multiplier des semences paysannes adaptées aux terroirs où elles sont commercialisées. On a vu également naître l'organisation de réseaux solides basées sur l'échange de graines et de savoirs comme le Réseau Semences Paysannes en France. D'autres initiatives impliquant chercheurs agronomes et paysans, encouragées par la FAO et la Banque mondiale, mettent en place un nouveau système de gestion dynamique de nos semences basé sur le fonctionnement participatif.

Différentes façons de poursuivre le même objectif : maintenir en vie une collection vivante de milliers de variétés avant de les réintroduire dans les champs de ceux qui ont dit non à l'agriculture minière. Et résister à la privatisation galopante du vivant menacé par un droit de propriété intellectuelle toujours plus intrusif et gourmand.

Aldwin Raoul

(1) Christophe Bonneuil et Frédéric Thomas, Semences : une histoire politique, Editions Charles Léopold Mayer, p.37

(2) Christophe Bonneuil et Frédéric Thomas, *ibid.*, p.49

(3) Premier rapport sur l'État des ressources phylogénétiques pour l'alimentation et l'agriculture (1997) <http://apps3.fao.org/wiews/docs/SWRFULL2.PDF>

(4) Du fait du peu de transparence dans le secteur, les données ne sont pas aisément disponibles, car considérées comme des informations commercialement sensibles. Je donne ici deux sources qui utilisent les données fournies par les rapports financiers et annuels des multinationales. La première : The EU Seed and Plant Reproductive Material market in perspective: a focus on companies and market shares, Directorate-general for internal policies of the European Parliament, November 2013, Brussels, p. 19 et la seconde : Phillips McDougall, The Global Seed Market: Seed Industry Synopsis, August 2012, p. 3.

(5) Vincent Gallon et Sylvie Flatrès – La Fracture agricole, les lobbies face à l'urgence écologique, édition Delachaux et Niestlé, p.132

Remerciements pour leurs précieux éclairages à Ivan Mammana, membre de Aseed Europe (Action for Solidarity Environment Equality and Diversity) ancien membre de CEO (Corporate Europe Observatory), Marjolein Visser, professeure au Service d'écologie et des systèmes de production végétale de l'ULB et Valerie Op De Beeck, chargée de mission à l'UNAB (Union National des Agrobiologistes Belges)

LES ALTERNATIVES SONT-ELLES TOUJOURS DES ALTERNATIVES ?

En ce moment de notre parcours, après 13 numéros de Kairos, il est préférable, et certainement pertinent, de préciser peut-être ce que nous appelons « alternative », ce que le terme contient, implique, et ce qu'il n'est pas pour nous.

« S'attaquer à des idées communément admises est une entreprise toujours difficile. Elle devient sans espoir quand ces idées ont fait naître une multitude d'organes en charge de les véhiculer et d'en déduire des pratiques. Je ne me fais donc aucune illusion sur les chances que j'ai d'être entendu ». François Partant, *La ligne d'horizon, essai sur l'après-développement*, La découverte, p.67.»

Ne sont-elles pas légion ces propositions citoyennes et initiatives individuelles qui se marquent, explicitement ou non, du sceau du « différent », de l'« alternatif », alors qu'elles ne sont, volontairement ou non, que de douces accompagnatrices du système? Certes, si celles-ci restent et demeurent des actions souvent généreuses et altruistes, elles n'en restent pas moins inoffensives pour l'ordre établi. Car s'il y a une caractéristique fondamentale de nos sociétés libérales, c'est de désamorcer toute attaque qui remettrait ses fondements et son existence en cause. Le système récupère donc à son avantage les critiques et activités qui s'y opposent, ou risquent de le faire. Avant même d'exister d'ailleurs, ces activités sont découragées, parfois explicitement parce qu'elles ne rentrent pas dans le moule normatif, mais aussi et surtout parce qu'elles ne peuvent faire appel aux ressorts du système qui ne veut pas les voir naître, et encourage celle qui le pérennise.

Le collectif, focalisé sur son objectif restreint devient, en l'absence de buts et idéaux communs qui transcendent l'activité principale, une collection d'individus disparates qui, devant l'impératif de s'organiser promptement, n'auront souvent pas les outils pour le faire.

Il y a toutefois des signes pour détecter une activité qui contient peu de danger pour la pérennité du système en place :

-lorsque l'activité attire les bonnes volontés tous azimuts, génère des soutiens financiers de tous horizons ;

-lorsque elle crée le consensus, plaît à presque tout le monde, le noble comme le roturier, le rentier comme le chômeur ;

-lorsque les médias mainstream en parlent, s'enthousiasment même - signe qui n'est pas intrinsèque à l'activité mais dont la « validation » médiatique offre la preuve presque certaine qu'il n'y pas de danger ;

-lorsque « faire de la politique », dans le sens large du terme, est une hantise et devient l'argument récurrent pour arrêter toute discussion qui creuserait un peu trop en profondeur ;

-lorsqu'on refuse de se questionner sur les contradictions qui naissent de la structure, l'objectif primant avant tout ;

-lorsque toute remise en question de l'activité est vue comme négative, l'optimisme étant de rigueur.

