

JOURNAL
BELGE
MONDIAL!

Kairos

JOURNAL ANTIPRODUCTIVISTE ● POUR UNE SOCIÉTÉ DÉCENTE

DOSSIER

LES VRAIS
PARASITES :
LES GROSSES
FORTUNES !

Benjamin Tejero et
Alexandre Penasse / Page 12

VIVE LA BAGNOLE !

NI PESSIMISTES,
NI OPTIMISTES !

Pablo Servigne &
Raphaël Stevens / Page 5

Page 9

Kairos

Editeur responsable: ASBL Kairos / Alexandre Penasse - rue Fernand Bernier, 15, 1060 Saint-Gilles, Bruxelles



Illustration: Léonore Frenois



SOMMAIRE

COULISSE GRECQUE

Michel Brouyaux / Page 3

L'HOMO ŒCONOMICUS
CONTRIBUERAIT-IL À BANALISER
LE MAL ?

Jean-Christophe Giuliani / Page 4

NOUS SOMMES
CATASTROPHISTES, MAIS PAS
PESSIMISTES ! (NI OPTIMISTES
D'AILLEURS)

Pablo Servigne et Raphaël Stevens / Page 5

RÉFLEXION FAITE

Jean-Pierre L. Collignon / Page 6

VOTEZ, VOUS ÊTES FICHÉS

Sébastien Gillard / Page 7

BUREAUCRATIE ET
SUBJECTIVITÉS « LIBRES »
FONT BON MÉNAGE

Bernard Legros / Page 8

DOSSIER
LA BAGNOLE EST MORTE.
VIVE LA BAGNOLE!

Coordonné par Alexandre Penasse

Pages 9-11 et 14-18

« TOUT LE MONDE ROULE, C'EST NATUREL »

A.P. / Pages 10-11

L'IDÉOLOGIE SOCIALE DE LA BAGNOLE

Interview anachronique d'André Gorz / Pages 14-16

LA MACHINE QUI (DÉ)FAIT L'HOMME

A.P. / Page 16

LA VOITURE ÉLECTRIQUE, UNE IMPOSTURE DURABLE

Alain Gras / Pages 17-18

LES RICHES LIÈVRES ET LES PAUVRES TORTUES

Alain Adriaens / Page 18

LES PARASITES DU ROYAUME
ET CEUX QUI LES SUIVENT...

Benjamin Tejero et Alexandre Penasse / Pages 12-13

ACCAPAREMENT DES TERRES ET
DE L'EAU AU MAROC

Lucile Daumas / Page 19

RTBF : RENTRÉE
TRANSHUMANISTE BIEN FÊTÉE

Maxime De Coster / Page 20

BRÈVE

Page 20

L'ÉCHEVIN DE LA PARTICIPATION

Gwenaël Breës / Page 21

VU/LU/ENTENDU

Pages 22-23

FILS DE PUB

Alain Adriaens / Page 23

LE COURRIER DES LECTEURS

Page 24

QU'EST-CE QUE NOUS
VOULONS VRAIMENT ?

« La FN compte presque 1.500 travailleurs sur ses sites belges, selon vous, quoi alors, elle devrait fermer ? » (La Première, 02/11/17), demandait la journaliste à l'acteur invité pour présenter une pièce portant au théâtre la question de la production des armes par la fabrique belge d'armement de Herstal. On pourrait allonger la liste à souhait. Faut-il arrêter de produire des voitures individuelles, stopper le transport commercial par avion ? Peut-on continuer à exploiter des centrales nucléaires vétustes et donc dangereuses, ou construire des nouvelles ? Doit-on accepter d'importer des produits de consommation réalisés dans des conditions humaines et écologiques indécentes ?

La réponse des « décideurs » actuels à toutes ces questions est « oui ». Toutefois, ce qu'ils ne peuvent dire c'est que les emplois des travailleurs de Herstal valent alors plus que les vies qui s'arrêteront avec les armes qu'ils produisent ; que la croissance économique, qui est directement liée à celle des bagnoles et notre « mobilité », est plus importante que la santé et la pureté de l'air ; que les vacances lointaines par avion, en territoire conquis par le capitalisme, constituent des besoins indispensables plus haut sur nos échelles de valeurs que la destruction des écosystèmes par la pollution des avions et l'artificialisation de tous les lieux planétaires ; que la réponse est « oui », si l'on accepte de prendre le risque d'une apocalypse⁽¹⁾ qui suivrait une catastrophe nucléaire, et qu'en toute conscience nous préférons plutôt qu'éviter ce risque la possibilité de faire comme avant, c'est-à-dire de surconsommer ; enfin, oui, si l'on accepte que nos fripes pas chères valent plus que les vies du Rana Plaza⁽²⁾, qui fut tout sauf un accident.

Si nous optons toutefois pour le « non » à toutes ces questions, il faudra accepter ce que cela implique. Ce ne sera pas facile, mais plus heureux que si nous fermions les yeux et répondions « oui ». Car refuser ce monde nécessitera que nous créions collectivement les conditions du changement individuel et collectif, à l'échelle locale, imités dans de multiples lieux. Pour l'instant, le « oui » de la continuité domine dans les actions globales, le « non » demeurant une forme de surmoi que nous refoulons chaque jour, refoulement facilité par les chimères de la voiture électrique, de l'avion solaire, du mensonge médiatico-politique sur le danger des centrales et des peurs de *black-out* qu'ils organisent, de la RSE (responsabilité sociale des entreprises) rassurante.

Or, rien ne viendra remplacer le rendement énergétique du pétrole : il n'y aura pas de voitures électriques qui pourront perpétuer la colonisation planétaire comme le fait la voiture à combustion aujourd'hui ; pas d'avions qui pourront voler sans polluer massivement ; pas de centrales nucléaires sans risques ; pas de mondialisation heureuse où l'on n'équilibrerait pas les stagnations salariales au Nord par une surexploitation de la force de travail au Sud et une destruction de leur lieu de vie ; pas de possibilités de vie décente dans un milieu où existent des multinationales.

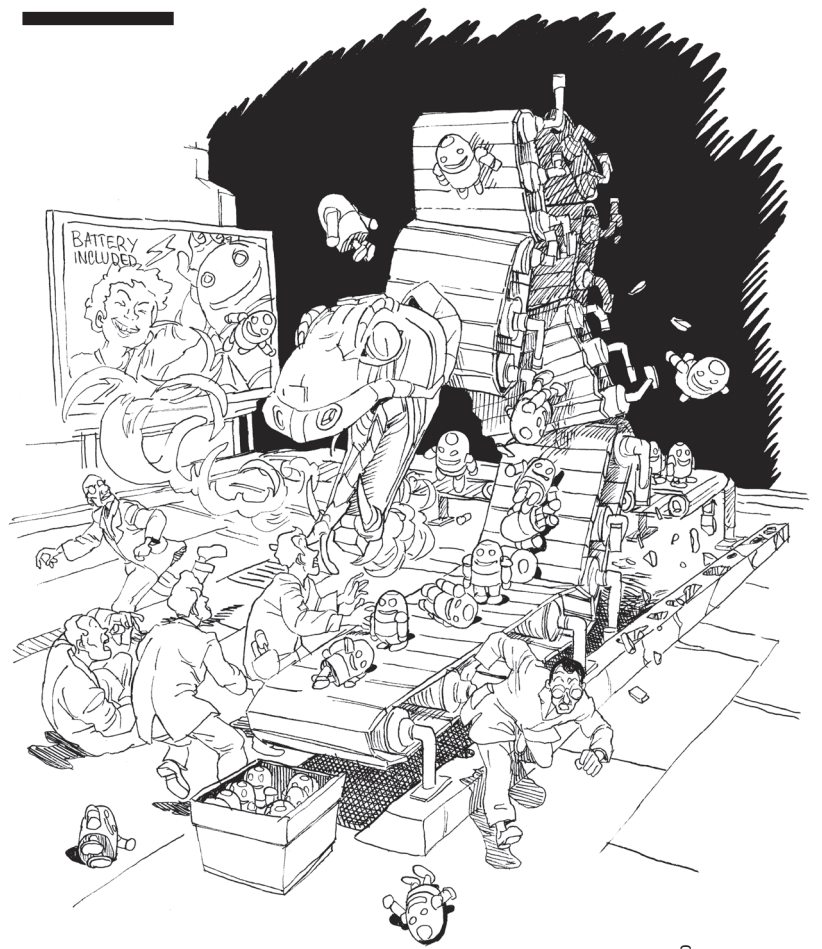


Illustration: Camilo Collao

C'est donc d'un deuil qu'il s'agit. Un deuil du mode de vie occidental qui, loin d'être « non négociable », n'est surtout pas généralisable. Le passage sera donc passablement douloureux, mais le faisant collectivement, il génèrera moins de peur. La conscience commune de la tragédie, insuffisante à elle seule, sera utile une fois qu'elle agira comme force collective, lorsqu'une partie du peuple, réalisant que c'est le cœur du système et ce qu'il a fait de nous qu'il faut attaquer, délaissera les faux combats, les palliatifs qui assurent le maintien du statu quo. La conscience mènera à la volonté d'éviter le pire, sorte de ferment autour duquel la lutte pourra s'organiser, demandant que nous nous arrêtions et nous demandions les fins que nous voulons vraiment. Ce ne sera que pour un mieux, les emplois absurdes et inutiles oubliés, délaissant par là même la surconsommation et les boîtes d'antidépresseurs qui rendaient possible l'intenable. Et puis surtout, n'oublions jamais dans nos préoccupations *nouvelles*, que les affres de notre mode de vie affligent le « Sud » depuis des siècles, la période du colonialisme dévastateur ayant laissé place à un néo-colonialisme qui, à de nombreux égards, semble pire⁽³⁾. Ce serait faire preuve d'un égoïsme proche du racisme que de l'oublier : les damnés de la terre ne datent pas d'hier. Nous tressaillons car le vent, maintenant, nous revient...

Alexandre Penasse

(1) Comme l'écrit Svetlana Alexievitch dans le sous-titre de son ouvrage *La supplication. Tchernobyl, chronique du monde après l'apocalypse*.

(2) Immeubles abritant des ateliers de confection de vêtements où travaillaient des centaines d'ouvriers bangladais, qui s'est effondré le 24 avril 2013.

(3) Voir à ce sujet l'édifiant documentaire de Hubert Sauper, *Nous venons en amis. Le pillage de l'Afrique en toute amitié*, 2014.

Kairos – Journal antiproductiviste pour une société décente

Journal de réflexion, d'investigation et de changement, sans pub

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

Imprimé en Belgique
Imprimeries Havaux s.a.,
Rue de l'Artisanat, 1
B - 1400 NIVELLES

Tirage : cet exemplaire a été tiré à 2 000 exemplaires

Routage : Cambier

Éditeur responsable
ASBL Kairos / Alexandre Penasse
rue Fernand Bernier, 15
1060 Saint-Gilles, Bruxelles - Belgique
info@kairospresse.be
www.kairospresse.be

T. (00 32) 2/880 21 17
M. (00 32) 485/057 744

Rédacteur en chef
Alexandre Penasse

Graphisme
Studio Noir & Clair

Gestion des abonnements
Sandy De Wilde

Relecteurs
Janine, Marie-Paule, Nadia,
Marie-Claire, Alain



Notre publication bénéficie de l'aide à la presse périodique de la Communauté Française Wallonie-Bruxelles

Chroniqueurs / Rédacteurs
Paul Lannoye, Raphaël Stevens, Bernard Legros (B.L.), Pablo Servigne, Jean-Pierre Léon Collignon, Gwenaël Breës, Alain Adriaens (A.A.), Robin Delobel

Ont contribué à ce numéro
Michel Brouyaux, Jean-Christophe Giuliani, Sébastien Gillard, André Gorz, Alain Gras, Lucile Daumas, Maxime De Coster, Jean-François Gavas, Émeline De Bouver, Michaela.

Les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, mais on ne les laissera jamais tomber!

Illustrations
Léonore Frenois, Camilo Collao, Éponine Cottéy, Olivier Spinewine, Doriane Millet, Coline Sauvand, Blandine Denis, Mathilde Rives, Fabienne Loodts, Arianna Simoncini, Sara Gréselle, Gabrielle Lacombe, Priscilla Beccari, Laure Gatelier, Titom, Élisabeth Corblin, Victorien Ezard, Chanic, Léa Viana Ferreira, Benjamin Tejero

COULISSE GRECQUE

« Longtemps après m'être rendormi, il me semble, le téléphone fixe a sonné. (...) »

- Monsieur Varoufakis ? a dit une voix angoissante.

- Oui, qui est-ce ?

- Nous sommes ravis de savoir que votre fils est bien rentré. Apparemment, il s'est bien amusé à Psyrrî. Ensuite, il a suivi la rue Metropolis, il a fait un détour le long de la route d'Hadrien, et il est revenu en passant par la rue Byron.

- Qui êtes-vous ? Qu'est-ce que vous me voulez ? ai-je hurlé, un frisson me parcourant le dos.

- Monsieur Varoufakis, a répondu la voix, glaciale, vous avez fait l'erreur de cibler certaines banques dans vos interventions et vos articles.

Si vous voulez que votre gamin rentre chez lui tranquillement tous les jours, je vous conseille d'arrêter et de la boucler. Occupez-vous de vos oignons. Je vous souhaite de beaux rêves. »

Yanis Varoufakis, Conversations entre adultes.



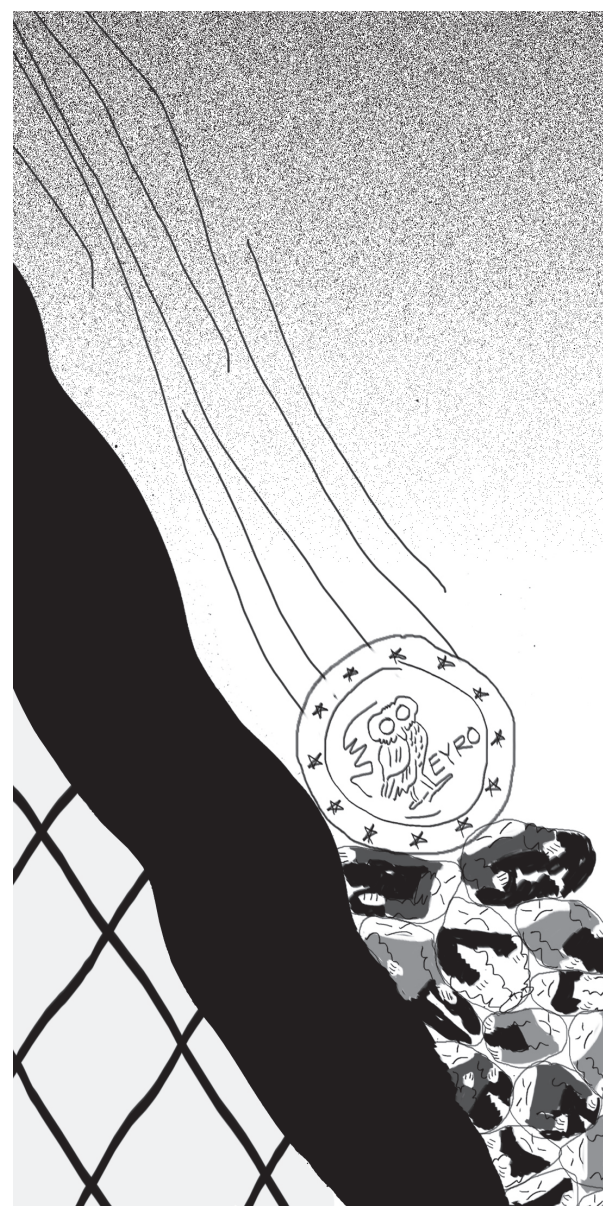
d'acharnement, de tant de calomnies, voire, parfois, de menaces de mort ? Comment expliquer la haine de la Troïka, de la presse aux ordres en Grèce et ailleurs, et des banquiers ? C'est tout simple : pendant les six mois de « négociations », de janvier à juin 2015, Varoufakis va tenter de protéger les Grecs les plus pauvres (par exemple en refusant la énième baisse des retraites, alors que de nombreux foyers grecs regroupant plusieurs générations n'ont qu'une seule pension de retraite pour vivre) et de récupérer au moins une partie de la souveraineté de son pays (les fonctionnaires de la Troïka circulent comme chez eux, dans son ministère comme partout ailleurs à Athènes).

C'est évidemment trop : cette position humaniste doit être anéantie, tant il est vrai que le but de la Troïka n'est pas de résoudre la crise de la dette grecque, ni même de récupérer l'argent des créanciers, mais d'écraser, pour l'exemple, le gouvernement Syriza : avis aux autres peuples qui tenteraient de résister...

Fin juin 2015, confronté à l'ultimatum (vous acceptez le plan de la Troïka ou on ferme vos banques), le Premier Ministre Tsipras organise un référendum : les Grecs acceptent-ils de plier ? Le résultat est magnifique : 61% disent non. Une semaine après pourtant, le gouvernement capitule.

LA TRAHISON

On découvre en effet que, comme d'aucuns l'avaient soupçonné à l'époque, Tsipras avait organisé ce référendum dans l'espoir de le perdre, ce qui aurait légitimé sa capitulation ! Une des meilleures séquences du livre se déroule quand l'auteur débarque, jubilant, dans le bureau du Premier Ministre au soir du référendum, pour n'y découvrir que des mines consternées... Huit jours plus tard, écrit-il, « *le gouvernement renverse le peuple* ». La trahison est consommée, entre sa carrière et la volonté du peuple, Tsipras a choisi. Ce que Varoufakis, hélas plein d'indulgence, justifie par cette phrase : « *Son désir ardent de prouver au monde qu'il était autre chose qu'une étoile filante* ». On voit qu'il reste à l'auteur du chemin à parcourir pour perdre ses dernières illusions...



Il n'empêche que les révélations des huis-clos étaient indispensables et que les portraits qu'il brosse de quelques acteurs majeurs – au hasard, le ministre des finances des Pays-Bas, le féroce Dijsselbloem – mériteraient un prix littéraire !

Michel Brouyaux

Illustration: Éponine Cottey

C'est dans un livre qui se lit comme un polar (pardon pour le cliché) que Yanis Varoufakis, l'éphémère ministre des finances du gouvernement Syriza, nous raconte – comme il l'avait promis dès la capitulation d'Athènes – son affrontement avec la Troïka (la Commission européenne, le FMI et la Banque centrale européenne) alliée à l'oligarchie grecque, au cours du premier semestre 2015. L'auteur y joue franc-jeu : il se déclare d'emblée européiste, partisan de l'Euro et donc opposé au Grexit, il voit la mondialisation d'un œil favorable, il a pour amis Emmanuel Macron ou, encore mieux, Jeffrey Sachs⁽¹⁾. Il est même partisan de l'hégémonie allemande en Europe⁽²⁾. Bref, direz-vous, un homme du système.

C'est bien pour cela qu'il faut lire son livre. Car enfin, comment comprendre qu'un économiste distingué doté d'un tel profil ait pu faire l'objet de tant

(1) Pour connaître Jeffrey Sachs, lire, dans l'indispensable *Stratégie du choc* de Naomi Klein, le chapitre sur la Russie.

(2) Varoufakis a écrit en 2013 un article dans lequel il affirme que l'UE a besoin de l'hégémonie allemande, parce que l'Allemagne pourrait y jouer le rôle des États-Unis à l'époque du Plan Marshall.

L'HOMO ŒCONOMICUS CONTRIBUERAIT-IL À BANALISER LE MAL ?

Le développement économique a permis aux populations des pays industrialisés d'accéder à un niveau de confort matériel sans précédent dans l'histoire de l'humanité. Malgré ce bien-être matériel, l'*homo œconomicus*⁽¹⁾ continue à produire et à consommer toujours plus de biens et de services marchands. Les ressources de la planète étant limitées, la surproduction et la surconsommation provoquent le réchauffement du climat, l'épuisement des matières premières, la pollution de l'air, de l'eau et des sols et la disparition de la biodiversité. Ce mode de vie menace donc notre qualité de vie, notre processus démocratique et la survie des générations présentes et à venir.

Envisager l'avenir en s'inspirant du génocide du peuple juif peut donner les moyens d'agir avant l'effondrement du système économique et l'irréversibilité des processus écologiques et climatiques. Qu'il soit volontaire ou non, le génocide de l'humanité nécessite la contribution active ou passive de l'*homo œconomicus*. En effet, à cause de sa contribution à la production et à la consommation ostentatoire, il apparaît comme le complice involontaire d'un crime contre l'humanité qui se déroule progressivement et par étape sous nos yeux. Mon but n'est pas de critiquer, de juger ou de désigner des coupables, mais d'appréhender les mécanismes qui conduisent des braves gens, sains d'esprit, banals et ordinaires à se comporter malgré eux comme Eichmann.

Dans *Eichmann à Jérusalem*⁽²⁾, Hannah Arendt montre que le mal ne relève pas uniquement d'un comportement pervers ou sadique mais de l'incapacité de penser. Le mal consiste à rendre l'être humain inutile, voire superflu. En mettant toutes les activités humaines sous le régime de la compétition, de la rentabilité, de la performance et de la loi du marché, l'idéologie ultra-libérale contribue à banaliser le mal. N'étant plus destinée à satisfaire des besoins essentiels, une part croissante de la production de biens et de services marchands est désormais dénuée d'utilité réelle. Malgré la perte d'utilité et de sens de la production, les seules perspectives de vie offertes à l'*homo œconomicus* en dehors de l'entreprise sont la précarité et l'exclusion sociale liées au chômage. En l'absence de perspectives désirables, il se contente donc d'obéir aux ordres pour éviter de perdre son emploi et donc, son moyen de socialisation, son revenu, sa raison d'être et son statut social. C'est-à-dire les sources de gratification dont il a besoin pour nourrir l'estime qu'il a de lui. En récompensant le conformisme et en produisant des hommes inutiles et sans qualité en dehors de l'entreprise, le système économique produit donc des hommes superflus. À cause de l'ennui et de sa vie dénuée de signification, l'*homo œconomicus* voue son existence à produire et à consommer des biens et services ostentatoires sans se soucier des conséquences de ses actes. Étant donné que, prises individuellement, sa production et sa consommation apparaissent limitées, il ne se sent pas responsable du réchauffement du climat, de l'épuisement des ressources naturelles et du gaspillage des matières premières.

SOUSSION À L'AUTORITÉ

En menant une expérience sur la soumission à l'autorité, Stanley Milgram⁽³⁾ constata avec effroi que plus de 60% de la population était capable de faire souffrir autrui en obéissant aux ordres. Non seulement, les sujets obéissants n'étaient pas des psychopathes ou des aliénés privés de volonté mais, en plus, ils n'étaient pas rémunérés, soumis à des



Illustration: Olivier Spinevine

pressions physiques ou menacés de perdre leur emploi. En obéissant aux ordres, même si, pour une part croissante, ils souffrent et sont victimes du *brown-out*⁽⁴⁾, ces hommes superflus banalisent le mal en collaborant au « *sale boulot* »⁽⁵⁾ : infliger une décharge électrique de 450 volts, épuiser les ressources naturelles et les matières premières, rejeter du CO₂, harceler un subordonné pour qu'il démissionne, etc. En affirmant, comme Eichmann, qu'ils se contentent d'obéir aux ordres, ces hommes superflus refusent d'assumer leur part de responsabilité en l'attribuant à celui qui exerce l'autorité. Cette excuse montre que le mal absolu est accompli par des individus ordinaires qui n'ont aucune motivation et conviction idéologique, aucun goût pour la méchanceté et aucune tendance démoniaque. Ce ne sont donc pas la stupidité et le sadisme, mais l'absence de perspectives, de pensée et le fait de ne pas se sentir responsable qui prédisposent l'*homo œconomicus* à banaliser le mal.

La soumission à l'autorité est le résultat de l'éducation, de l'idéologie et de la pratique quotidienne d'une activité professionnelle⁽⁶⁾. En agissant conformément à la loi, aux ordres et au modèle idéologique de la société, l'*homo œconomicus* n'a pas le sentiment de commettre un acte répréhensible. Il ne se sent donc pas responsable, car la résistance à cette représentation idéologique de l'existence est impossible. Étant donné que le refus d'adhérer à ce système conduit à l'exclusion sociale, très peu ont le courage et la capacité de lui résister. En effet, celui qui refuserait de collaborer au *sale boulot* risquerait, non seulement, d'être isolé, rejeté et méprisé par ses pairs mais, en plus, de perdre son emploi, son revenu, son statut social et ses sources de gratifications. Pour préserver l'estime qu'ils ont d'eux-mêmes, les braves gens qui ont accepté de collaborer remettront en cause son courage et sa virilité en le traitant de fainéant, d'irresponsable et de lâche. Refuser d'obéir et de collaborer à ce mode de vie, qui conduit l'humanité à sa perte, nécessite donc de disposer d'une bonne estime de soi, d'une grande force de caractère, d'une vie intérieure riche, d'exercer son libre arbitre et de donner un sens à sa vie indépendamment de l'idéologie dominante. Le refus de collaborer nécessite aussi d'avoir sécurisé la satisfaction de ses besoins essentiels et ceux de sa famille. Pour que l'*homo œconomicus* trouve le

courage et la volonté de désertir, il est également nécessaire de lui proposer une perspective de vie viable, atteignable et désirable. Ce nouveau projet doit lui procurer de nombreuses plages horaires de temps libre qui lui permettront d'améliorer sa qualité de vie et de changer le rapport qu'il tisse avec lui-même et les autres. C'est-à-dire de se socialiser, de définir son identité, de structurer le rythme de son existence, de nourrir l'estime de soi, de se distinguer, de s'affirmer et de s'accomplir autrement que par l'activité professionnelle et la consommation.

Ayant été transformé en homme superflu, l'*homo œconomicus* ne peut donc pas être considéré comme responsable du génocide annoncé de l'humanité. S'il fallait tout de même en désigner un, il est relativement facile d'attribuer cette responsabilité à « l'oligarchie »⁽⁷⁾ économique et politique. C'est-à-dire, aux banquiers et aux milieux d'affaires, ainsi qu'aux économistes et aux politiques ultra-libéraux de droite et de gauche qui font l'apologie de la croissance du PIB et du mode de vie matérialiste. Pour le dire autrement, tous ces petits hommes sans qualité qui, par cupidité et soif de pouvoir, considèrent la réussite financière, professionnelle et matérielle comme une finalité en soi, un moyen de distinction sociale et les fondements de l'organisation rationnelle de la société.

Jean-Christophe Giuliani

(1) Wikipédia, *Homo œconomicus*, [En ligne] (consulté le 4 novembre 2017), https://fr.wikipedia.org/wiki/Homo_œconomicus

(2) Arendt Hannah, *Eichmann à Jérusalem. Rapport sur la banalité du mal*, Paris, Gallimard, 1966, Folio, 1991.

(3) Milgram Stanley, *Soumission à l'autorité*, Paris, Calmann-Lévy, 1974.

(4) Cadre et dirigeant magazine, *Le Brown-out, le nouveau mal qui ronge les cadres*, [En ligne] (consulté le mardi 2 octobre 2017), <http://www.cadre-dirigeant-magazine.com/actu/brown-out-nouveau-mal-ronge-cadres/>. Les causes du *brown-out* sont le manque de sens du travail, la culpabilité liée au sentiment de nuire à la société, l'absurdité et l'absence d'utilité réelle du travail, le conflit éthique entre le travail prescrit et les valeurs de l'individu.

(5) Dejours Christophe, *Souffrance en France : banalisation de l'injustice sociale*, Paris, Ed. du Seuil, 1998, page 101

(6) Giuliani Jean-Christophe, Legros Bernard, Godard Philippe, Christin Rudolphe, *Le travail et après ?*, Montréal, Écosociété, 2017.

(7) Kempf Hervé, *L'oligarchie, ça suffit, vive la démocratie*, Ed du Seuil, 2010.

NOUS SOMMES CATASTROPHISTES, MAIS PAS PESSIMISTES ! (NI OPTIMISTES D'AILLEURS)

Il y a un malentendu à lever : voir et parler des catastrophes, ce n'est pas être pessimiste, c'est être lucide. Et si, pour éclaircir la question, on arrêta de parler de pessimisme et d'optimisme ?

L'année 2017 a battu des records de chaleur et d'événements climatiques désastreux. L'année 2016 aussi. Ah oui, l'année 2015 aussi... Chaque année, en regardant les infos, on soupire, on frissonne, on s'indigne, on *like*, on *tweet*, on transfère, et on en parle un peu autour de nous. Puis on met ça dans un coin de notre tête. C'est comme un caillou dans la chaussure, ça met mal à l'aise, mais ça n'empêche pas d'avancer. Certains ont la chance d'oublier, d'autres vivent avec...

Si vous aviez l'intention d'oublier l'état catastrophique de notre monde pour la fin de cette année, c'est raté ! Le 13 novembre 2017 paraissait un article dans la revue *Bioscience*, signé par 15 372 scientifiques de 184 pays, au titre très évocateur : « *Avertissement des scientifiques du monde à l'humanité : un deuxième avis* »⁽¹⁾. Les preuves sont aujourd'hui très claires : la santé et le bien-être humains actuels et futurs sont gravement menacés par le changement climatique, la déforestation, la perte d'accès à l'eau douce, l'extinction des espèces et la croissance démographique. Y a-t-il besoin de le répéter ? À l'évidence oui.

Parmi la myriade de chiffres particulièrement préoccupants, citons la réduction de 26% des quantités d'eau potable par habitant, l'augmentation de 75% du nombre de zones sans vie (*dead zones*) dans les océans et la perte de 120 millions d'hectares de forêts en seulement 25 ans. Un autre article récent paru dans la revue *PlosOne* faisait état d'un déclin de plus de 75% des populations d'insectes volants dans les zones protégées d'Allemagne en 27 ans⁽²⁾.

Ce n'est donc plus de la fiction, ni une prévision. Chaque année qui passe déclenche de nouveaux seuils d'irréversibilité... en attendant un seuil global⁽³⁾. C'est à en perdre la raison !

LE CÔTÉ OBSCUR DE L'OPTIMISTE

Ces chiffres sont objectivement catastrophiques, et l'avenir nous en réserve d'autres. Comprendre cela n'est pas du pessimisme, c'est du réalisme. Mais comment appeler quelqu'un qui ne croit pas à tout cela ? Un climato-sceptique ? Un témoin de Jéhovah ? Un optimiste ? Une autruche ?

Reprenons. L'optimiste veut que tout aille mieux, et pense que ça va vraiment aller mieux... Mais on peut distinguer deux sortes d'optimistes. D'abord le lucide, celui qui a une bonne connaissance des problèmes et qui se bat au quotidien pour améliorer le sort des choses ou des autres. Appelons-le l'*optimiste-plus*. Et c'est très bien ! Car la posture optimiste procure de nombreux bienfaits sur la santé, comme par exemple une plus grande longévité ou moins de risque d'attaque cardiaque⁽⁴⁾.

Mais l'optimiste devient gênant lorsqu'il refuse de voir le côté négatif des choses et qu'il reproche aux autres leur lucidité. Appelons-le l'*optimiste-moins*. Il exige alors du positif et uniquement du positif, de la même manière qu'un malade atteint d'un cancer généralisé ne veut pas entendre parler de sa maladie – et encore moins de la possibilité qu'il est en train d'en mourir –, et demande au corps médical de s'en tenir aux bonnes nouvelles. Oui, cela s'appelle du déni. Nous savons tous que ce n'est pas en cachant les faits que l'on peut aller mieux, c'est en trouvant le courage d'accepter son état. Il est là ce fameux deuil à faire.

LES BIENFAITS DU PESSIMISME

Ce que l'optimiste déteste par dessus tout, c'est le pessimiste qui dit que tout est foutu. Et il a raison ! Appelons ce dernier le *pessimiste-moins*. Celui qui, lorsqu'il apprend qu'il a un cancer, est persuadé qu'il va mourir vite, ou pire, celui qui dit à un malade atteint du cancer qu'il va certainement mourir rapidement de sa maladie. C'est effectivement insupportable.

Il existe toutefois une autre catégorie de personnes, que l'on a du mal à identifier. C'est le *pessimiste-plus*. Il se maintient très près des mauvaises nouvelles, il en voit beaucoup à l'horizon (peut-être trop), mais il s'en sort assez bien car il fait tout pour les éviter (c'est la posture du *catastrophisme éclairé* du philosophe Jean-Pierre Dupuy). Finalement, il en tire même des leçons de vie. Cerise sur le gâteau : il évite l'écueil de l'*optimiste-plus*, celui de sombrer dans la dépression lorsque sa vision positive de l'avenir ne se réalise pas...⁽⁵⁾

Les catastrophes peuvent même devenir émancipatrices ! Selon le sociologue allemand Ulrich Beck (1944-2015), qui s'est rendu célèbre pour avoir formalisé une théorie générale du risque global dans les années 1990, les catastrophes majeures ont la capacité de produire un « choc anthropologique » qui laisse des marques indélébiles sur la conscience collective. Non seulement ce choc peut influencer et réorienter les visions du monde, mais il a aussi la capacité de provoquer un changement politique radical. Selon Beck, les « maux extrêmes » offrent donc la possibilité de créer de nouveaux horizons normatifs, sur les biens communs, par exemple, ou en stimulant la réflexion sur les questions de justice. Il s'agit donc pour le sociologue de « *réconcilier l'émergence de changements positifs à partir des ombres que nous offrent les catastrophes* »⁽⁶⁾. Voilà typiquement un point sur lequel l'*optimiste-plus* et le *pessimiste-plus* pourraient se rejoindre.

Ainsi, l'*optimiste-plus* et le *pessimiste-plus* ont en commun de voir les problèmes et d'agir pour s'en sortir. L'un est plus focalisé sur les mauvaises nouvelles que l'autre, mais les deux sont « lucides ».

D'ailleurs, si vous ajoutez un peu de bienveillance à cette lucidité, vous obtenez la posture du collapsologue : informer des mauvaises nouvelles le plus sereinement et objectivement possible, pour que chacun et chacune arrivent à agir au mieux.

Corollaire : vous aurez remarqué que les deux postures toxiques restent donc le *pessimiste-moins* (= le boulet ; « *tout est foutu !* ») et l'*optimiste-moins* (= l'autruche ; « *arrêtez avec vos mauvaises nouvelles !* »). On saura maintenant que dès qu'on parle d'optimisme ou de pessimisme, le terrain est miné... Alors pourquoi ne pas simplement abandonner ces termes lorsqu'on parle de l'effondrement de notre civilisation ?