A l'extrême, les œuvres philanthropiques, qu'un citoyen averti ne considérera jamais comme une « alternative », sont les exemples les plus typiques que constituent ces expédients du système. Toutes les plus grosses fortunes ont leur fondation : comme les Lippens, avec la fondation *Paul, Suzanne et Renée Lippens*, qui « soutient durant toute l'année des projets novateurs d'organisations, de groupes ou d'associations qui œuvrent en faveur d'enfants défavorisés dans l'agglomération bruxelloise » ; ou Albert Frère avec le Fonds *Charles Albert Frère*, association qui a « pour objet l'aide à toutes personnes atteintes d'un handicap physique, mental ou social, à toutes personnes ou familles victimes de la pauvreté ». Parmi les trois secteurs qu'elle privilégie, on trouve « l'aide aux handicapés (sic) sociaux² et l'aide aux victimes de la pauvreté ». Soros, Gates, Warren Buffett, le fondateur de Facebook et les autres ont aussi leur fondation. Les mêmes qui ont profité des largesses d'un État social qu'ils vilipendaient, ont bâti leur fortune indécrite et participé à la misère, se présentent maintenant comme sauveur de l'humanité en distribuant une partie de l'argent qu'on ne leur a pas réclamé par le biais de diverses baisses d'impôt, cadeaux fiscaux et paradis du même nom. Ils se font donc, très paradoxalement, les agents privés d'une redistribution sociale sélective. Ce « consensus « humanitaire » – qui a pour sa défense la gentillesse » – comme le souligne Serge Halimi, *à la même utilité que le 'débat' entre journalistes. Ils brassent du vent pour détourner l'orage* », et est évidemment avidement relayé par les médias soucieux de maintenir la « paix sociale », où tous se croient égaux puisque consommateurs.

Les grandes entreprises ne font pas exception. C'est, par exemple, Total qui va par sa fondation se focaliser sur la « biodiversité marine », dans le but de « comprendre la fragilité de la vie et d'aider à la protéger ». Ou Areva - « l'énergie est notre avenir, économisons-la ! », leader mondial de l'énergie nucléaire, qui porte des « projets d'intérêt général et de solidarité dans les pays où le groupe exerce et développe ses activités. La Fondation soutient des actions ciblées et concrètes qui s'inscrivent dans la durée et bénéficient en priorité aux enfants, aux femmes et aux étudiants ». Rien que ça ! Nous pourrions donc assister à ces situations tout à fait contradictoires et absurdes où nous verrons Total soutenir financièrement des associations qui sauvegardent et protègent la nature ; Coca-Cola se battre pour l'eau ; ou Monsanto « définir une série d'objectifs pour travailler avec les agriculteurs à rendre l'agriculture plus durable »...

ET LES LUTTES LOCALES ET « CITOYENNES » ?

S'il est clair toutefois que l'on ne peut assimiler les petites initiatives de bonne volonté qui naissent du désir de faire autrement avec ces structures stratégiques philanthropiques montées par les grandes fortunes et les multinationales, il y a parfois, entre les deux, des accointances qui en disent long sur l'état de nos sociétés. Car souvent les premiers, déplorant de ne trouver de fonds nécessaires au lancement ou à la continuité de leur activité, en viennent à dépendre des seconds, demandeurs d'une « activité occultante », tel l'arbre philanthropique qui cache la forêt du désintérêt pour l'autre. Ces derniers, choisissant stratégiquement les « projets » qui ne remettent nullement en question ce qu'ils sont et comment ils le sont devenus, amènent souvent à cette situation d'un paradoxe - qui n'a, presque, plus de frontières avec le cynisme, et en vient donc parfois, à se confondre joyeusement avec lui - plus surprenant qu'à l'habitude : les subsides qui présentement permettent l'activité - la sauvegarde de la nature par exemple - proviennent en dernière instance de sommes engrangées par d'autres activités - la destruction de la nature - qui s'y opposent fondamentalement. Albert Frère, Lippens et leurs acolytes, pourfendeurs de l'État social, plus proches du monde bancaire, de la noblesse et des capitaines d'industrie que du peuple, parties prenantes de think tanks néolibéraux, sont-ils légitimes lorsqu'ils nous disent aider les pauvres ? Et le sommes-nous lorsque nous acceptons leur obole ?

Que nous soyons une association d'aide aux jeunes de la rue ou un jardin d'expérimentation de potagers collectifs, est-ce que nous ne nous fourvoyons pas lorsque nous acceptons l'argent qu'ils nous donnent ? Car même si biner la terre et arroser des choux-fleurs dans un terrain prêté par un couvent ou une administration communale est une activité saine et décente, elle ne questionne en elle-même nullement le système qui a détruit les solidarités et découragé la plupart du temps de telles initiatives. Pourquoi faudrait-il tout le temps revendiquer un ferment révolutionnaire à ce que l'on fait,