Retenons une chose : le collapsologue ne voit pas un verre à moitié vide ou à moitié plein, il le voit entièrement plein : avec une moitié d'eau et une moitié d'air.

Pablo Servigne & Raphaël Stevens



Illustration : Blandine Denis

- (1) Ripple, W. J., et al., « World Scientists' Warning to Humanity: A Second Notice », *BioScience*, 2017. Cette alerte fait suite à celle lancée en 1992 par l'Union des Scientifiques Concernés (UCS) et signée par 1700 scientifiques dont la majorité des lauréats de prix Nobel de sciences alors en vie.
- (2) Hallmann, C. A., et al., « More than 75 Percent Decline over 27 Years in Total Flying Insect Biomass in Protected Areas », *PLOS ONE*, vol. 12, n°10, 2017.
- (3) Barnosky, A.D., et al., « Approaching a State Shift in Earth's Biosphere », *Nature*, vol. 486, n°7401, 2012, pp. 52–58.
- (4) Carver, C. S., et al., « Optimism », *Clinical Psychology Review*, n°30, 2010, pp. 879–889.
- (5) Oettingen, G. et al., « Pleasure Now, Pain Later: Positive Fantasies About the Future Predict Symptoms of Depression », *Psychological Science*, vol. 27, n°3, 2016, pp. 345–53.
- (6) Beck, U., *The Metamorphosis of the World: How Climate Change is Transforming Our Concept of the World*, Polity, 2016.

RÉFLEXION FAITE

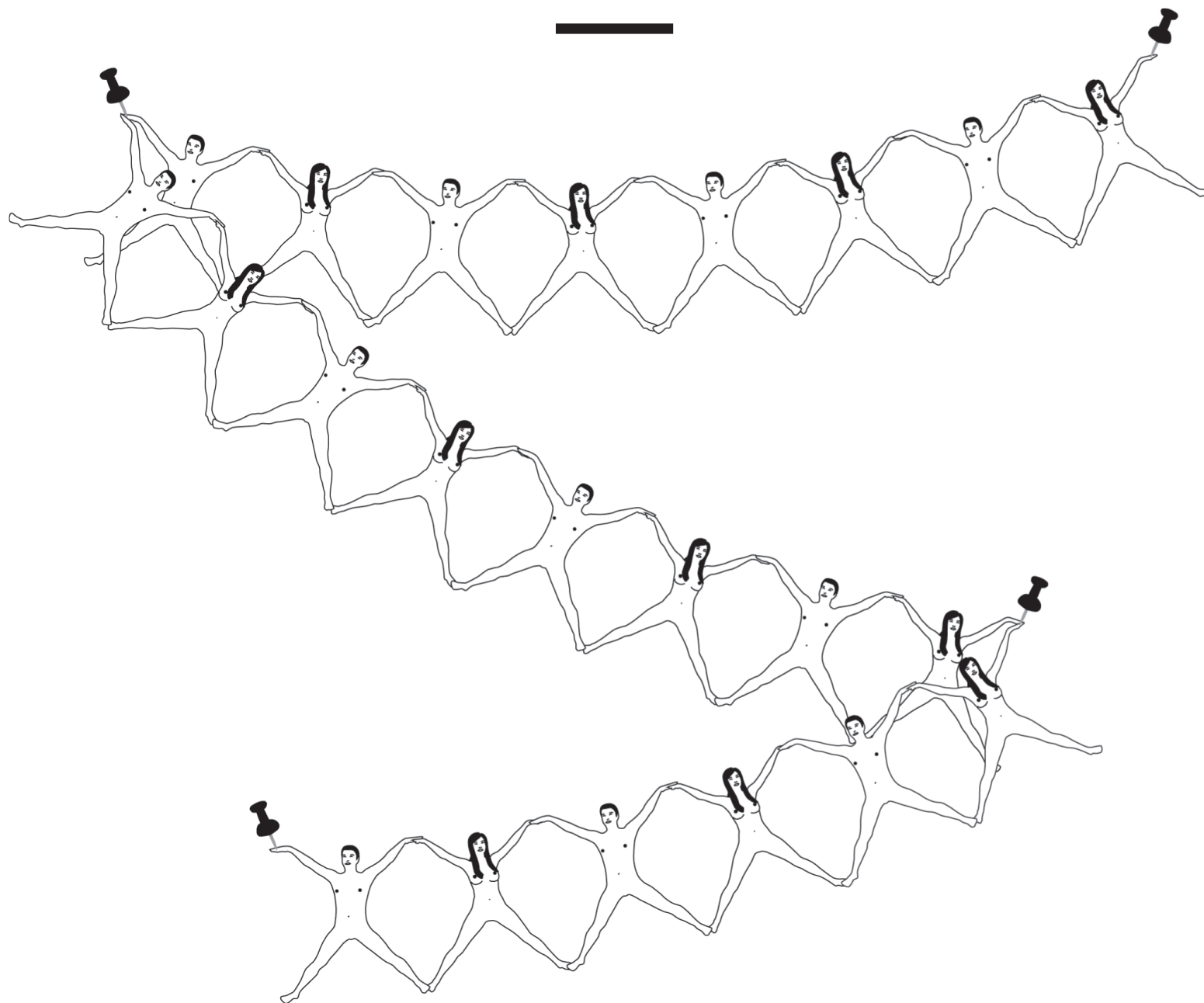


Illustration: Doriane Millet

Surtout, pas de vagues, pas de remue-ménages, pas de disputes : nous avons la situation bien en main. Ne vous occupez de rien, on se charge de tout ; laissez-nous faire et restez tranquillement devant votre boîte à images, au boulot – si vous en avez un, sinon remuez-vous bon sang ! – à vos places dans les files des supermarchés. Et silence. Voilà en quoi consiste maintenant la parole politique. Voilà, en substance, ce que nous disent Charles Michel, Emmanuel Macron et tous les autres. Et c'est aussi, hélas !, ce que, sans le dire, laissent entendre les organisations de travailleurs dont l'immobilisme n'a d'égal que l'absence de tout discours un tant soit peu revendicatif devant les assauts menés ici et là contre ce qu'était encore, il n'y a pas si longtemps, la « sécurité sociale » prise au sens le plus large. L'heure n'est plus aux vieilles et vaines disputes mais au consensus, qu'on se le tienne pour dit. Certes, il existe encore, dieu merci – si j'ose dire – quelque chose comme une ou des oppositions.

Chez nous, le désormais diabolisé et redoutable PTB grignote de plus en plus l'électorat traditionnel du vieux parti socialiste, dont les ténors de la droite libérale voudraient faire un spectre semblable aux bolchéviques, le couteau entre les dents et mangeurs de petits-enfants. Mais la sauce ne prend manifestement pas et de plus en plus de gens se tournent désormais vers ce qui, à tort ou à raison, se présente comme une possible alternative aux partis dits traditionnels. Chez nos voisins de France, les restes épars du parti de François Hollande en sont à ramasser les morceaux de l'échec historique des derniers scrutins, le siège du parti, rue de Solferino est mis en vente et les permanents rescapés, licenciés. Pour le reste, on règle ses comptes avec ceux qui ont rejoint, toute honte bue, la nouvelle majo-

rité et l'heure est loin où l'on entendra encore, sur les bancs de l'Assemblée Nationale, la voix des élus du PS s'insurger contre la politique menée maintenant. De leur côté, les Insoumis donnent de la voix, argumentent et luttent pied à pied à l'assemblée et sur tous les terrains possibles mais, dans le même temps, le bouillonnant et irréductible Mélenchon reconnaît que, jusqu'à preuve du contraire, c'est Macron-Jupiter qui mène la danse. Ce qui ne signifie pas que les danseurs soient tous dans le rythme, loin s'en faut.

Il n'en reste pas moins que, partout ailleurs, dans les vastes territoires du fameux village global d'où plus aucune tête n'a le droit de dépasser, c'est la norme qui partout règne sans partage. À preuve, par exemple, les derniers événements qui ont secoué – et secoueront encore à coup sûr – la péninsule ibérique (et notre petit pays?) à la suite du pseudo-divorce prononcé unilatéralement par les leaders catalans les plus déterminés. Sans entrer dans des arguties juridiques ou des notions de droit, on devra bien constater que toute forme de désobéissance collective est, sans appel et sans recours possible, regardée comme le pire des crimes à l'encontre de l'*establishment*. Que l'église du sinistre village reste bien en son milieu, c'est sa seule place et cela ne se discute pas. Où l'on voit, tout aussi bien, le discrédit et la méfiance, quand ce n'est pas l'hostilité, que suscitent largement nos démocraties « *comme elles vont* », c'est-à-dire bien mal. Il se pourrait bien qu'un jour prochain ce mot entre dans les dictionnaires à la rubrique des notions archaïques et obsolètes. Car, ici et ailleurs, les propriétaires de la chose publique gouvernement de plus en plus ouvertement non dans l'intérêt de ceux qui sont redevenus des sujets mais dans le seul souci de se maintenir au pouvoir dont on sait, dès lors que son exercice se

fait intransigeant et sans partage, qu'il est, par nature, corrompu. Étrangement, devant cela, même si, de loin en loin et dans tel ou tel autre secteur socio-professionnel pointe une exaspération éphémère et vite oubliée, on voit bien que l'immense majorité de ceux qui ont le plus à souffrir des politiques menées apparaissent comme résignés et amorphes. Quand ce n'est pas qu'ils se prononcent, lors d'élections récentes comme aux Pays-Bas et en Allemagne, pour des partis ouvertement à la droite extrême du spectre politique. À l'est du continent, la Pologne, la Hongrie et autres anciennes républiques soviétiques, les régimes se durcissent et se radicalisent dangereusement en prônant et décidant des mesures proprement archaïques et rétrogrades, là où, justement et jusqu'il y a peu, on pouvait penser que les acquis dans des matières comme, par exemple, l'avortement, avaient été conquis une fois pour toutes.

Les exemples, en tout cas, ne manquent pas et, en les additionnant, on ne peut que constater combien le droit des gens est en régression partout ; si l'on ajoute à cela la surveillance et le contrôle de nos moindres faits et gestes – sous couvert de la lutte contre le terrorisme –, et que nos convictions et choix de vie, que nous pouvions croire à l'abri de toute forme d'ingérence, peuvent être connus des officines de police. On voit bien que, généralement, tout cela nous mène insidieusement vers la forme larvée d'un fascisme doucereux et pernicieux auquel, de surcroît, on nous demande d'acquiescer pour « *notre plus grand bien* ». Puisque, c'est une affaire entendue : il n'y a pas d'alternative.

Jean-Pierre L. Collignon

VOTEZ, VOUS ÊTES FICHÉS

« [La] médiatisation de la politique, et son accompagnement par les sondages, ont tendanciellement eu pour effet de redéfinir ce que l'on met sous l'expression faire de la politique, qui consiste de plus en plus en l'art d'utiliser un ensemble de techniques mises au point par des spécialistes en communication et en sondages qui sont destinées à agir, par médias interposés, sur des électeurs placés en positions de spectateurs afin de produire des effets sur l'opinion mesurée par les instituts de sondage. »

Patrick Champagne, *Faire l'opinion : le nouveau jeu politique*, 1990

Si les réseaux sociaux étaient utilisés depuis longtemps par la classe politique pour faire campagne et qu'il a aussi été beaucoup question de l'utilisation des vidéos Youtube lors de la présidentielle française, la stratégie numérique en période pré-électorale connaît aussi d'autres modes d'expressions. Exploité par le *marketing* en ligne ou à des fins de surveillance de masse⁽¹⁾, le *big data* est devenu une ressource riche en profits électoraux potentiels. Les partis politiques les utilisent pour collecter les données personnelles, pour cibler et optimiser le porte-à-porte ou pour mettre en place des plateformes numériques pour mobiliser leurs militants...

Barack Obama expérimenta pour la première fois, lors de la présidentielle de 2008, une telle stratégie numérique en formant sa propre base de données après avoir acheté pour 30 millions de dollars de fichiers. Depuis, des personnalités de courants politiques très différents comme Nicolas Sarkozy ou Jean-Luc Mélenchon utilisent ces procédés. Si du côté du camp des Insoumis on y voit la possibilité de s'auto-organiser et de créer des formes originales de militantisme en les partageant avec d'autres adhérents à travers des plateformes, on peut également considérer qu'il s'agit d'un pas de plus vers la technicisation et la marchandisation de la politique électorale. Anaïs Théviot, chercheuse au Centre Emile-Durkheim de Bordeaux, ne se prive d'ailleurs pas de qualifier d'« *entrepreneuriale* » une telle gestion de campagne.⁽²⁾

Les citoyens et électeurs sont considérés comme faisant partie d'un public cible ayant des demandes auxquelles l'offre politique doit s'efforcer d'attribuer un produit sur mesure. L'utilisation des médias n'étant pas neutre, le rapport à la politique se transforme inexorablement face à ces mutations. En perte de vue depuis plusieurs décennies, le débat de philosophie politique visant à confronter des projets et des horizons différents se voit substituer au profit d'une logique managériale et gestionnaire de la politique, où le vainqueur sera celui qui aura trouvé la façon de prendre les rennes du pouvoir les plus souhaitables par une majorité calculée sur base d'algorithmes.

En France, environ 90% des jeunes de 18 à 24 ans et 80% des 25-39 ans emploient les réseaux sociaux pour exprimer leurs états d'âme et leurs opinions.⁽³⁾ Mettant en pratique l'adage « *Si c'est gratuit, c'est que vous êtes le produit* », les GAFAs récupèrent les données que nous leur laissons avant de les revendre à des *data brokers* qui en collectent de toutes parts pour constituer les bases de données les plus larges et les plus complètes avant de les revendre à des clients aux objectifs multiples : surveillance de masse, enjeux commerciaux ou réussite électorale. Ainsi, la base de données Mosaïc du premier *data broker* mondial, Experian, liste plus de 2 milliards d'individus dans le monde, dont 95% de la population française. En Belgique, la multina-

tionale répertoire, « *d'une certaine manière* », la totalité de la population, nous confie un de leurs collaborateurs. L'entreprise dispose d'informations sur les 19.782 secteurs statistiques belges⁽⁴⁾ ce qui lui permet de segmenter les consommateurs en 33 types « *suivant des caractéristiques de revenu, d'âge, de composition familiale, de type de logement, de cadre de vie...* »⁽⁵⁾. Ceux-ci sont ensuite classés en 8 groupes « *cohérents et représentatifs de la population belge* »⁽⁶⁾. Une aubaine pour les entreprises souhaitant connaître au mieux les potentiels clients qu'elles souhaitent acquérir... Ou les politiques cherchant à connaître les électeurs pour leur présenter les arguments qui leur siéront le mieux.

Le marché dicte ainsi sa logique à un nouveau pan de la société tout en prétextant qu'il ne fait que répondre à une demande de celle-ci. Alors que l'individu est réduit à l'état de statistique et tous liens sociaux aux calculs arbitraires des algorithmes, le capitalisme néolibéral concrétise encore un peu plus ses fantasmes de « société liquide », une société où tout rapport de force, et les institutions devant les arbitrer, seraient niés au profit d'un individualisme exacerbé et d'un régime politique et social technocratique. Face à ce phénomène, plusieurs questions se posent : au vu des données personnelles que ces entreprises ont entre les mains concernant les électeurs, qu'est-ce qui nous garantit qu'elles ne les instrumentalisent pas pour maintenir un système politique et économique qui leur est favorable ? Ces entreprises peuvent-elles véri-

tablement rester neutres dans le « débat démocratique » ? Sont-elles prêtes à collaborer avec des régimes totalitaires si ceux-ci n'entravent pas leurs profits ?

De gauche à droite, cette nouvelle pratique politique semble faire l'unanimité... Pourtant, une remise en question de l'ingérence du *big data* dans nos vies pourrait être une pierre angulaire d'un projet politique ambitieux. En plus de faire de cette question un enjeu politique, il s'agirait d'un moyen pour reconsidérer la production d'informations par les internautes pour entrevoir l'expropriation de valeur dont il est question.⁽⁷⁾

Sébastien Gillard

(1) Voir le dossier réalisé dans le Kairos n°24 (Avril-Mai 2016)

(2) http://www.liberation.fr/futurs/2016/04/19/il-y-a-une-tendance-a-une-gestion-de-plus-en-plus-entrepreneuriale-des-campagnes_1447350

(3) https://www.sciencesetavenir.fr/politique/les-algorithmes-detronent-les-instituts-de-sondage_111701

(4) Le secteur statistique est l'unité territoriale de base qui résulte de la subdivision du territoire des communes et anciennes communes par la Direction générale Statistique - Statistics Belgium pour la diffusion de ses statistiques à un niveau plus fin que le niveau communal. (Source: http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/collecte_donnees/nomenclatures/secteur_statistique/)

(5) <http://siriusinsight.be/services-view/mosaic-belgium/>

(6) *ibid.*

(7) <https://www.monde-diplomatique.fr/2016/09/RIMBERT/56226>

BUREAUCRATIE ET SUBJECTIVITÉS « LIBRES » FONT BON MÉNAGE

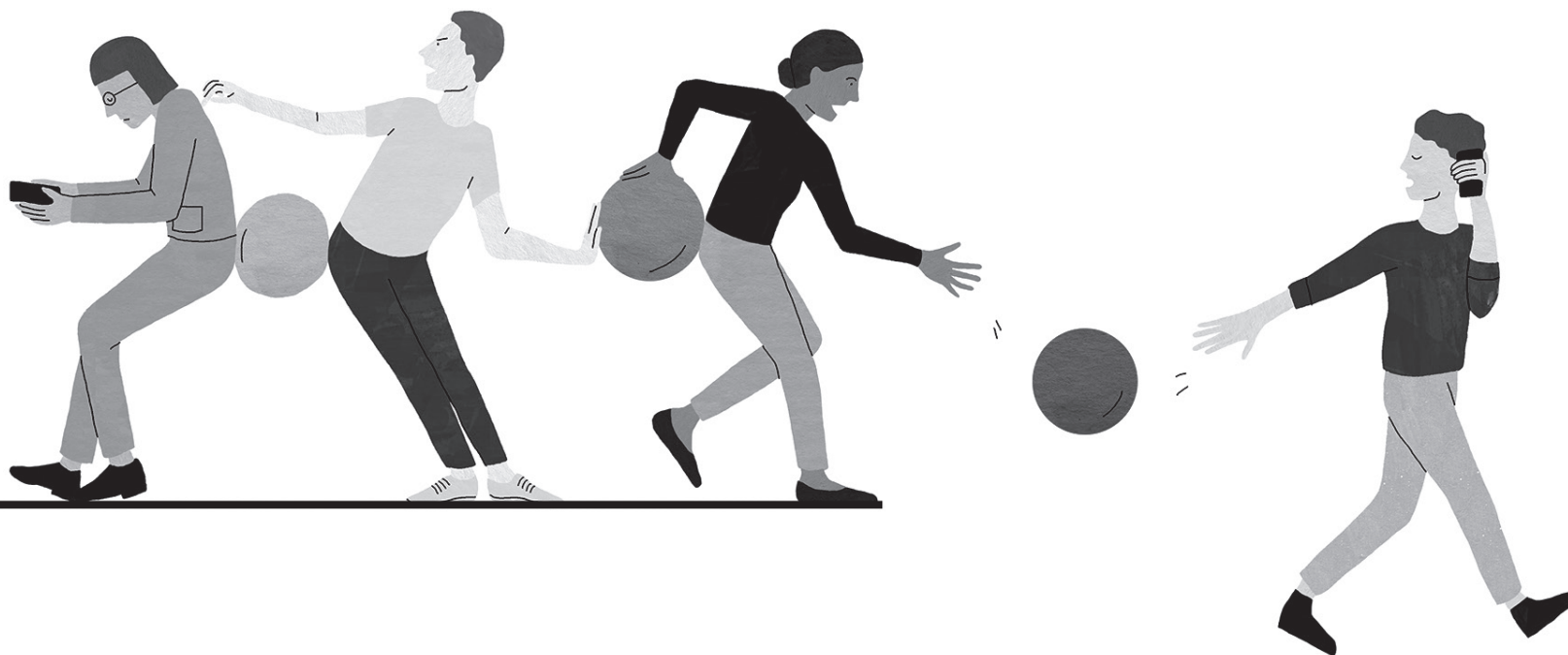


Illustration : Mathilde Fives

Trait de l'époque, la complexité défie notre faculté de répondre à certains problèmes, comme celui-ci : la dissociale tolère, voire encourage les comportements hyper-individualistes sous le masque de la liberté, tout en enserrant toujours davantage les agents dans des contraintes techniques et bureaucratiques. Bertrand Russell l'avait déjà vu en 1928 : « *La société diminue les obstacles physiques à la liberté, mais elle crée des obstacles sociaux* »⁽¹⁾. Neuf décennies plus tard, c'est Mark Hunyadi qui le constate : « *Au final, nos prétendues libertés individuelles s'exercent dans un milieu où ne règne plus aucune liberté* »⁽²⁾. Ces libertés individuelles tant revendiquées se réduisent ainsi progressivement à un pur signifiant, une coquille vide, sans que cela n'éveille notre vigilance. Parallèlement, les libertés publiques régressent sous l'offensive des législations anti-terroristes, sans susciter de tollé général. Sur le plan psychosocial, les libertés individuelles pénètrent de plus en plus la sphère publique⁽³⁾. Prenons deux exemples.

Primo, durant les belles journées d'été, les routes de Wallonie sont envahies de motos, leurs propriétaires circulant le plus souvent en bande au guidon de leurs grosses cylindrées, pour leur plaisir ; si ce n'est que leur plaisir – et leur droit – dissout celui des passants, le simple plaisir et droit de ne pas être martyrisé des tympans et des nerfs. Ce faisant, ils signifient leur volonté de puissance dans leur appartenance à la horde. Passons sur leur responsabilité dans la pollution de l'air et le réchauffement du climat...

Secundo, les technologies de l'information et de la communication (TIC) matérialisent mieux que tout autre artefact le sentiment de liberté. Et pourtant « [...] le mode de vie moderne modelé par les objets techniques exclu[t] toute liberté authentique, mais personne n'est prêt à le sacrifier »⁽⁴⁾. Qui est encore libre, par exemple, de voyager en train sans subir les conversations privées ou les choix musicaux d'autres usagers via leurs smartphones? La com' de la SNCB incite les clients à utiliser « *discrètement* » leurs objets connectés dans les trains, recommandation généralement peu respectée... Or, « [...] aucun changement n'interviendra sans une dramatisation des responsabilités diffuses qui incitera certains individus à rendre compte devant les autres de ce que leurs décisions ont d'insensé »⁽⁵⁾. Et cela, tant sur le plan micro- que macro-politique.

Normes sociales de décence contre désirs-pulsions-besoins individuels, lesquels l'emporteront ? « *On n'a jamais vu une telle condensation, donc une telle tension entre, d'un côté, les idéaux de respect d'autrui et de maîtrise des pulsions et, de l'autre, l'apologie d'une liberté individuelle supposée capable de se représenter, d'expérimenter et de vivre pleinement les mouvements pulsionnels les plus variés* »⁽⁶⁾, remarque le psychanalyste François Richard. Ce nouveau régime de subjectivité, que l'on peut appeler la subjectivité néolibérale, se manifeste chez les électeurs-consommateurs tant dans leur vie professionnelle (avec le *néo-management*) que dans leur vie privée ; car ceux-ci ont compris que sous le régime du libéralisme le meilleur moyen de garantir ses propres droits est de les réclamer pour autrui, équité oblige. « *Tout le monde a le droit d'utiliser son portable comme bon lui semble... y compris moi* ». L'impératif catégorique de Kant est oublié. Chacun prétexte « l'urgence » pour répondre immédiatement à un appel, y compris en réunion. Chacune estime avoir ses raisons de le faire, indiscutables. « *Son repli sur la sphère privée est pour lui [l'individu] la marque de la liberté, alors que sa sphère privée est constamment violée par la sphère publique et que cette dernière subit continuellement les marques des individus hétéronomes qui pensent étaler leur liberté en étalant leur sphère privée en public* »⁽⁷⁾, écrit Patrick Vassort. Quoi d'étonnant dans notre culture privilégiant la singularité subjective et l'authenticité, causes que la gauche postmoderne a épousées ? En raison de l'effritement des frontières entre le public et le privé, la subjectivité devient une question collective (Belin, 2002). Non maîtrisée, elle vire à une « *barbarie soft de l'individualisme* » (Matéti, 1999). Nous aurions cependant tort de la jeter aux orties ; la subjectivité est utile si elle est partagée par l'ensemble des agents pour former un sens commun (Benasayag), si elle alimente la réflexivité et la délibération (Castoriadis), si elle est la condition de toute vérité et de toute action (Sartre), si elle fait front à la tyrannie technologique (Ellul).

Pour compliquer encore les choses, ce totalitarisme doux se déploie aussi par un processus d'objectivation de la vie sociale et subjective sous l'étendard de la techno-science, de l'État et de l'économie (Weinstein, 2015). Cette bureaucratisation intégrale⁽⁸⁾ produit de nouvelles normes brouillant les frontières habituelles entre l'économique, le social et le psychique, ainsi de « *faire passer la norme économique pour norme psychologique, de*

faire rentrer la loi du marché à l'intérieur même de la subjectivité, sinon jusque dans les gènes »⁽⁹⁾. On reconnaîtra là l'impératif néolibéral de l'adaptation-soumission par écrasement ou remodelage de la subjectivité. L'objectivation par la science, les mathématiques et les nombres montre sa puissance unifiante, qui se transmet dans la nouvelle normalisation comportementale – ou le gouvernement de soi (Foucault) – requise par le capitalisme mondialisé. Pire, cela n'empêche pas une perte d'objectivité chez les agents⁽¹⁰⁾. En témoigneraient les attitudes courantes de déni, d'accoutumance aux *fake news*, de climatisme scepticisme, de politique post-vérité, ainsi que les activités abrutissantes et irréfléchies avec les TIC.

Subjectivité, objectivité, comment les démêler ? Abstenons-nous de les fétichiser et restons attentifs à leur potentiel d'aliénation comme à leur potentiel d'émancipation, cessons de les opposer pour qu'elles puissent entretenir entre elles une relation vivante (Revault d'Allonnes, 2012). Intermédiaire entre le sujet et l'objet, l'« *espace potentiel* » représente cette aire ne désignant ni le monde des phénomènes objectivement perçus, ni celui des phénomènes de la vie intérieure⁽¹¹⁾. Une aire à davantage prendre en considération...

Bernard Legros

(1) Bertrand Russell, *Essais sceptiques*, Les Belles lettres, 2011, p.182.(2) Mark Hunyadi, *La tyrannie des modes de vie. Sur le paradoxe moral de notre temps*, Le Bord de l'eau, 2015, p.80.

(3) Le mouvement inverse est également vrai, cf. citation § 2.

(4) François Jarrige, *Technocritiques, du refus des machines à la contestation des technosciences*, La Découverte, 2014, p. 170.(5) Fabrice Flipo, *Décroissance, ici et maintenant !, Le passager clandestin*, 2017, p.193.(6) François Richard, *Le nouveau malaise dans la culture*, L'Olivier, 2011, p.51.(7) Patrick Vassort, *Mais qui a voulu tuer Charlie ?*, Le Bord de l'eau, 2015, pp.36 & 37.(8) Cf. David Graeber, *Bureaucratie*, Babel, 2017.(9) Olivier Labouret in *Être humain en système capitaliste ? L'impact psychologique du néolibéralisme* (collectif), Yves Michel, 2015, p.39.(10) Maxime Ouellet, *La révolution culturelle du capital. Le capitalisme cybernétique dans la société globale de l'information*, Écosociété, 2016, pp. 7 & ss.(11) Cf. Emmanuel Belin, *Une sociologie des espaces potentiels. Logique dispositive et expérience ordinaire*, De Boeck, 2002.

DOSSIER

LA BAGNOLE EST MORTE VIVE LA BAGNOLE!



Illustration : Fabienne Loofts

La bagnole, voiture, automobile, la caisse, le bahut, le char, la tire..., elle en a fait parler d'elle depuis que celle qu'on appelait aussi « L'obéissante » a pu, pour la première fois, en 1873, fouler le pavé. Ayant dépassé le milliard d'unités sur notre belle planète en 2007, sa production augmente chaque année : 76.000.000 en 2011, 81.700.000 en 2012, 83.000.000 en 2013, 89.774.000 en 2014, 90.680.000 en 2015... Elle croît, dit-on aussi, amenant avec elle ses cortèges de morts, de pollution, de bitume, d'étalement urbain. Elle croît... et c'est bon pour la croissance. La bagnole met tout le monde d'accord, il faut y croire, telle une religion, elle fait partie du décor, qu'on vienne de l'extrême gauche, de l'extrême droite, de la gauche, du centre, qu'on soit réformiste ou révolutionnaire... ; seules les solutions diffèrent, mais l'objet individuel doit subsister : il est, à l'instar de la nature qu'il détruit, un intangible.

Pas possible donc d'y échapper, avoir une voiture est devenu, comme se nourrir, un besoin. L'endoctrinement par la pratique, qui dès les premiers jours de la vie met l'enfant en contact avec des « petites voitures », nous harnache au siège arrière pour, progressivement avec l'âge nous faire avancer vers celui du conducteur, y est pour quelque chose : la génération « banquette arrière » fait ses adultes affidés qui assureront la relève de la génération suivante. Le paysage aussi y participe. On voit les voitures, on vit leur massification, on respire avec elles. Impossible d'y échapper, elles font partie du décor de nos vies et de nos villes. Elles sont tel l'arbre qui pousse, l'arbitraire prenant dès lors les habits du naturel : « *Chacun d'entre nous a une voiture et en prend soin* »⁽¹⁾. Et si vous deviez douter et en faire

part à un voisin, l'argument de la nécessité sortira à coup sûr : « *Je ne peux m'en passer* »... souvent spécieux, il repose cependant parfois sur une vérité propre au système productiviste qui crée les besoins et ensuite s'assure que le réel prend la relève, les espaces étant désormais conçus pour la voiture, faisant passer de la nécessité à l'indispensable.

Parler de la bagnole, c'est donc parler d'autre chose, dépasser ce qu'elle est pour voir en elle un symbole de nos sociétés productivistes, l'utiliser comme modèle qui nous éclaire sur ce que nous sommes. Indispensable à la relance du système capitaliste à l'époque fordiste, elle l'est tout autant aujourd'hui pour la sacro-sainte croissance économique. En s'attaquant à la voiture, on prend un intermédiaire pour penser le monde et son système. Car la voiture est plus qu'un objet, elle est un modèle de pensée : la voiture, c'est l'idéologie de l'infinitude de notre monde, le chacun pour soi, l'extractivisme jusqu'à la panne⁽²⁾. Refuser simplement d'accepter cet état de fait, c'est donner une incohérence certaine à nos actes, ne pas voir que ce à quoi on s'oppose n'est souvent que la résultante d'une société dopée au pétrole (combat pour le soutien aux réfugiés, lutte contre les centrales nucléaires, la consommation de masse, les guerres, la destruction de la nature...).

La voiture, c'est aussi le règne de l'immobilisme social : car qui va couper son moteur et sortir de l'embouteillage, acceptant enfin que la fête est finie et qu'il faudra trouver des solutions ailleurs, même si elles le « privent » de quelque chose, plutôt que continuer à asphyxier ses congénères et la nature ? Chacun la consomme, chacun a ses bonnes rais-

sons, chacun... Le choix individuel signant la déresponsabilisation individuelle qui conduit au désastre collectif que l'on connaît, qui amène à ce qu'en 2007 on dépassait le milliard de voitures sur terre...

Prenons donc le temps de penser, loin des passions, de décrire avec André Gorz l'idéologie sociale de la bagnole (p. 14-15), mais aussi pour mieux la saisir d'interviewer un de ses fidèles représentants, celui qui se bat pour que d'autres aient le « *droit de rouler et de se parquer à Bruxelles* » (p. 10-11). Qu'est-ce qu'au fond le besoin analysé au regard de celui qui existe pour la voiture (p. 16) ? Ne reposerait-il pas sur un subterfuge, un grand piège qui nous permettrait de continuer à croire, alors que nous n'avancerions au fond pas plus vite en voiture qu'à pied (p.18), nous berçant des chimères de la voiture électrique (p.17), envoûtant la personne et nous empêchant de penser collectivement le monde que nous voulons ?

Dossier coordonné par Alexandre Penasse

(1) Réflexion glanée par hasard dans un ouvrage, qui exprime une pensée commune que l'on retrouve dans toute la société. Vu dans « *Je me soigne en mangeant. Le remède est dans l'assiette* », Michel Chast, Flammarion, 2017, p. 22.

(2) Ce modèle est aussi celui de l'avion qu'il suffit alors d'imaginer comme une voiture avec des ailes.

« TOUT LE MONDE ROULE, C'EST NATUREL »

« Bonjour Monsieur V.⁽¹⁾, je suis actuellement étudiant et effectue un travail de fin d'année sur les associations qui défendent le droit des automobilistes. Serait-il possible que vous m'accordiez une interview ? ». Voilà comment tout a commencé et comment je suis parti à la rencontre de monsieur V., fondateur d'une association défendant le droit de rouler et de se parquer à Bruxelles.

Nous avons rendez-vous à 10h30 dans un établissement. 10h25, mon téléphone sonne : « J'avais une réunion prévue de 9h00 à 10h00, je pensais être à l'heure, mais là..., tout est bouché, il y a des files partout... ». Il s'excuse et me dit qu'il risque de ne pouvoir me rejoindre à l'heure et au lieu convenus qui se trouve à... 20 minutes de vélo à l'endroit où il est. « Restez en ligne, me dit-il ! Attendez ! A droite, à gauche, ahhh !, ça va ! Je m'engage sur Montgomery, je pourrai normalement être là pour 11 heures ». Dix minutes passent, il me rappelle : « Ça y est, c'est dégagé, je serai là ». Ouf, sauvé : « Mon permis, ma liberté »...

Plein de bonhomie, ravi par mon intérêt pour la chose qui occupe le centre de son combat, la voiture, il ne manque toutefois pas de me faire remarquer que ces vicissitudes automobilistiques, qui ont failli nous coûter notre rencontre, « feraient un sujet intéressant pour mon travail de fin d'étude ». Certes ! Pour l'instant je l'étudie, lui, mais ça, il ne le sait pas !