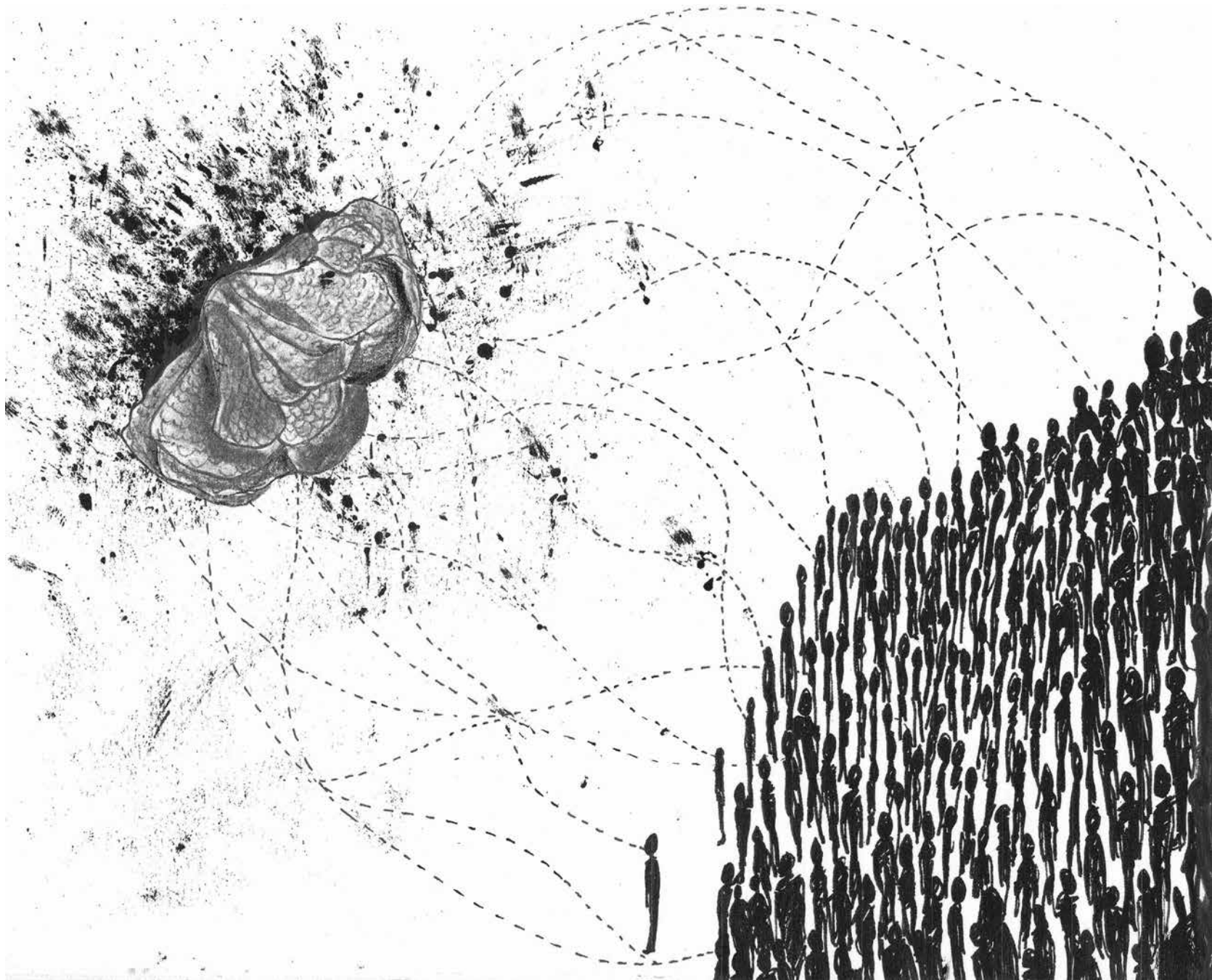


Illustration: Léonore Frenois

ou expliciter le porte-à-faux que l'activité représente face au système global dans lequel elle est prise, diront certains ? Parce que tolérée par le pouvoir, elle peut en tout moment leur être retirée. Alors qu'investie comme activité opposée à un modèle dominant, comme réappropriation, on signale que la maintenir impliquera, sans doute tôt ou tard, une forme de combat. En tous cas dans ce dernier cas, on y est prêt ! Par là, on réalise que notre activité n'est jamais isolée, mais prise dans un ensemble. Au contraire des « luttés » qu'évoquait François Partant :

« En focalisant leur réflexion et leur action sur la partie d'un tout (donc en laissant dans l'ombre toutes les autres parties), les mouvements contestataires parviennent à réunir beaucoup de gens qui ne poursuivent pas le même but. Ils le constatent, dès l'instant où ils sont obligés de dépasser le stade de la critique pour mettre en clair leur stratégie. Par exemple, lorsque les écologistes veulent intervenir dans les affaires de la cité en utilisant les institutions existantes, ils cherchent à se doter d'un corps de doctrine. Aussitôt, ils se divisent en tendances. Et ils n'évitent l'émiettement de leur mouvement qu'en éludant les questions qui font apparaître leurs divergences »³.

Le collectif, focalisé sur son objectif restreint (élever des brebis, faire du foot avec des gosses de quartiers pauvres, des potagers urbains, aider et promouvoir la sauvegarde des arbres ornementaux du quartier, épargner les batraciens qui traversent la route, militer contre les accidents de la route, etc...), devient, en l'absence de buts et idéaux communs qui transcendent l'activité principale⁴ (dont ceux de changer les choses radicalement, se changer soi-même, son rapport à la nature et aux autres, et généraliser cela à d'autres lieux), une collection d'individus disparates qui, devant l'impératif de s'organiser promptement, n'auront souvent pas les outils pour le faire. Ils se disperseront comme ils

se sont rejoints, angoissés, arguant toutes sortes de prétextes.

Dans ces lieux, lorsque vous globaliserez le problème, on vous arrêtera en vous disant que « vous allez trop vite », que « les changements se font lentement », ceci n'étant que l'expression de l'angoisse que le changement suscite chez l'individu. Pourtant, les changements qui vont dans le sens du vent se font vite, et nous les acceptons le plus souvent, car ils s'inscrivent dans des normes codifiées et demeurent dans les marges de l'idéologie dominante.

HALTE À L'OPTIMISME AVEUGLE!