Alexandre Penasse⁽¹⁾ : Votre association défend le droit de rouler et de se parquer. Selon vous, le droit de rouler et de se parquer, par exemple à Bruxelles, n'est pas encore acquis ? Dans ce cas, que faites-vous pour concrétiser ces droits ?

Monsieur V. : En fait ces droits étaient acquis et ont été depuis 10 ans progressivement mis en cause. Ils existaient naturellement je dirais : ça fait partie de la vie d'une population moderne dans un pays développé, même dans les pays sous-développés, tout le monde roule ! Et donc c'était naturel. Mais il y a peut-être une dizaine d'années, il y a une idéologie qui s'est mise en place, surtout en Europe de l'ouest, et qui conteste même le droit de rouler. Et c'est pour cette raison que nous avons créé notre association.

Vous roulez pour le loisir ou pour vos déplacements ?

Non, surtout pour les déplacements, pour les courses, pour le travail, pour les rencontres... Ce qu'on peut faire à vélo, je le fais à vélo parce que ça me donne une bonne condition physique aussi. Je ne fais pas ça par manie (sic).

Pourtant souvent les automobilistes et les cyclistes sont, disons, en mésentente... Comment expliquez-vous cela ?

Écoutez, je pense qu'il faut objectiver. La plupart des automobilistes ne sont pas anti-vélos, un certain nombre roule de temps en temps à vélo. Mais ils trouvent que les vélos sont indisciplinés ; ils se croient parfois tout permis. Et je crois que beaucoup de cyclistes ne sont pas anti-voitures, d'ailleurs ils roulent aussi, il faut dire les choses comme elles sont : ils profitent des voitures des autres ou même parfois ils roulent dans leur voiture. Donc, il ne faut pas dire « Les cyclistes et les automobilistes

sont en guéguerre », ça ce n'est pas vrai, c'est une caricature.

Il y a un noyau de cyclistes idéologues qui considère que rouler à vélo c'est vertueux et que rouler en voiture c'est moralement mal. Cela pose un problème dans la mesure où les citoyens sont libres : ils peuvent prendre la voiture, le transport en commun, le vélo. Les Bruxellois, qui sont libres jusqu'à nouvel ordre, font 60% de leurs déplacements en voiture, environ 15-20% en métro, 10% en bus, 10% en tram et, on peut discuter, 3 ou 4% à vélo. Alors ça a doublé puisque avant on était à 1,5 et maintenant on est à 3, ça a doublé en 10 ans, je veux bien, m'enfin ! Il faut voir à quel niveau on se trouve. C'est ça l'objectivité, donc il ne faut pas venir dire que 3% ou 4% doivent faire la loi !

On considère que le nombre de voitures va doubler d'ici à 2050, est-ce que ça c'est un fait ? Le fait que l'on considère que le vélo est très marginal et que ça ne va pas augmenter, n'est-ce pas une façon de se soumettre à une réalité concrète, c'est-à-dire : « La voiture augmente de toute façon, il n'y a rien à faire, alors que le vélo demeure marginal et on ne pourrait pas faire beaucoup plus pour ce mode de transport » ?

C'est l'approche factuelle-opérationnelle (sic). L'autre approche, c'est idéologique, c'est de dire « On roule en voiture, c'est pas bien ». Au début c'était fondé, dans la mesure où les voitures polluent, et dans la mesure où les voitures polluent encore, j'accepte volontiers la critique, je m'y joins. Mais il y a face à cela deux approches : l'approche négative qui est de dire : « Les voitures ça ne sera jamais propre », idéologique, et puis il y a l'approche volontariste, technique, qui dit : « On doit rendre les voitures propres ». Ça c'est la solution positive, voilà. Et les voitures sont de plus en plus propres, vous pouvez regarder les chiffres.

Justement alors, je saute sur une question : selon ce qu'on peut lire sur votre site : « La voiture électrique serait plus propre, plus silencieuse, émettrait moins de CO₂, impliquerait une moins grande dépendance au pétrole ».

Mais bien sûr !

Alors, est-ce dire que les voitures actuelles majoritairement à essence et diesel polluent, sont bruyantes, émettent beaucoup de CO₂ et impliquent une grande dépendance au pétrole. J'ai retourné la...

Oui, oui, mais c'est-à-dire que... « une grande » ? Tout est relatif. Les ingénieurs n'arrêtent pas d'améliorer la propreté des voitures. Le point culminant, c'est la voiture électrique, pour le moment, on trouvera peut-être encore quelque chose après...

Et la voiture actuelle alors... parce qu'il y a 0.1% de voitures électriques, même pas ?

Je suis pour le principe, vous dites d'objectivité, pour le principe de réalisme. La voiture actuelle, la voiture à moteur à combustion, ça c'est clair, elle va rester des décennies ! Donc renseignez-vous : il n'y a aucun indice que cette voiture pourrait disparaître dans un avenir prévisible. Aucun ! Ce qui est vrai c'est que le combustible, le carburant venant du pétrole fossile, va se réduire un peu, beaucoup ? Un peu ? On discutera, mais ça va se réduire. Mais il est évident que vous avez une panoplie de carburants de remplacement. L'Allemagne nazie pendant 5 ans a fait la guerre, 1940-45, sans pétrole brut. Elle n'y avait pas accès pratiquement⁽²⁾.

La technologie était déjà là ?

Elle était là il y a 50 ans, 60 ans, on transforme du charbon en combustible pour moteur de voiture.

« Où s'arrête la liberté de rouler ? Mais où s'arrête la liberté de manger ? Mais comme par hasard c'est de la liberté de rouler dont on parle ! »

On parle beaucoup évidemment du pétrole, parce qu'on est dans une société du pétrole, on en a besoin pour tout : les vêtements, les transports, l'alimentation... On parle peut-être moins du charbon ou d'autres énergies, mais il semblerait que toutes commencent à manquer ; on a peut-être trop puisé dans les ressources de la terre ?

Je vois que vous êtes allé interviewer des idéologues, hein ! Oui, oui. Mais je suis content de pouvoir rectifier tout cela. Vous devez lire des livres, comme le professeur a dit, objectiver. Et donc le pétrole, disons minéral, il y en a encore pour des décennies. C'est complètement faux de dire qu'on l'épuise. Prenez tout ce qui se construit comme nouveaux puits, en Amérique Latine, au niveau du Brésil, au niveau du golfe du Mexique, au niveau du Venezuela, pour ne citer que ceux-là, c'est énorme ! Alors dire que le pétrole s'épuise, ça c'est un mensonge. Par contre, il pourrait être plus cher qu'avant, si on va le chercher dans des régions où c'est plus difficile de l'extraire, le prix va augmenter, ça c'est vrai. Mais dire qu'il n'y en a plus ou qu'il n'y en aura plus, ou qu'on l'épuise, ça c'est complètement faux.

On ne s'en rend pas compte quand on roule évidemment, mais l'essence ne vient pas de Belgique, elle vient de loin, donc si des gens en Équateur décident de ne plus exploiter leurs



ressources pétrolières, ça va avoir un impact sur le prix du pétrole.

Je pense qu'il y a des gens extrêmement intelligents, habiles, qui font mousser tous ces sujets dont vous parlez.

Vous croyez que c'est de la manipulation ?

Naturellement ! Lisez les ouvrages... différents, et vous allez voir la surabondance de pétrole dans le monde, d'autant plus qu'on n'a même pas encore touché au pétrole du Pôle Nord ou du Pôle Sud, où ça fond. Moi je ne fais pas de critique ou d'appréciation sur le réchauffement climatique, mais il y a là des gisements énormes.

Donc, disons que c'est vrai que la fonte des glaces, c'est triste, mais ça donnera accès...

...aux nouvelles ressources ! Ça c'est une piste. Mais on n'a pas besoin de la fonte des glaces. On en a tout plein en cours de prospection. Le Brésil est champion ; il y aura la fonte des glaces en plus et il y a surtout aussi d'autres ressources comme les sables bitumineux...

Au Canada !

Au Canada ! Et donc on peut faire le tour de la planète et le tour des technologies et la conclusion c'est : « Il y aura toujours des combustibles pour les moteurs à combustion interne comme ceux que nous connaissons ». Il y a le gaz, n'oubliez pas, on peut faire tourner les moteurs au gaz, et c'est beaucoup plus propre d'ailleurs. Donc le slogan dit : « Tout s'épuise », et c'est un slogan que j'ai dû contrer comme d'autres d'ailleurs, et bien c'est de la désinformation. « Le réchauffement, la planète s'épuise, il y aura plus moyen de rouler en voiture donc ne roulons plus »... ça j'espère que vous n'allez pas tomber dans le panneau. Alors je vous donnerai des livres que vous pouvez lire, avec des données objectives, scientifiques.

Certains parlent du « pic du pétrole », qu'on serait arrivé dans la deuxième phase...

Qu'est-ce qu'on vous a fait lire ? Ils sont forts ! Ils ont une longueur d'avance sur moi là. Le terrorisme intellectuel, il faut l'appeler par son nom, qui consiste à jeter des contre-vérités, inventer des beaux concepts, avec habilité : « pic du pétrole », enfin tout ce qu'on veut... pour faire conclure qu'il ne faut plus rouler en voiture. Ça prend en Europe de l'ouest avec des esprits un peu philosophes, comme nous l'avons toujours été. Tout cela ne prend pas en Asie où ils sont beaucoup plus pragmatiques, ni en Amérique où ils sont beaucoup plus tournés vers l'économie, ni certainement pas au Brésil ou dans des pays qui veulent se développer, qui n'en ont rien à faire de ces considérations-là.

Une autre question, pour rester objectif, un peu dure mais je la pose : est-ce que la liberté de rouler en voiture pourrait justifier des marées noires ou des guerres, selon vous, par exemple ?

C'est une question qui a été posée... Est-ce que vous êtes l'interprète de certains, qui vous ont dit : « Si tu vois X, tu dois lui poser ces questions-là ? »

Non, pas « Si tu vois X » mais « Si tu fais une étude en prenant un peu tout en compte, pose cette question-ci », voilà.

Oui m'enfin, donc il y a des personnes, allez..., anti-voiture qui vous ont parlé, on le sent ! Mais c'est bien, c'est pas...

Je ne sais pas si ce sont des personnes anti-voiture...

Oui mais ce genre de questions, allez, avouez : « Est-ce que vous croyez que rouler en voiture peut justifier le fait de marées noires »... Allez bon, écoutez... vous riez vous-même. Donc c'est une façon de présenter les choses, de culpabiliser...

Non, non, non...

Je ne suis pas d'accord avec la méthode de culpabilisation et la méthode du catastrophisme... Donc pour le moment vous avez engagé votre conversation sur deux thèmes : le thème du catastrophisme, « Il n'y a plus de ressources »...

Oui, on a glissé là-dessus, vous avez raison.

Et puis après la culpabilisation : « Rouler ça veut dire qu'il faut exploiter du pétrole, ça veut dire qu'il y a des marées noires ». Enfin, écoutez, ça c'est...

Parce qu'on pense beaucoup à la marée noire dans le golfe du Mexique⁽¹⁾...

Bien sûr, mais ça, ça n'a rien à voir avec le fait de rouler, est-ce qu'on utilise du pétrole ou pas, est-ce qu'on veut l'industrie du pétrole ou pas ? L'industrie sert beaucoup, vous l'avez dit vous-même, comme matière première pour tous les plastiques, ça n'a rien à voir avec rouler !

Non, mais la question de la liberté...

La liberté de rouler, mais évidemment que nous sommes partisans de la liberté de rouler ; il y a six milliards d'êtres humains qui sont partisans de la liberté de rouler !

Où s'arrête cette liberté ?

Où s'arrête la liberté de rouler ? Mais où s'arrête la liberté de manger ? Mais comme par hasard c'est de la liberté de rouler dont on parle ! Mais moi je vous dis, où s'arrête votre liberté de manger ? Est-ce que vous avez le droit de manger tout ce que vous voulez alors qu'il y a des gens qui crèvent de faim ?

Ah oui...

Alors allons-y hein...

Peut-être qu'il y en a qui mangent trop et qui gaspillent trop de nourriture.

Oui, m'enfin, alors, alors voilà, non mais ça va pas, je m'excuse ; la liberté de rouler... (rire) (...) Je ne suis pas liberticide moi, mais je me bats contre les liberticides. (...) J'accepte volontiers de vous aider. D'ailleurs moi je vous intéresse parce que je suis une source d'informations, mais vous m'intéressez parce que vous êtes aussi une source d'informa-

tions. On va faire une opération win-win entre nous (...) J'avais espéré que vous alliez aborder le problème de rouler en voiture à Bruxelles. Alors maintenant, on parle de l'épuisement des ressources... Je reconnais que les adversaires de la voiture ont la foi dans leur mission, la preuve c'est qu'ils vous ont déjà injecté des questions de ce genre. Comme si l'épuisement des ressources avait quelque chose à voir avec la mobilité à Bruxelles ! Je vous ai répondu :

1. Il n'y a pas d'épuisement des ressources telles quelles.
2. Il y a une surabondance de solutions de remplacement.

Vous parliez des adversaires. Que pensez-vous des anti-voitures, des défenseurs du vélo comme le GRACQ ou Provélo ?

Je ne porte pas de jugement.

Pas nécessairement que sur le GRACQ et Provélo, mais aussi ceux qui se disent anti-voiture ?

Ça c'est tout différent ! Et là j'espère qu'on va quitter le domaine politique, idéologique, pour parler d'autres choses. Mais la grande différence entre le GRACQ ou Provélo d'un côté et Touring et notre association de l'autre, c'est qu'objectivement le GRACQ et Provélo dans tous leurs écrits sont anti-voiture. Ils trouvent que la voiture ce n'est pas bien, qu'il faut remplacer cela par le vélo, etc. Tandis que nous, et ça vous pouvez le retenir et même l'afficher, nous n'avons rien contre le vélo. C'est tout différent. La relation entre GRACQ et nous n'est pas symétrique. Nous sommes très tolérants, nous sommes tolérants...

C'est important ça.

Et comment donc ! Tandis qu'eux ne le sont pas. Parfois je prends ma priorité face à un vélo : « Espèce de brute » ! Ils sont lancés, et il y a un noyau dur. Donc je fais une distinction avec la masse des cyclistes – mais moi-même je suis cycliste, ça vous le mettez dans votre papier ? Je roule plusieurs fois par semaine à vélo pour mes déplacements fonctionnels, pas pour mes loisirs.

Suite au prochain numéro...

Propos recueillis par Alexandre Penasse

(1) Interview réalisée en 2011, publiée sur un blog à l'époque, mais qui n'a rien perdu de son actualité, comme vous le constaterez.

(2) NDLR Cette assertion est fautive. L'Allemagne nazie n'aurait jamais pu soutenir aussi longtemps l'effort de guerre sans approvisionnement en pétrole. La règle était la même à l'époque pour les multinationales du pétrole qu'aujourd'hui : pas d'éthique s'il y a du fric ! « Jamais un massacre d'une telle ampleur n'aurait pu avoir lieu à cette échelle mondiale sans ce bien nommé "sang noir du diable". (...) L'énorme char Panzer allemand consommait quant à lui 700 litres de mazout aux 100 kilomètres ». Alain Gras, *Oil, B2*, p.108.

(3) Le 20 avril 2010 eut lieu, sur la plateforme pétrolière Deepwater Horizon, une explosion qui tua 11 personnes et allait répandre dans le golfe du Mexique 780 millions de litres de pétrole.

LES PARASITES

...ET CEUX QUI

Cachés dans des villes, reclus dans des paradis fiscaux, camouflés dans des avions privés et des voitures de luxe, les parasites sont là, présents mais le plus souvent invisibles socialement. Leurs impacts sur la société sont pourtant bien tangibles. Ils vivent à vos crochets, vous travaillez pour eux, mangez les produits que leurs multinationales fabriquent, buvez leur bière, leur eau, avalez leurs médicaments... Ils volent le peuple au moins deux fois : en ne payant par leur dû à la collectivité (grâce à l'évasion et l'optimisation fiscales notamment) mais

aussi en réinvestissant ce premier butin (actions, bons du trésors, titres de dettes...), dont ils tireront une plus-value. Pendant que d'autres crèvent dans la rue, ils se gavent et détruisent la planète.

Ce sont les parasites du royaume, dont on vous donne à voir les 10 premiers : les *winner*s de la compétition néolibérale, qui touchent en une journée ce que vous mettriez des années à gagner. Les princes de l'indécence⁽¹⁾. Mais ils sont suivis par des centaines d'autres. À eux seuls, ces parasites, friands d'évasion fiscale et de contournements à la participation collective, nécessiteraient que

l'on repense complètement les luttes sociales et la question de la « pauvreté »⁽²⁾. Car à quoi bon réclamer une augmentation salariale au vu de ce qu'ils volent ? Ou encore s'échiner dans des emplois inutiles qui ne servent qu'à leur enrichissement, participant à la destruction sociale et à celle de la nature ?

1. AB Inbev – Frédéric de Mévius et Alexandre Vandamme - Brabant flamand

Pour AB Inbev, on s'est contenté de ne présenter que deux des trois grands actionnaires du groupe : Frédéric de Mévius qui, comme les autres, suit l'adage « pour exploiter, vivons cachés ! ». Vous entendrez encore moins parler du deuxième : Alexandre Vandamme, celui qu'on surnomme « l'homme invisible » (le troisième est la famille de Spoelberch). « Les hommes savent pourquoi ! », ou pas... (famille AB Inbev et Alexandre Van Damme: **48 929 704 000€**).



FRÉDÉRIC DE MÉVIUS



ALEXANDRE VAN DAMME

3. Famille Colruyt - Halle

« Les meilleurs prix ? »...
et les meilleurs bénéficiaires :
3 900 987 150€.



JEF COLRUYT

4. Famille Emsens - La Campine et Bruxelles (Etex, SCR-Sibelco et Aliaxis)

L'amiante, ça rapporte :
3 318 237 000€ si on la vend aux autres, le cancer si on est ouvrier.



WALTER ESENS

2. Albert Frère - Charleroi

Albert ne sait pas ce que c'est que payer ses impôts, il préfère laisser sa femme de ménage payer les siens... Quand on a **6 205 140 576€**, on n'a pas le temps pour ça !



ALBERT FRÈRE

6. Famille De Nul - Jan De Nul - Aalst

Pas nul, le Jan. Avec **2 752 250 000€**, il en a fait sa devise : c'est en draguant qu'on devient milliardaire.⁽⁴⁾

AIDEZ LES RICHES, SOUTENEZ LEURS FONDATIONS DE LUTTE CONTRE LA

LES DU ROYAUME JI LES SUIVENT

« *La liberté pour chacun, c'est aussi la liberté du banquier ou de l'ambitieux : voilà l'injustice restaurée.* »⁽³⁾

Albert Camus.

Ils possèdent le contrôle sur les représentations du monde puisque ce sont leurs copains qui possèdent les médias. Ils adorent la lutte contre la pauvreté... Ils en profitent, via leurs fondations ou lors des CAP48 et des Viva for Life, pour distribuer quelques miettes de la fortune que l'État leur a permis d'amasser, et se donner ainsi l'image de braves.

« *S'ils sont grands, c'est parce que nous sommes à genoux* » (Étienne de La Boétie)... Et que certains escomptent toute leur vie devenir comme eux, luttant pour leur propre avantage, avec la très forte probabilité de ne

jamais y parvenir, alors qu'il suffirait de ne plus y croire, ne plus espérer l'enrichissement, voir le bonheur ailleurs que dans le toujours plus, se mettre ensemble et les renverser, eux et leur monde, et celui qu'on nous a mis dans la tête, pour éradiquer leur fortune et abolir ainsi la misère. Car l'envie d'argent n'a pas de fin : « *La richesse est pareille à l'eau de mer : plus on en boit, plus on a soif* » (Schopenhauer).

**Illustrations : Benjamin Tejero
Texte : Alexandre Penasse**

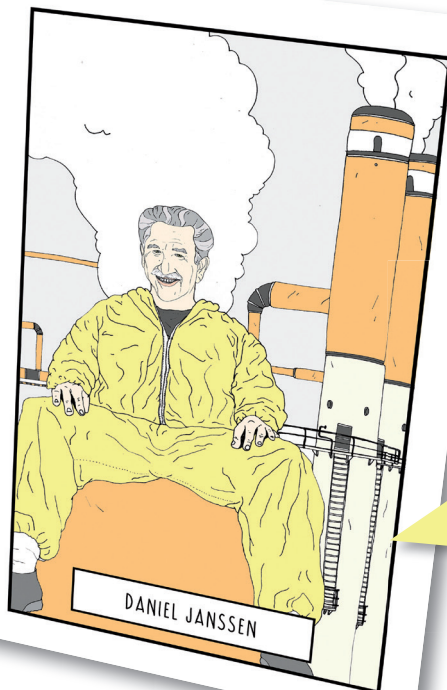
- (1) Pour le classement, voir <http://derijstebelgen.be/de-lijst>
 (2) Voir à ce sujet le dossier du Kairos 30 « Combattre la fortune et le désir de richesse ».
 (3) Albert Camus, *Actuelles. Écrits politiques*, Gallimard, 1997, p. 40.
 (4) Jan De Nul Group est actif dans la fonction de dragueur, d'expert off-shore, d'entrepreneur civil et de société environnementale (sic).

5. Famille Lhoist-Berghmans - Clavier (Liège)

Pour vivre heureux, vivons cachés... on a plus chaud ! Et on peut se payer un bon poêle avec **2 913 683 000€**, non ?



JEAN-PIERRE BERGHMANS



DANIEL JANSSEN

7. Famille Janssen - La Hulpe

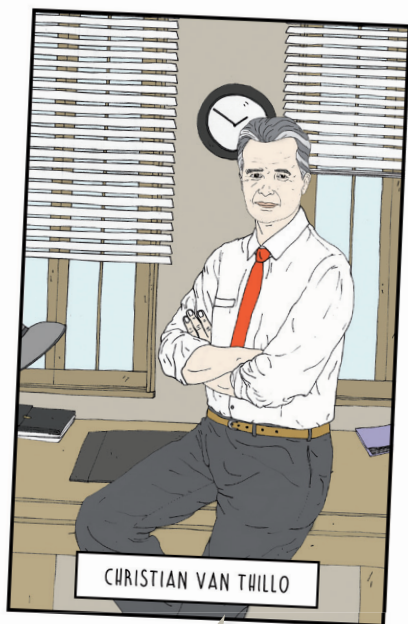
Solvay sait ce qui est solvable... La famille Janssen en tire tout bénéfice : chimie, plastique, pharmacie (UCB et Solvay). **2 735 536 450€**. Pour les autres, y'aura qu'à prendre les neuroleptiques fabriqués par le groupe..



LUC BERTRAND

9. Ackermans & van Haaren - Anvers

La famille drague aussi les fonds sablonneux, mais apprécie également l'actionariat dans les boîtes d'interim qui fournissent les précaires aux patrons, et la finance. Il faut diversifier son portefeuille, ça fait grossir : **1 625 674 000€** !



CHRISTIAN VAN THILLO

8. Famille Van Thillo - Anvers

En voilà qui ne sont pas des poltrons et osent concilier monde bancaire et médias. Eh oui ! On savait que tous avaient des actionnariats lointains avec les journaux qui jamais ne les dérangent, mais là, c'est de la fine proximité avec *VTM* et *Het Laatste Nieuws*. Qui a dit que pour que croisse la fortune (**1 629 240 000€**), il fallait que décroisse l'esprit critique ?



ROLAND DUCHATELET

10. Famille Roland Duchâtelet - Saint-Trond

Roland est un peu partout, rachetant des clubs de foot, bien Vivant en politique, et sur les circuits de semi-conducteurs (Melexis). Sa seule amertume peut-être : n'être que 10^{ème} dans la top liste, avec **1 556 236 000€**. Pauvre Roland !

LA PAUVRETÉ... OU ABONNEZ-VOUS À KAIROS - WWW.KAIROSPRESSE.BE

L'IDÉOLOGIE SOCIALE DE LA BAGNOLE

INTERVIEW ANACHRONIQUE D'ANDRÉ GORZ

En 1973, en plein décollage de la voiture individuelle, André Gorz publie un texte précurseur et courageux. Dans celui-ci, il démontre implacablement le mythe qu'est devenu et que devient chaque jour un peu plus la bagnole individuelle, dont nous ne sortirons qu'en repensant globalement notre rapport à l'autre et à l'espace. Nous vous proposons ici une interview anachronique.

Kairos : André Gorz, selon vous la bagnole relève d'une idéologie sociale, qui n'était destinée en rien à devenir un objet de consommation globale et que, ce faisant, elle en perdrait sa valeur d'usage.

Le vice profond des bagnoles, c'est qu'elles sont comme les châteaux ou les villas sur la côte : des biens de luxe inventés pour le plaisir exclusif d'une minorité de très riches et que rien, dans leur conception et leur nature, ne destinait au peuple. À la différence de l'aspirateur, de l'appareil de TSF ou de la bicyclette, qui gardent toute leur valeur d'usage quand tout le monde en dispose, la bagnole, comme la villa sur la côte, n'a d'intérêt et d'avantages que dans la mesure où la masse n'en dispose pas. C'est que, par sa conception comme par sa destination originelle, la bagnole est un bien de luxe. Et le luxe, par essence, cela ne se démocratise pas : si tout le monde accède au luxe, plus personne n'en tire d'avantages ; au contraire : tout le monde roule, frustre et dépossède les autres et est roulé, frustré et dépossédé par eux.

La chose est assez communément admise, s'agissant des villas sur la côte. Aucun démagogue n'a encore osé prétendre que démocratiser le droit aux vacances, c'était appliquer le principe : une villa avec plage privée pour chaque famille française. Chacun comprend que si chacune des 13 ou 14 millions de familles devait disposer ne serait-ce que de 10m de côte, il faudrait 140.000km de plages pour que tout le monde soit servi ! En attribuer à chacun sa portion, c'est découper les plages en bandes si petites - ou serrer les villas si près les unes contre les autres - que leur valeur d'usage en devient nulle et que disparaît leur avantage par rapport à un complexe hôtelier. Bref, la démocratisation de l'accès aux plages n'admet qu'une seule solution : la solution collectiviste. Et cette solution passe obligatoirement par la guerre au luxe que constituent les plages privées, privilèges qu'une petite minorité s'arroge aux dépens de tous.

Or, ce qui est parfaitement évident pour les plages, pourquoi n'est-ce pas communément admis pour les transports ? Une bagnole, de même qu'une villa avec plage, n'occupe-t-elle pas un espace rare ? Ne spolie-t-elle pas les autres usagers de la chaussée (piétons, cyclistes, usagers des trams ou bus) ? Ne perd-elle pas toute valeur d'usage quand tout le monde utilise la sienne ? Et pourtant les démagogues abondent, qui affirment que chaque famille a droit à au moins une bagnole et que c'est à l'« État » qu'il appartient de faire en sorte que chacun puisse stationner à son aise, rouler à 150km/h, sur les routes du week-end ou des vacances. La monstruosité de cette démagogie saute aux yeux et pourtant la gauche ne dédaigne pas d'y recourir.

Pourquoi ce caractère de traitement inédit favorisant la voiture alors, refusant d'y voir un bien privatif « de luxe », antisocial ?

La réponse doit être cherchée dans les deux aspects suivants de l'automobilisme.

1. L'automobilisme de masse matérialise un triomphe absolu de l'idéologie bourgeoise au niveau de la pratique quotidienne : il fonde et entretient en chacun la croyance illusoire que chaque individu peut prévaloir et s'avantager aux dépens de tous. L'égoïsme agressif et cruel du conducteur qui, à chaque minute, assassine symboliquement « les autres », qu'il ne perçoit plus que comme des gênes matérielles et des obstacles à sa propre vitesse. Cet égoïsme agressif et compétitif est l'avènement, grâce à l'automobilisme quotidien, d'un comportement universellement bourgeois (« *On ne fera jamais le socialisme avec ces gens-là* », me disait un ami est-allemand, consterné par le spectacle de la circulation parisienne).

2. L'automobile offre l'exemple contradictoire d'un objet de luxe qui a été dévalorisé par sa propre diffusion. Mais cette dévalorisation pratique n'a pas encore entraîné sa dévalorisation idéologique : le mythe de l'agrément et de l'avantage de la bagnole persiste alors que les transports collectifs, s'ils étaient généralisés, démontreraient une supériorité éclatante. La persistance de ce mythe s'explique aisément : la généralisation de l'automobilisme individuel a évincé les transports collectifs, modifié l'urbanisme et l'habitat et transféré sur la bagnole des fonctions que sa propre diffusion a rendues nécessaires. Il faudra une révolution idéologique (« culturelle ») pour briser ce cercle. Il ne faut évidemment pas l'attendre de la classe dominante (de droite ou de gauche).

La voiture, pour la première fois, ne fait-elle pas de la différence de vitesse une différence de classe ?

Quand la voiture a été inventée, elle devait procurer à quelques bourgeois très riches un privilège tout à fait inédit : celui de rouler beaucoup plus vite que tous les autres. Personne, jusque-là, n'y avait encore songé : la vitesse des diligences était sensiblement la même, que vous fussiez riches ou pauvres ; la calèche du seigneur n'allait pas plus vite que la charrette du paysan, et les trains emmenaient tout le monde à la même vitesse (ils n'adoptèrent des vitesses différenciées que sous la concurrence de l'automobile et de l'avion). Il n'y avait donc pas, jusqu'au tournant du dernier siècle, une vitesse de déplacement pour l'élite, une autre pour le peuple. L'auto allait changer cela : elle étendait, pour la première fois, la différence de classe à la vitesse et au moyen de transport.

C'était aussi la première fois que l'homme ne connaissait rien à la machine qui le déplaçait ?

Des êtres d'exception se promenaient à bord d'un véhicule autotracté, pesant une bonne tonne, et dont les organes mécaniques, d'une complication extrême, étaient d'autant plus mystérieux que dérobés aux regards. Car il y avait aussi cet aspect-là, qui pesa lourd dans le mythe automobile : pour la première fois, des hommes chevauchaient des véhicules individuels dont les mécanismes de fonctionnement leur étaient totalement inconnus, dont l'entretien et même l'alimentation devaient être confiées par eux à des spécialistes.

Autre élément essentiel, qui sera déterminant dans l'orientation thermodynamique de nos sociétés, est cette dépendance au pétrole, occultée par cette spécieuse liberté de conduire...

Paradoxe de la voiture automobile : en apparence, elle conférait à ses propriétaires une indépendance illimitée. Mais, en réalité, cette autonomie apparente avait pour envers une dépendance radicale : à la différence du cavalier, du charretier ou du cycliste, l'automobiliste allait dépendre pour son alimentation en énergie, comme d'ailleurs pour la réparation de la moindre avarie, des marchands et spécialistes de la carburant, de la lubrification, de l'allumage et de l'échange de pièces standard. À la différence de tous les propriétaires passés de moyens de locomotion, l'automobiliste allait avoir un rapport d'usager et de consommateur - et non pas de possesseur et de maître - au véhicule dont, formellement, il était le propriétaire. Ce véhicule, autrement dit, allait l'obliger à consommer et à utiliser une foule de services marchands et de produits industriels que seuls des tiers pourraient lui fournir. L'autonomie apparente du propriétaire d'une automobile recouvrait sa radicale dépendance.

Les magnats du pétrole perçurent les premiers le parti que l'on pourrait tirer d'une large diffusion de l'automobile : si le peuple pouvait être amené à rouler en voiture à moteur, on pourrait lui vendre l'énergie nécessaire à sa propulsion. Pour la première fois dans l'histoire, les hommes deviendraient tributaires pour leur locomotion d'une source d'énergie marchande. Il y aurait autant de clients de l'industrie pétrolière que d'automobilistes et comme il y aurait autant d'automobilistes que de familles, le peuple tout entier allait devenir client des pétroliers. La situation dont rêve tout capitaliste allait se réaliser : tous les hommes allaient dépendre pour leurs besoins quotidiens d'une marchandise dont une seule industrie détiendrait le monopole.

Il ne restait qu'à amener le peuple à rouler en voiture. Le plus souvent, on croit qu'il ne se fit pas prier : il suffisait, par la fabrication en série et le montage à

la chaîne, d'abaisser suffisamment le prix d'une bagnole ; les gens allaient se précipiter pour l'acheter. Ils se précipitèrent bel et bien, sans se rendre compte qu'on les menait par le bout du nez. Que leur promettait, en effet, l'industrie automobile ? Tout bonnement ceci : « Vous aussi, désormais, aurez le privilège de rouler, comme les seigneurs et bourgeois, plus vite que tout le monde. Dans la société de l'automobile, le privilège de l'élite est mis à votre portée. »

La voiture ne fut donc plus ce privilège de bourgeois qu'on leur avait promis ?

Les gens se ruèrent sur les bagnoles jusqu'au moment où, les ouvriers y accédant à leur tour, les automobilistes constatèrent, frustrés, qu'on les avait bien eus. On leur avait promis un privilège de bourgeois ; ils s'étaient endettés pour y avoir accès et voici qu'ils s'apercevaient que tout le monde y accédait en même temps. Mais qu'est-ce qu'un privilège si tout le monde y accède ? C'est un marché de dupes. Pis, c'est chacun contre tous. C'est la paralysie générale par empoignade générale. Car lorsque tout le monde prétend rouler à la vitesse privilégiée des bourgeois, le résultat, c'est que rien ne roule plus, que la vitesse de circulation urbaine tombe, à Boston comme à Paris, à Rome ou à Londres, au-dessous de celle de l'omnibus à cheval et que la moyenne, sur les routes de dégagement, en fin de semaine, tombe au-dessous de la vitesse d'un cycliste. Rien n'y fait : tous les remèdes ont été essayés, ils aboutissent tous, en fin de compte, à aggraver le mal. Que l'on multiplie les voies radiales et les voies circulaires, les transversales aériennes, les routes à 16 voies et à péages, le résultat est toujours le même : plus il y a de voies de desserte, plus il y a de voitures qui y affluent et plus est paralysante la congestion de la circulation urbaine.

On a « étendu » la ville pour pouvoir continuer à augmenter le nombre de voitures ?