Cette rubrique alternative n'est donc pas, de nouveau très paradoxalement, le lieu d'autocongratulation teintée d'une niaiserie optimiste qui nous ferait oublier que « tout va mal » ; même si la fête, le plaisir, la joie retrouvée, doivent être présents, la critique part du négatif ; part de la reconnaissance que quelque chose ne va pas. Sans cette nécessaire reconnaissance, on reste dans une innocente et fade critique dont se complaît le système et dont, même, il a besoin car elle génère l'illusion d'une opposition. Comme l'évoquait Guy Debord, « une telle manière de critiquer, parce qu'elle ne connaît pas le négatif qui est au cœur de son monde, ne fait qu'insister sur la description d'une sorte de surplus négatif qui lui paraît déplorablement l'encombrer en surface, comme une prolifération parasitaire irrationnelle. »⁵ Elle n'est qu'une « bonne volonté indignée. »

Il n'y a pas d'équilibre à avoir dans la critique, le monde étant fondamentalement déséquilibré en faveur de la minorité qui détient le capital et les moyens de nous asservir, des grands médias qui font la messe quotidiennement, des destructeurs de la nature et de la vie, et de la masse d'indivi-

us que nous sommes, soumis dans leur être et leur conscience. La critique ne peut donc être équilibrée, elle doit pourfendre l'adversaire, comme nous-mêmes dans nos habitudes « systémiques », ne pas s'encombrer des illusions des quelques soi-disant bienfaits qu'une structure fondamentalement nocive recèlerait, car ceux-ci font partie du négatif de l'ensemble : le positif est le négatif dans un système fondamentalement mauvais. Prôner l'équilibre dans la critique, ce serait donc comme se reconnaître à armes égales. Mais ce souci en dit souvent plus sur nous que sur l'autre, l'équilibre étant surtout celui que l'on veut maintenir en nous-mêmes.

Dans toute alternative, il y a donc selon nous un discours « autre », une dimension qui dépasse ce pour quoi les individus se sont réunis, une volonté de ne pas se satisfaire de l'activité qui nous lie, même si elle nous est essentielle.

Sans doute une volonté de changement.

Alexandre Penasse

(1) Comme pour les villes en transition par exemple.

(2) On retrouve le même vocabulaire que celui repris par le patronat et les médias mainstream avec le terme de « handicap salarial » qui instille l'idée, comme pour « le handicapé social » d'une situation décontextualisée, où aucuns déterminismes ne jouent (que ce soit le capital pour le « handicap salarial » ou les déterminismes sociaux pour « le handicapé social »). Dans les deux cas, il s'agit de « maladie » qu'il faut « soigner », en réduisant la charge salariale pour l'un, en « intégrant » le handicapé social pour l'autre, le rendant utile à la société, et donc à tout ce qu'elle est et à ceux qu'elle favorise.

(3) François Partant, La fin du développement, naissance d'une alternative, La Découverte, p.190. Souligné par nous.

(4) Soulignons que le fait de faire autrement que ce à quoi nous a habitué la société productiviste dans laquelle on vit, peut en soi amener la conscience critique.

(5) Guy Debord, La société du spectacle, Éditions Gallimard, Paris, 1992. Sa critique s'adresse à la sociologie, mais nous trouvons qu'elle s'applique parfaitement à la forme que prend la critique en général dans nos sociétés du spectacle.

FAITES VOUS-MÊMES VOS FRUITS SECS !

Dans chaque édition de Kairos, la Foire aux Savoir-Faire vous propose l'une de ses recettes.

La foire aux savoir-faire a pour objectif de donner le goût et les techniques de *faire par soi-même* pour le plaisir d'apprendre, d'exercer sa créativité, d'adoucir son impact sur l'environnement et d'ajuster sa consommation à ses besoins. Le plus possible, les recettes qu'elle propose lors de ses animations, qui sont toutes reprises sur son site, sont à base de récup'. Ses ateliers sont ouverts à tous, dans un esprit collaboratif et expérimental; ils laissent à chacun la possibilité de venir faire une réparation, un objet, tester une recette, en inventer une, en utilisant les outils et le matériel de récup' mis à disposition.



On se demande parfois comment faire des fruits secs en grande quantité. Voici la solution: le séchoir à fruit pour mettre sur les radiateurs et utiliser de manière utile la chaleur de son chauffage.

Tout en récup' car en cagette. Avec les beaux jours évidemment, on espère couper les radiateurs! Pas de problème, la version pour mettre aux fenêtres arrive bientôt et sera mise en ligne sur le site de la Foire.

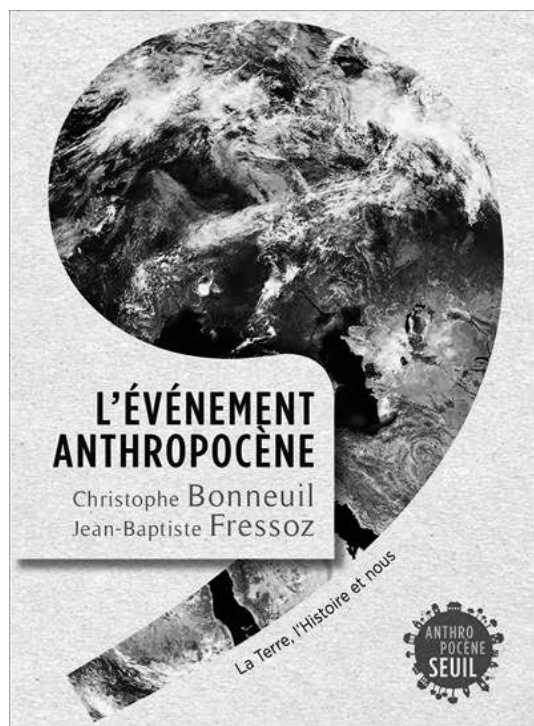
C'est une super méthode de conservation qui permet de garder très longtemps des fruits qui autrement se périment, le fruit ne s'altère pas mais concentre tous les goûts et les sucres.

L'expérience a déjà été réalisée grandeur nature avec une école qui désire produire par elle-même ce qu'elle va mettre dans ses distributeurs de crasse. Maintenant, ils produisent leurs fruits secs sur les radiateurs de l'école!

Pour une description de cette expérience scolaire, voir foiresavoir-faire.org/spip.php?article360



LU, VU, ENTENDU



Christophe Bonneuil & Jean-Baptiste Fressoz, *L'événement Anthropocène. La Terre, l'histoire et nous*, éd. du Seuil, 2013, 304 pages.

En 2000, lors d'une conférence restée célèbre, le prix Nobel de chimie Paul Crutzen prononça pour la première fois le mot « Anthropocène » pour désigner cette nouvelle période géologique qui a succédé à l'Holocène. Il signifiait par là que l'humanité est devenue une force d'ampleur tellurique capable de bouleverser profondément les grands équilibres globaux (physiques, biologiques, chimiques) et d'initier des boucles de rétroaction dont les esprits lucides savent où elles nous mèneront – à la catastrophe finale –, mais pas précisément par quels chemins.

Les scientifiques sont généralement d'accord pour faire débiter l'Anthropocène au 18ème siècle, à l'entrée dans l'ère industrielle, et pour remarquer une « Grande Accélération » après 1945 avec l'accès des masses occidentales à la consommation. Ils annoncent aussi que c'est un point de non-retour – du moins à l'échelle de la civilisation – duquel nous allons devoir nous accommoder, et auquel nous allons devoir essayer de survivre. Cette notion est certes utile aux écologistes pour dénoncer les dégâts occasionnés à la Terre, mais elle est aussi récupérée par l'oligarchie pour justifier ses projets délirants de géo-ingénierie et de gestion cybernétique de la biosphère, « [car] quantifier la nature est aujourd'hui la grande affaire des élites mondiales, tout comme quantifier l'économie l'avait été pendant la Seconde Guerre mondiale » (p. 70). Cette nature, vue comme un « système », est appelée à un « rendement soutenable maximal » (p. 108). Certains philosophes, comme Bruno Latour, annoncent sa disparition en tant qu'entité indépendante de l'humanité. Il n'y aurait plus qu'une bio-sociosphère, hybride et dynamique. (À partir de là, pourquoi se gêner? Latour a-t-il ici conscience de cautionner le capitalisme vert?).

Bonneuil et Fressoz sont historiens et présentent de nombreux faits qui démentent le récit dominant répandu par les « anthropocénologues », ainsi celui d'une prétendue « prise de conscience » subite et tardive, à la fin du XXème siècle, des conséquences de l'action de l'homme sur l'écosystème terrestre, après deux cent cinquante ans d'égarement dans la croissance et le développement. Au contraire, ils montrent que la résistance aux innovations techniques, aux machines, à l'industrialisation à marche forcée, aux chemins de fer, à la pollution des eaux, de l'air et des sols, à la déforestation, à la privatisation des communs, à l'enlaidissement des paysages, etc., a été concomitante à la modernité elle-même. Mais l'histoire officielle, pétrie de l'idéologie du Progrès, a généralement ignoré ces faits. Certaines franges de la société (parmi les travailleurs, les scientifiques, les philosophes et les simples citoyens) se sont dès le départ opposées aux choix politiques qui dégradaient leurs conditions de vie et celles de la planète. « [...] Il est manifeste que les modernes possédaient leurs propres formes de réflexivité environnementale. La conclusion s'impose, assez dérangeante en vérité, que nos ancêtres ont détruit les environnements en toute connaissance de cause », soulignent les auteurs (p. 221), avant d'en arriver à une autre conclusion: « Et si l'entrée dans l'Anthropocène, plutôt qu'un glissement inconscient ou bien la simple résultante de l'innovation technique (la machine à vapeur), était le résultat d'une défaite politique face aux forces du libéralisme ? » (p. 229). Voilà qui repolitise la question !

Bernard Legros

BRÈVES

ELIO A PAS COMPRIS...ALLO, LA NASA !

Dans son discours ouvrant les « *missions pour la croissance* », initiative du vice-président de la Commission européenne en charge de l'industrie, Monsieur Antonion Tajani, Elio Di Rupo déclarait enthousiaste que « *l'Europe commence enfin à sortir de la plus longue récession qu'elle ait jamais connue. Fin de 2013, l'Europe a retrouvé une légère croissance de son activité économique. Les indicateurs de confiance des investisseurs et des consommateurs sont repassés légèrement au vert* ». Restant relativement circonspect, le Premier ministre a toutefois la curieuse certitude de détenir « la recette » : « *la consommation des ménages et la compétitivité des entreprises, en particulier, ont été vigoureusement soutenues. Cette "recette belge" consiste donc à réformer de manière équilibrée. Elle garantit l'harmonie entre toutes les composantes de notre société* »... tout en « *réduisant de manière importante le coût du travail* » et en encourageant « *la compétitivité des entreprises* ». Augmentation du pouvoir d'achat, baisse et gel des salaires + réduction du coût salarial, sont conciliables dans le monde de Di Rupo. A-t-il oublié ce qu'ils nous disaient il y a peu : « *les estimations sont encore en cours mais nous savons que cette chute de la croissance nous obligera à des efforts supplémentaires considérables. Efforts qui eux-même contribuent à la baisse de la croissance.* »