On a éclaté les agglomérations en interminables banlieues autoroutières, car c'était le seul moyen d'éviter la congestion véhiculaire des centres d'habitation. Mais cette solution a un revers évident : les gens, finalement, ne peuvent circuler à l'aise que parce qu'ils sont loin de tout. Pour faire place à la bagnole, on a multiplié les distances : on habite loin du lieu de travail, loin de l'école, loin du supermarché, ce qui va exiger une deuxième voiture pour que la « femme au foyer » puisse faire les courses et conduire les enfants à l'école. Des sorties ? Il n'en est pas question. Des amis ? Il y a des voisins... et encore. La voiture, en fin de compte, fait perdre plus de temps qu'elle n'en économise et crée plus de distances qu'elle n'en surmonte. Bien sûr, vous pouvez vous rendre à votre travail en faisant du 100km/h ; mais c'est parce que vous habitez à 50km de votre job et acceptez de perdre une demi-heure pour couvrir les 10 derniers kilomètres. Bilan : « Les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre au travail » (Ivan Illich).

Vous direz peut-être : « Au moins, de cette façon, on échappe à l'enfer de la ville une fois finie la journée de travail. » Nous y sommes : voilà bien l'aveu. « La ville » est ressentie comme « l'enfer », on ne pense qu'à s'en évader ou à aller vivre en province, alors que, pour des générations, la grande ville, objet d'émerveillements, était le seul endroit où il valût la peine de vivre.

La bagnole a tué la ville ?

La bagnole a rendu la grande ville inhabitable. Elle l'a rendue puante, bruyante, asphyxiante, poussiéreuse, engorgée au point que les gens n'ont plus envie de sortir le soir. Alors, puisque les bagnoles ont tué la ville, il faut davantage de bagnoles encore plus rapides pour fuir sur des autoroutes vers des banlieues encore plus lointaines. Impeccable circularité : donnez-nous plus de bagnoles pour fuir les ravages que causent les bagnoles.



Illustration : Sara Créselle

Pour l'industrie capitaliste, la partie est donc gagnée : le superflu est devenu nécessaire. Inutile désormais de persuader les gens qui désirent une bagnole : sa nécessité est inscrite dans les choses. Il est vrai que d'autres doutes peuvent surgir lorsqu'on voit l'évasion motorisée le long des axes de fuite : entre 8h00 et 9h30 le matin, entre 5h30 et 7h00 le soir et, les fins de semaine, 5 à 6 heures durant, les moyens d'évasion s'étirent en processions, pare-chocs contre pare-chocs, à la vitesse (au mieux) d'un cycliste et dans un grand nuage d'essence au plomb [NDLR Essence sans plomb ou diesel aujourd'hui]. Que reste-t-il quand, comme c'était inévitable, la vitesse plafond sur les routes est limitée à celle, précisément, que peut atteindre la voiture de tourisme la plus lente.

Juste retour des choses : après avoir tué la ville, la bagnole tue la bagnole. Après avoir promis à tout le monde qu'on irait plus vite, l'industrie automobile aboutit au résultat rigoureusement prévisible que tout le monde va plus lentement que le plus lent de tous, à une vitesse déterminée par les lois simples de la dynamique des fluides. Pis : inventée pour permettre à son propriétaire d'aller où il veut, à l'heure et à la vitesse de son choix, la bagnole devient, de tous les véhicules, le plus serf, aléatoire, imprévisible et incommode : vous avez beau choisir une heure extravagante pour votre départ, vous ne savez jamais quand les bouchons vous permettront d'arriver. Vous êtes rivé à la route (à l'autoroute) aussi inexorablement que le train à ses rails. Vous ne pouvez, pas plus que le voyageur ferroviaire, vous arrêter à l'improviste et vous devez, tout comme dans un train, avancer à une vitesse déterminée par d'autres. En somme, la bagnole a tous les désavantages du train - plus quelques-uns qui lui sont spécifiques : vibrations, courbatures, dangers de collision⁽¹⁾, nécessité de conduire le véhicule - sans aucun de ses avantages.

Certains rétorqueront que les gens pourraient prendre le train mais ne le font pas ?

Parbleu : comment le prendraient-ils ? Vous constaterez que le capitalisme automobile a tout prévu : au moment où la bagnole allait tuer la bagnole, il a fait disparaître les solutions de rechange : façon de rendre la bagnole obligatoire. Ainsi, l'État capitaliste a d'abord laissé se dégrader, puis a sup-

primé, les liaisons ferroviaires entre les villes, leurs banlieues et leur couronne de verdure. Seules ont trouvé grâce à ses yeux les liaisons interurbaines à grande vitesse qui disputent aux transports aériens leur clientèle bourgeoise.

Quelle est alors la solution ? Y en a-t-il une ?

L'alternative à la bagnole ne peut être que globale. Car pour que les gens puissent renoncer à leur bagnole, il ne suffit point de leur offrir des moyens de transports collectifs plus commodes : il faut qu'ils puissent ne pas se faire transporter du tout parce qu'ils se sentiront chez eux dans leur quartier, leur commune, leur ville à l'échelle humaine, et qu'ils prendront plaisir à aller à pied de leur travail à leur domicile - à pied ou, à la rigueur, à bicyclette. Aucun moyen de transport rapide et d'évasion ne compensera jamais le malheur d'habiter une ville inhabitable, de n'y être chez soi nulle part, d'y passer seulement pour travailler ou, au contraire, pour s'isoler et dormir.

« Les usagers, écrit Illich, briseront les chaînes du transport surpuissant lorsqu'ils se remettront à aimer comme un territoire leur îlot de circulation, et à redouter de s'en éloigner trop souvent. » Mais, précisément, pour pouvoir aimer « son territoire », il faudra d'abord qu'il soit rendu habitable et non pas circulaire : que le quartier ou la commune redeviennent le microcosme modelé par et pour toutes les activités humaines, où les gens travaillent, habitent, se détendent, s'instruisent, communiquent, s'ébrouent et gèrent en commun le milieu de leur vie commune. Comme on lui demandait une fois ce que les gens allaient faire de leur temps, après la révolution, quand le gaspillage capitaliste sera aboli, Marcuse répondit : « Nous allons détruire les grandes villes et en construire de nouvelles. Ça nous occupera un moment. »

On peut imaginer que ces villes nouvelles seront des fédérations de communes (ou quartiers), entourées de ceintures vertes où les citoyens - et notamment les « écoliers » - passeront plusieurs heures par semaine à faire pousser les produits frais nécessaires à leur subsistance. Pour leurs déplacements quotidiens, ils disposeront d'une gamme complète de moyens de transport adaptés à une ville moyenne : bicyclettes municipales, trams ou trolley-

bus, taxis électriques sans chauffeur. Pour les déplacements plus importants dans les campagnes, ainsi que pour le transport des hôtes, un *pool* d'automobiles communales sera à la disposition de tous dans les garages de quartier. La bagnole aura cessé d'être un besoin. C'est que tout aura changé : le monde, la vie, les gens. Et ça ne se sera pas passé tout seul.

Entre-temps, que faire pour en arriver là ? Avant tout, ne jamais poser le problème du transport isolément, toujours le lier au problème de la ville, de la division sociale du travail et de la compartimentation que celle-ci a introduite entre les diverses dimensions de l'existence : un endroit pour travailler,

un autre endroit pour « habiter », un troisième pour s'approvisionner, un quatrième pour s'instruire, un cinquième pour se divertir. L'agencement de l'espace continue la désintégration de l'homme commencée par la division du travail à l'usine. Il coupe l'individu en rondelles, il coupe son temps, sa vie, en tranches bien séparées afin qu'en chacune vous soyez un consommateur passif livré sans défense aux marchands, afin que jamais il ne vous vienne à l'idée que travail, culture, communication, plaisir, satisfaction des besoins et vie personnelle peuvent et doivent être une seule et même chose : l'unité d'une vie, soutenue par le tissu social de la commune.

Interview anachronique d'André Gorz, par Alexandre Penasse, tirée du texte « L'idéologie sociale de la bagnole » paru une première fois dans *Le Sauvage*, septembre-octobre 1973.

(1) Voir « Les accidents de voiture ne sont pas des accidents », *Kairos* 1.

LA MACHINE QUI (DÉ)FAIT L'HOMME

Poser la question de l'utilité de l'automobile, c'est s'interroger sur la question du besoin que celle-ci génère et, plus généralement, du rapport entre le besoin et la machine, avec cette interrogation : est-ce la machine qui répond à des besoins humains ou l'humain qui se crée des besoins en fonction de la machine ?

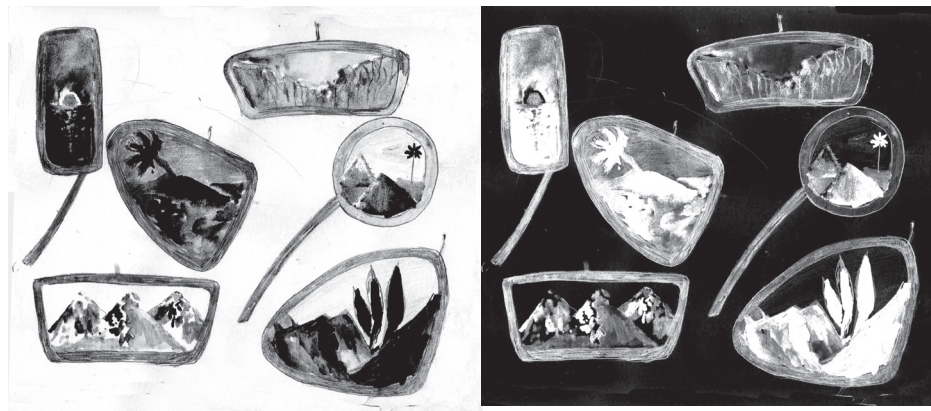


Illustration: Gabrielle Lacombe

Nous décidons nos choix de vie et des activités que nous faisons en fonction des moyens de nous déplacer que nous avons à notre disposition. Si nous privilégions l'usage de nos jambes ou le vélo, nous penserons l'espace en fonction de nos possibilités de déplacement et rechercherons des lieux de vie plus proches, que ce soit l'école des enfants, les loisirs ou le travail, si c'est possible pour ce dernier. Ainsi, on rechignera à aller mettre notre jeune enfant à 5km de notre lieu de vie alors qu'il y a une école communale à 500 mètres. D'aucuns diront que l'école à 2km est « meilleure ». Certes, peut-être qu'elle aura une pédagogie plus intéressante, mais n'est-ce pas là accepter une sorte de shopping social rendu possible par la bagnole, qui porte le refus de tout changement localisé ? Car si nos voisins n'ont pas leurs enfants dans la même école que les nôtres, ont des loisirs délocalisés, il y a quelque chose du lien social et de la lutte pour le changement sur nos lieux de vie qui se perd ; si je choisis ce qui me convient dans un périmètre augmenté, j'entérine le refus d'améliorer ce qui serait perfectible près de chez moi, logique profondément individualiste à laquelle on succombe trop souvent.

La machine s'inscrit ainsi dans un mouvement plus large d'inversion des causes et des effets. Ce n'est pas parce qu'on choisit une école loin à rejoindre à pied ou à vélo qu'on a besoin d'une voiture, mais c'est parce qu'on a une voiture qu'on peut choisir une école éloignée de son domicile. Cette inversion est parfois flagrante : certains, une fois motorisés, décident de leur destination en fonction de

leur voiture. Untel ira manger dans un restaurant à 30km de son lieu de vie parce qu'il a une voiture ; un autre fera des milliers de kilomètres pour partir en vacances sans même connaître les lieux proches de chez lui. Au même titre que les échanges de marchandises, l'individu réduit à l'état de marchandise roulante, fera de l'éloignement l'objectif de son mouvement, et non plus un moyen.

Ainsi, tout un autre monde se met en place où se modifient les habitudes simples et où, plus on utilise la machine, plus on ressent en avoir besoin, plus on s'en sert, plus elle nous instrumentalise et nous enserre. Dès lors, ce n'est souvent plus le désir qui dicte nos choix mais les possibilités de la machine qui déterminent nos désirs. Il y a peut-être, à quelques centaines de kilomètres, facilement accessibles en transports en commun, un lieu fantastique à découvrir, mais y accéder me priverait d'aller plus loin. « J'aurais pu aller jusqu'à New-York »... et ne pas le faire est dès lors vécu comme un manque, d'autant plus criant que les autres étalent sur leur « mur » Facebook leurs pérégrinations lointaines. Pourquoi aller passer un week-end en Ardenne alors qu'un vol *low cost* m'aurait permis d'aller faire un *city trip* à Malte ou à Milan ? Quand la machine détermine ainsi le choix, ce qui n'est jamais pensé, c'est celui du bonheur supplémentaire qu'apporte le nouveau dispositif. Il est loin d'être certain qu'un *city-trip* à Milan apporte plus qu'un week-end en train dans le Pajottenland. Une différence essentielle étant que dans le premier cas, le trajet ne fait pas partie du voyage.

Mais revenons à la voiture. Le sujet une fois persuadé que c'est lui qui a choisi la voiture et non la propagande industrielle qui l'a choisie pour lui, il en fait un objet qui devient un symbole de sa liberté. On est évidemment loin de l'époque des prémices de la massification de la voiture individuelle où les propagandistes étaient capables d'admettre le subterfuge de la bagnole : « *Les psychologues de l'école de Freud, eux surtout, ont montré que nos pensées et nos actions sont des substituts compensatoires de désirs que nous avons dû refouler. Autrement dit, il nous arrive de désirer telle chose, non parce qu'elle est intrinsèquement précieuse ou utile, mais parce que, inconsciemment, nous y voyons un symbole d'autre chose dont nous n'osons pas nous avouer que nous le désirons. Un homme qui achète une voiture se dit probablement qu'il en a besoin pour se déplacer, alors qu'au fond de lui il préférerait peut-être ne pas s'encombrer de cet objet et sait qu'il vaut mieux marcher pour rester en bonne santé. Son envie tient vraisemblablement au fait que la voiture est aussi un symbole du statut social, une preuve de la réussite en affaires, une façon de complaire à sa femme* »⁽¹⁾.

Il faudra bien un jour admettre qu'on s'est bien fait avoir. Pour enfin changer, individuellement et collectivement.

A.P.

(1) Bernays, E., *Propaganda, comment manipuler l'opinion en démocratie*, Éditions La Découverte, Paris, 2007, p.63.

LA VOITURE ÉLECTRIQUE, UNE IMPOSTURE DURABLE

Elle serait la « solution », celle qui toujours, permettrait de remettre à plus tard l'indispensable réflexion sur notre modèle socio-économique et la nécessité d'en sortir au plus vite. Elle, c'est la voiture électrique qui, au nom de l'écologie, assurerait la transition. Vaste supercherie, la e-voiture servirait surtout à endormir et distraire les esprits, étant tout sauf écologique, dotée de batteries produites avec des minerais tirés d'une exploitation mondialisée, rechargée par des centrales électriques. On oublierait presque qu'il a fallu les produire pour remplacer les anciennes.

Il me faut revenir sur la question électrique, mais cette fois à propos d'une mode qui fait fureur actuellement : la « e-voiture de l'avenir ». Devant cette vague de promotion médiatique à l'occasion du salon de l'automobile de Francfort⁽¹⁾, il me semble nécessaire de revenir sur cette grande illusion. Je suis du reste assez étonné que le charismatique dirigeant de PSA-Opel lui-même, Carlos Tavares, ait émis des réserves sur ce choix en ouverture de ce salon...

En premier lieu, on doit se demander pourquoi les gouvernants des pays les plus industrialisés, mais aussi des « émergents » tels la Chine, poussent les constructeurs à s'engager dans cette voie. Les raisons invoquées tiennent évidemment en deux mots : la pollution par les particules et le CO₂. L'amélioration de la qualité de l'air figure donc comme un premier argument et a l'avantage d'être aussi un outil de promotion pour les politiques. En effet, l'usage de l'électrique aurait un bénéfice évident dans les villes, où vivent maintenant les trois quarts de la population dans les pays riches ou en voie de le devenir.

Les gouvernants font ainsi preuve à bon compte de leur combat contre le réchauffement climatique. La Scandinavie parade en tête avec sa bonne conscience luthérienne, la Norvège veut abandonner le moteur thermique dès 2025, Volvo en Suède ne produira plus que des moteurs électriques ou hybrides dans trois ans (de fait, la morale est fille de la nécessité car Volvo est maintenant chinois, et la Chine veut avancer vite dans cette voie en raison de la gigantesque pollution urbaine). Pourtant, le problème de la concentration citadine est différent du problème écologique au niveau planétaire. Et sur ce plan, cette nouvelle trajectoire technologique présente un caractère bien moins sympathique, comme on va le voir.

DES BATTERIES DESTRUCTRICES

La réponse classique que les médias prennent pour argent comptant consiste à mettre en avant l'efficacité de ce e-moteur sur le plan écologique mais aussi mécanique, en négligeant les effets secondaires. La transmission électrique est, en effet, bien plus avantageuse que l'option thermique : 85 à 90% de l'énergie y serait récupérée alors que dans le thermique les rendements ne sont que de 25 à 35%. Toutefois le calcul est biaisé, car il n'est pas tenu compte des pertes en ligne dans l'approvisionnement ni dans le stockage en batterie. En les prenant en considération, le rendement n'est plus que de 65-70% ; ce qui est tout de même, reconnaissons-le, le double du thermique.