Allo, Elio ? Y'a un pilote dans l'avion ? Il a pas compris le petit Elio ? La croissance c'est fini ket, comme nous le rappelait Jean Gadrey dans son ouvrage du même nom. La Nasa peut-être pourra le convaincre, laquelle dans un récent rapport notait que notre ère civilisationnelle industrielle est définitivement condamnée à un effondrement. « *Pour éviter ce scénario noir, encore faudrait-il modifier radicalement nos habitudes pour mettre fin à la fois à la surconsommation, et réorienter nos politiques afin de rendre la répartition des richesses plus équitable. En somme, un programme décroissant et anti-capitaliste que l'on ne s'attendait pas à voir issu de la Nasa* ». Tout ce que ne font pas les politiciens...

Si l'effondrement survient un jour mon cher Elio, s'il y a encore quelques tribunaux pour vous juger, vous serez vous et vos acolytes condamnés à perpétuité.

Sources: <http://premier.fgov.be>, tempsreel.nouvelobs.com

A.P.

PAS ASSEZ DE JOUISSANCE !

La 4G à Bruxelles, bientôt suivie de la 5 (Le Premier ministre David Cameron et la Chancelière Angela Merkel ont signé un accord de coopération – CeBit, centre de bureautique, de l'information et des télécommunications - visant notamment à développer la 5G, et plus largement à rester toujours compétitif et à la pointe des technologies), la 6 et le reste si rien ne les arrête, prouve bien que jamais le point g ne sera atteint et l'orgasme satisfait. Il en faut plus, toujours plus. Pour quoi ? Gagner quelques secondes et millième de seconde pour télécharger des films.

Que les industriels de la communication bafouent allègrement le principe de précaution et crée le besoin de vitesse, il ne fallait rien attendre d'autre. Mais qu'ils soient encouragés par les politiciens, dont des Ecolos, on s'en étonnera encore. « *Dominique Leroy, CEO de Belgacom, et Geert Standaert, Executive Vice President en charge des réseaux, vous présenteront en présence de la Ministre de l'Environnement Evelyne Huytebroeck, les projets de Belgacom pour procéder au déploiement de la 4G à Bruxelles.* »

Mais rien d'étonnant au fond, les politiques préparent le terrain du déploiement technologique, d'un extrême à l'autre de l'échiquier politique : « *Grâce à l'ordonnance adaptée de la Région de Bruxelles-Capitale, nous pouvons aujourd'hui entamer le déploiement du réseau 4G : aujourd'hui, Proximus a pu activer une partie de ses antennes à Bruxelles sur la base de la norme actuelle de 3 volts par mètre. Dès que le gouvernement bruxellois publiera les arrêtés d'exécution, Proximus pourra poursuivre le déploiement du réseau 4G, sous la nouvelle norme de 6 volts par mètres.* »

Voilà de quoi nous avons besoin en ces temps incertains...

A.P.

EURODÉPUTÉS QUI ROULENT POUR LE GAZ DE SCHISTES

Comment est-il encore possible d'avoir confiance dans les institutions européennes quand l'étude de nouvelles exploitations de gaz de schistes est exclue d'une récente révision de la loi sur l'impact environnemental, alors que celui-ci concerne environ 200 types de projets de grande envergure comme la construc-

tion d'autoroutes, les décharges de déchets et les élevages intensifs ?

Comment est-il également possible de croire que les lobbys pétro-gaziers n'ont pas influencé cette décision (528 voix pour, 135 contre et 15 abstentions) alors que dans les premières discussions préparatoires, une majorité d'eurodéputés avaient demandé d'inclure le gaz de schiste dans cette liste de projets à contrôler ?

Il faudra encore du temps à ces 528 eurodéputés pour admettre que le gaz de schiste ne règlera ni la fin inéluctable des énergies fossiles, ni la crise économique. En plus d'être une bulle spéculative, l'exploitation du gaz de schiste aura des conséquences néfastes sur les régions et sous-sols concernés, ce qui engendrera des coûts faramineux pour réduire au maximum les impacts visibles par les habitants.

Mais quand l'UE est incapable de défendre la société civile, une aide précieuse peut être obtenue auprès du PDG d'ExxonMobil, Rex Tillerson, qui a récemment déposé une plainte contre un projet de fracturation hydraulique... car celle-ci aurait été située trop près de son jardin. Décidément, encore un adepte du « NIMB » (not in my backyard), faux espoir donc. ExxonMobil a d'ailleurs investi plus de 22,5 milliards d'euros dans l'extraction de gaz de schistes depuis qu'il est à la tête de cette compagnie.

Il faudra donc se rabattre sur le bon vouloir des pays en espérant que les dirigeants aient une vision à long terme, ce qui n'est pas du tout gagné vu les politiques engagées actuellement.

Plusieurs tremblements de terre qui ont eu lieu (UK et USA) sont suspectés d'être la conséquence de fracturations hydrauliques du sous-sol. Comme si ce n'était pas suffisant de réussir à dérégler le climat, l'être humain va plus loin en jouant avec la tectonique des plaques.

La profondeur et la qualité du cimentage des puits de forage induit également un risque de contamination des nappes phréatiques par environ 600 produits chimiques (dont 90% sont toxiques) ainsi que par diverses matières (métaux lourds, radon, uranium...). Mais il n'y a bien sûr aucune raison que tout cela soit considéré comme un impact environnemental et étudié comme tel!

L.H.

AGENDA

OGM ET PESTICIDES: UNE BOMBE À RETARDEMENT ? COLLOQUE VENDREDI 25 AVRIL - BRUXELLES

Avec l'intervention du Professeur Gilles-Eric Séralini (université de Caen) qui, avec son équipe publia, en septembre 2012, dans la très sérieuse revue Food and Chemical Toxicology (1), une étude mettant gravement en cause un maïs OGM commercialisé par Monsanto et l'herbicide majeur du monde, le Roundup.

Pendant cette journée, Nature & Progrès vous invite à vous questionner et à débattre autour de l'épineux sujet des OGM et des pesticides qui leur sont associés.

Pourquoi n'existe-il aucun test public sur les OGM ? Quels sont les risques sur la santé humaine des résidus de pesticides ? Quels sont les effets des OGM seuls et/ou associés aux pesticides ? Que nous cache-t-on ?

Où ? *Facultés Saint-Louis, 109 rue du Marais, 1000 Bruxelles*

Programme complet sur www.natpro.be

LA CROISSANCE C'EST FINI. COMMENT DÉCROÎTRE? (F)ESTIVES DE L'OBJECTION DE CROISSANCE 29-31 AOÛT 2014 CERBÈRE - FRANCE

Les Objecteurs de Croissance se rencontrent à Cerbère, dans les Pyrénées orientales du 28 au 31 août 2014. Cette année l'AderOC co-organise ces rencontres avec Recherche & Décroissance.

Contact : secretariat@objectiondecroissance.org

Plus d'infos sur www.objectiondecroissance.org



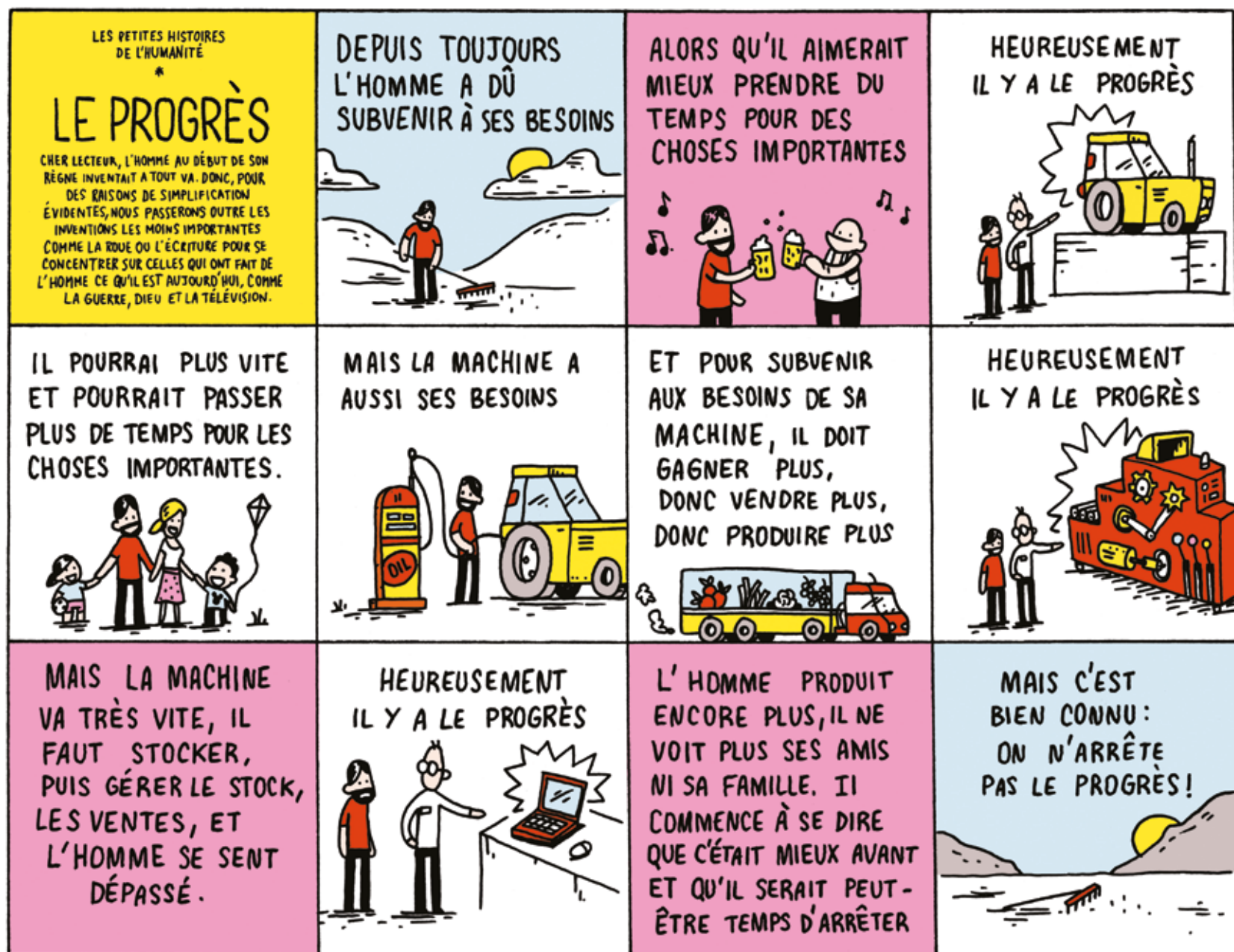
STEENROCK FESTIVAL LE SAMEDI 26 AVRIL, DEVANT LE 127BIS, STEENOKKERZEEL

On vous attend nombreux devant les grilles du 127bis pour la quatrième édition du Steenrock, manifestal pour réclamer la suppression des centres fermés pour étrangers et l'arrêt des expulsions. Depuis la dernière édition, en 2012, un nouveau centre fermé a été inauguré en Belgique, le 127ter, que les autorités ont présenté comme un "modèle". Les arrestations et les expulsions se poursuivent pourtant...

Le 26 avril, accompagnés des notes d'artistes solidaires, nous dénoncerons ce système répressif et apporterons notre soutien aux personnes déte-

nues. Vous voulez plus d'infos et/ou filez un coup de main : steenrock127bis@gmail.com.

Où ? *Centre Fermé 127 bis, aéroport Zaventem, 1820 Steenokkerzeel*



Scénario: Alain Munoz / Dessin: Pierre Lecrenier

Kairos

Kairos, projet coopératif et bénévole, repose sur une équipe engagée, se nourrit d'apports divers et variés, se veut avant tout un journal d'opinion, résistant, d'ouverture et collectif. Il n'est lié à aucun parti ni aucun syndicat. Journal promouvant les valeurs de l'objection de croissance, il défend la liberté et l'esprit critique, et par là le sens des limites et le respect de la nature vivante.

Kairos veut rompre avec les idéologies dominantes de la société : consumérisme, croissance, développement, progrès, marchandisation du monde et du vivant, travailisme et employabilité, compétitivité, concurrence et « libre-échange »... qui nous semblent être autant de mécaniques d'exploitation par l'homme de l'Homme et de la Nature et de négations de ce qui fait le beau, le bon et le vrai dans la vie. Notre journal s'écrit avec la conscience que la vie est forte mais l'existence fragile, que tout est éphémère.

Kairos dénonce l'esprit de la machine : le productivisme, logique du toujours plus, d'accumulation infinie et indéfinie pour satisfaire à la croissance du PIB, sans questionnement sur le sens et la nécessité de la production, sans respect par conséquent de la nature et de l'humain.

Kairos cherche à comprendre et recherche donc les forces et les logiques passées, présentes, et celles qu'on nous prépare, qui font le monde tel qu'il est et devient.

Kairos sait que l'individu ne peut pas tout mais qu'ensemble tout est possible, le meilleur comme le pire.

Notre questionnement ne concerne donc pas que les structures lointaines du pouvoir mais aussi la possibilité d'agir de chacun, seul et associé, ici et maintenant.

Kairos propose d'autres possibles, qui souvent existent déjà ou ont existé. Sortir du seul pessimisme dénonciateur et retrouver les voies de sociétés décentes, des sociétés qui n'humilient pas et de bonheurs simples. Des sociétés décentes dans lesquelles la justice est ardemment recherchée par le plus grand nombre, y compris par les dirigeants et les institutions. Des sociétés dans lesquelles les plus forts n'exploitent pas les plus faibles, où les personnes ne sont pas réduites à leurs fonctions de production et de consommation ; des sociétés qui dépassent les catégories binaires (travailleur/chômeur, jeune/vieux, étranger/autochtone, ...) et leurs stéréotypes associés.

Des sociétés au cœur desquelles la fraternité des hommes est donc reconnue et cultivée comme condition de leur autonomie individuelle et collective et comme base de la solidarité. Des sociétés qui savent s'autolimiter, qui refusent le « sens-unique de l'histoire » et chérissent les connaissances précieuses du passé, indispensables pour l'avenir.

Kairos s'inscrit dans son temps, qui est un « moment opportun », celui de la conjonction des crises et de l'espoir d'un bouleversement des consciences.

Kairos n'existe que grâce à ses lecteurs qui, comme nous, pensent qu'il est tard déjà et que maintenant est le moment d'agir.

SOUTENEZ NOUS ! ABONNEZ-VOUS ! 5 NUMÉROS + 1 SPÉCIAL*

Kairos – Journal antiproductiviste pour une société décente

BELGIQUE

- Personnes
> Abonnement simple
 18 euros
> Formule de soutien**
 30 euros 50 euros Plus

ORGANISATIONS

- > Abonnement simple
 40 euros
> Formule de soutien**
 60 euros 80 euros Plus

Nom*** _____
Prénom*** _____
Rue*** _____
Numéro _____
Code postal _____
Ville*** _____
Pays*** _____
Email _____
Tel _____

- * Abonnement valable à partir du numéro suivant réception du virement
** Abonnement simple + Don
*** Remplir EN LETTRES MAJUSCULES

FRANCE

- Personnes
> Abonnement simple
 24 euros
> Formule de soutien**
 30 euros 50 euros Plus

ORGANISATIONS

- > Abonnement simple
 44 euros
> Formule de soutien**
 60 euros 80 euros Plus

A retourner à :
Kairos asbl, rue Théophile Vander Elst, 89, 1170 Bruxelles

Virement bancaire à l'ordre de Kairos asbl sur le compte :
523-0806213-24
IBAN BE81 5230 8062 1324
BIC TRIOBEBB

Merci de mettre le nom et l'adresse de l'abonné en communication de votre virement

Renseignements
Tél. (00 32) 485/057 744
info@kairospresse.be
www.kairospresse.be

Chèques non acceptés en Belgique