Pourtant cette réponse serait insuffisante pour faire le tour de la question si elle ne s'accompagnait pas de la conviction-clé de la modernité : la foi dans un progrès illimité qui devrait résoudre tous les

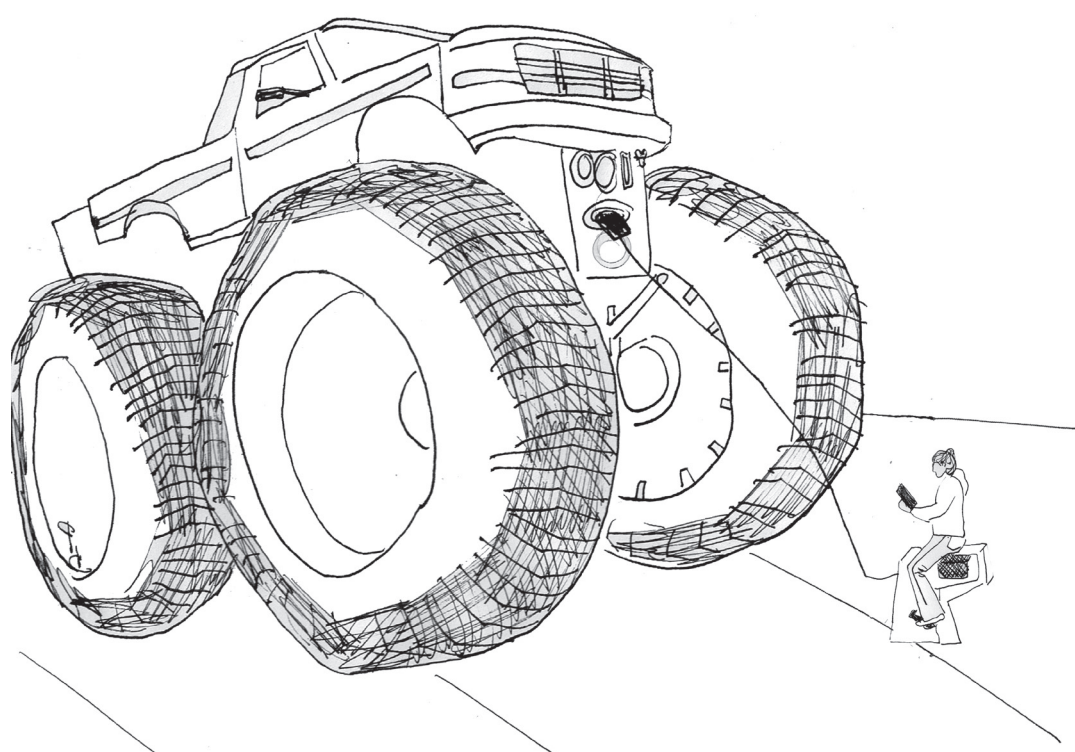


Illustration : Priscilla Beccari

nouveaux problèmes engendrés par ce choix d'une nouvelle trajectoire technologique. Comme ceux-ci, tous considérés comme pouvant être résolus à terme par la technoscience :

- le poids de la batterie, 250kg, dont la charge n'offre encore guère d'autonomie, ce qui explique pourquoi ces véhicules sont surtout utilisés dans les déplacements urbains ;

- la lenteur de la charge : 10 heures en moyenne. À condition de ne pas la laisser se décharger au-dessous d'une limite qui la mettrait hors d'usage ;

- le véhicule électrique ne se révèle supérieur au thermique sur le plan de l'émission de CO₂ qu'après 100 000km, en raison du coût énergétique de la fabrication de la batterie et de l'assemblage des divers éléments de haute technologie. Or, c'est le kilométrage moyen des déplacements urbains en 10 ans ; et 10 ans c'est la durée de vie théorique maximum de la batterie.

Pour autant, ce ne sont là que des données mineures, souvent réfutées par les promoteurs de l'électrique, qui concernent essentiellement le consommateur alors que les inconvénients majeurs de la batterie au lithium-ion se trouvent ailleurs.

Ces batteries, bien que considérées comme recyclables, ne le sont que pour un tiers d'entre elles, et exigent deux composants principaux : un métal alcalin relativement abondant pour l'instant, le lithium, situé en des lieux jusque-là protégés de l'exploitation sauvage (en particulier le salar d'Uyuni en Bolivie, le salar del Hombre Muerto en Argentine et le plateau occidental du Garzê au Tibet – ce qui explique aussi l'intérêt de la Chine pour ce pays) et le cobalt extrait dans des conditions épouvantables

(20% manuellement, et souvent par des enfants, au fond de trous de plusieurs centaines de mètres) principalement au Congo-Katanga. D'autres composants métalliques conventionnels, tels zinc, aluminium, cuivre, sont présents mais aussi des terres rares, ces nouveaux éléments (principalement lanthanides) dont l'extraction féroce participe davantage à la destruction de l'environnement.

Ainsi, dès le début de l'histoire, il existe un vice de forme écologique car, en plus, le lithium est obtenu par évaporation de l'eau dans une solution : les sels y sont concentrés dans une saumure pour en dégager, par un procédé chimique, le carbonate de lithium. D'énormes quantités sont ainsi perdues. Très acides, elles ne repartent pas dans la nappe phréatique, polluent les sols et provoquent une pénurie d'eau propre, vitale pour les communautés ancestrales de ces régions salées (comme à Gazê, qui se trouve à 3.800 mètres d'altitude).

ROULER AU CHARBON

Un autre danger socio-économique très différent apparaît aussi, celui d'un « effet rebond ». Par exemple, l'amélioration du rendement du moteur thermique a entraîné la création de nouveaux engins, lourds et puissants, tels les SUV et 4x4 urbains, monstres qui n'ont aucune justification autre que d'être des symboles de statut social (ils pèsent de 1,5 à 2,5 tonnes, pour déplacer un humain de 70kg qui en tire un sentiment de puissance). Or, les voitures électriques rentrent dans le même jeu. Ainsi, le fabricant de pointe Tesla a mis en vente un produit de luxe, la *Tesla Model S*, qui pèse 2,3 tonnes et peut parcourir 500km, mais avec une batterie de 700kg.

Enfin, je reviens sur l'essentiel : le vecteur énergétique. Comment alimenter avec des énergies non polluantes un marché qui serait en 2030 dominé, dans l'ordre, par la Chine, l'Inde et les États-Unis (aujourd'hui premiers), et qui compterait un milliard de véhicules produits d'ici là ? Je rappelle donc cette évidence, qu'il faut sans cesse répéter pour comprendre la vraie nature, quasiment métaphysique, du problème : un vecteur énergétique « transporte » de l'énergie mais il n'est rien en lui-même. À la base, on trouve donc un « potentiel » à transporter, or il y a bien sûr en renouvelable le photovoltaïque et l'éolien ou encore la force hydraulique, mais ces sources, selon les prévisions, donneront des flux insuffisants pour remplacer les centrales thermiques (ou nucléaires) et subvenir aux besoins électriques de base, croissants au niveau mondial (notamment avec l'utilisation toujours plus

massive des technologies numériques). Du reste, la part renouvelable, essentiellement électrique au niveau de la production énergétique mondiale, n'augmente pas en pourcentage dans le panier des énergies, malgré tous les beaux discours sur le sujet. Comment alors faire face à l'arrivée massive d'une nouvelle opportunité de consommation ? Le « vecteur » ne fera que transférer la pollution du charbon et du pétrole, ou la chaleur nucléaire, d'un site rural à faible densité humaine vers l'espace urbain à forte densité. La planète n'y gagnera rien.

Nous faire avaler la fable que les voitures seront inoffensives écologiquement grâce au e-moteur, c'est nous faire croire au Père Noël. Et pourtant les certitudes des adeptes de la religion industrielle sont reprises en chœur par les médias, et personne ne se rend compte que la « reine » électricité, sans

ses habits fossiles ou atomiques, est nue. La Chine, hier encore célèbre pour ses embouteillages de vélo, et l'Inde auront bientôt les parcs automobiles les plus importants ; ces pays ont malheureusement repris à leur compte la vision du monde occidentale : la croyance en un lendemain technologique qui chante. La voiture électrique constitue un cas d'école sur les fantasmes du développement écolo-croissant-compatible.

Alain Gras, professeur émérite de l'université Paris 1, chroniqueur à *La Décroissance*. Texte publié dans le journal *La Décroissance*, octobre 2017.

(1) NDLR Plus grand salon de l'auto au monde, qui a attiré 810 000 personnes entre le 14 et le 24 septembre 2017, enregistrant toutefois une baisse de 12,9% (www.moniteurautomobile.be).

LES RICHES LIÈVRES ET LES PAUVRES TORTUES



Illustration : Laure Gatelier

C'est en 1975, dans son livre *Énergie et équité*, qu'Ivan Illich a défini le concept de vitesse généralisée. Pour calculer la vitesse d'un déplacement, il a proposé de comptabiliser non seulement le temps qu'on met à parcourir une certaine distance mais aussi le temps que l'on passe à se donner les moyens du déplacement. Prenant les données de l'époque, Illich constatait : « *L'Américain type consacre plus de 1 500 heures par an (soit 30 heures par semaine, ou encore 4 heures par jour, dimanche compris) à sa voiture : cela comprend les heures qu'il passe derrière le volant, en marche ou à l'arrêt ; les heures de travail nécessaires pour la payer et pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et impôts... À cet Américain, il faut donc 1 500 heures pour faire (dans l'année) 10 000 km, soit une vitesse moyenne de 6km/h. Dans les pays privés d'industrie des transports, les gens se déplacent exactement à cette même vitesse en allant à pied, avec l'avantage supplémentaire qu'ils peuvent aller n'importe où et pas seulement le long des routes asphaltées* ». Illich, étendant sa logique de contre-productivité au domaine de la mobilité, montre donc que, lorsqu'on dépasse un certain optimum, on régresse. Il conclut ainsi : « *L'homme à pied couvre autant de kilomètres en une heure consacrée au transport que l'homme à moteur, mais il consacre à ses déplacements cinq à dix fois moins de temps que ce dernier. Moralité : plus une société diffuse ces véhicules rapides, plus, passé un certain seuil, les gens y passent et y perdent de temps à se déplacer* ».

Depuis lors, cette idée géniale a suscité de multiples développements, a été traduite en de magni-

fiques formules mathématiques et graphiques⁽¹⁾ et provoqué des débats économiques que l'on vous épargnera ici ; on actualisera le propos en mettant l'accent sur les implications sociales de ce raisonnement.

Supposons deux navetteurs aux statuts sociaux différents qui doivent parcourir 2 fois 50km pour aller et revenir au boulot. La vitesse physique de chacun des deux est identique : ils mettent une heure le matin et une heure le soir pour leurs déplacements (on est raisonnablement optimiste, il n'y a pas trop d'accidents, pas trop de travaux, pas de ponts ou tunnels fermés pour cause de vétusté, donc pas trop d'embouteillages). Ils se sont donc déplacés à une vitesse physique de 50km/h. Mais, pour ce déplacement, ils ont dépensé une certaine somme et ont donc dû travailler un certain temps dans le job (job, job...) de leur journée. L'idée lumineuse d'Illich est donc d'ajouter le temps de travail ainsi destiné à rendre possible le déplacement au temps de la navette pour en mesurer la vitesse réelle.

Jules Dupont est manœuvre dans une PME et il gagne péniblement 10€ de l'heure. Avec sa vieille Twingo, il a un coût au kilomètre de 20 centimes⁽²⁾. Son déplacement quotidien de 100km lui coûte donc 20€ et il doit consacrer 2 de ses 8 heures quotidiennes de boulot pour le financer.

Pierre-Henri de la Barrière Qui Claque est CEO de la multinationale *Bigmoney*. Sa BMW série 7 lui coûte 98 centimes au kilomètre⁽³⁾ et son trajet de 100km lui coûte donc 98€. Son salaire annuel étant de 1 million d'€ pour les 1 300 heures passées au CA et dans ses bureaux, on peut calculer qu'il gagne

769€ de l'heure. Il doit donc consacrer 98/769, 12,7% d'une heure (soit 7 minutes) pour payer son trajet domicile/boulot.

Calculons donc la vitesse généralisée de nos deux compères. Jules consacre 3 heures à faire et financer son trajet de 100km, soit une vitesse généralisée de 33,3km/h (100/3). Pierre-Henri, lui, parcourt ses 100km en y consacrant 1h07, atteignant donc une vitesse généralisée de 88km/h (100/1,127), pour le même trajet...

Cette notion de vitesse généralisée a suscité bien des polémiques. Certains calculaient qu'un cycliste allait plus vite qu'un automobiliste en agglomération, d'autres estimaient que c'était à peu près égal mais cela tournait toujours entre 5 et 15km/h, soit la vitesse d'une diligence d'il y a 2 siècles. Mais ce qui est certain, comme le montre notre exemple ci-dessus, c'est qu'il y a une sacrée différence en fonction de votre statut social et de vos revenus. La morale de ce qui n'est pas une fable est donc « *Selon que vous serez puissant ou misérable, vos déplacements seront rapides ou lents* »⁽⁴⁾.

Alain Adriaens

(1) Pour les scientifiques, par exemple : Frédéric Héran, *À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité*, Cairn info, 2009, <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2009-3-page-449.htm>

(2) Calculé grâce au calculateur du prix de revient du *Moniteur de l'automobile*: <https://www.moniteurautomobile.be/conseils-financiers/prix-de-revient-au-km-par-mois.html>

(3) Voir note 2.

(4) Comme le titre de cet article, librement inspiré de Jean de la Fontaine, *Le lièvre et la tortue* et *Les animaux malades de la peste*.

ACCAPAREMENT DES TERRES ET DE L'EAU AU MAROC

La question de l'accaparement des terres et de l'eau affecte les communautés rurales et la petite paysannerie pratiquement partout dans le monde. Au Maroc aussi, au détriment des communautés autochtones.

En décembre 2013, les pelleteuses détruisaient les dernières maisons et cultures des membres de la tribu des Oulad Dlim, à la périphérie de Rabat. Ces terres, concédées à perpétuité par le Sultan Moulay Abderrahmane en 1838, étaient pourtant « *inaliénables, insaisissables, imprescriptibles* », selon le dahir de 1919, toujours en vigueur. Les Oulad Dlim, devenus petits agriculteurs et pépiniéristes, ont constitué une enclave rurale qui s'est trouvée englobée dans une zone de spéculation immobilière intense. Le ministère de l'Intérieur, supposé protéger ces terres placées sous sa tutelle, a fait évacuer *manu militari* le terrain, mettant fin à plusieurs décennies de résistance des Oulad Dlim.

Selon une étude menée en 2004 par le Ministère de l'Agriculture, la superficie totale des terres agricoles consommées par l'urbanisation sera à l'horizon 2025 de près de 90 000ha, avec un rythme moyen d'environ 4 500ha par an. Cette avancée rapide de l'urbanisation se fait au détriment des terres des petits agriculteurs, notamment des terres collectives. Souvent aussi, les agriculteurs préfèrent eux-mêmes vendre, découragés par l'avancée de l'urbain sur leurs terres et alléchés par l'explosion des prix du foncier.

Quelques kilomètres plus au Nord, près de la côte Atlantique, les Oulad Sbita mènent depuis plus de 5 ans un combat contre la spoliation de leurs terres agricoles par une société immobilière, Addoha, qui y a construit un complexe touristique, hôtels, villas, golf, etc. Le Paris-Saint-Germain y a établi une école de foot et l'Essec de Paris une succursale. Le Plan Azur consacré au tourisme prévoit l'aménagement d'une douzaine de méga-sites balnéaires qui vont mobiliser plus de 6 000ha de terrains, largement mis à disposition du privé à partir des domaines de l'État, des terres collectives ou privées.

Ces complexes touristiques sont autant de catastrophes écologiques : ils saccagent des paysages magnifiques et des écosystèmes fragiles et accaparent une eau rare. Pas moins de 20 golfs sont prévus dans ces 12 projets ; à Marrakech, 11 golfs viennent s'ajouter aux 8 golfs actuels. Chacun d'eux consomme l'équivalent d'une ville de 30 000 habitants⁽¹⁾. Le nombre de piscines est incalculable. La fertile plaine du Haouz, autour de Marrakech, asséchée et rongée par la conversion des fermes en établissements touristiques et ryads pour étrangers ou marocains fortunés, a vu sa surface agricole utile diminuer de 25% en 5 ans et il est prévu que la production de blé y diminue de 40% d'ici à 2020.

Le Maroc se couvre aujourd'hui de plateformes portuaires (Tanger Med), arrimées à des zones franches commerciales et industrielles, d'un dense réseau d'autoroutes, d'une ligne TGV, d'éoliennes, de centrales solaires, thermiques, etc. Tous ces projets se soldent par des expropriations. Un cas emblématique est celui de la centrale solaire Noor : 500 000

panneaux solaires ont été posés sur quelques 3 000 hectares de terres collectives qui ont été réquisitionnés pour 1 dirham le m². Les tribus qui y vivaient n'ont rien touché. Les sommes ont été placées dans un fonds de « développement » pour financer des projets destinés à toute la région, si tant est qu'ils voient jamais le jour. Par ailleurs, le choix s'est porté sur la technologie la plus gourmande en eau, alors que la région connaît un stress hydrique permanent. 2 à 3 millions de m³/an seront utilisés.

PLAN VERT ET FONDS VERTS

Adopté en 2008, le Plan vert organise la mise en œuvre d'une agriculture tournée vers l'exportation au détriment des besoins alimentaires de la population qui achète de plus en plus de produits importés. Il établit une relation de dépendance entre l'agriculture industrielle et l'agriculture familiale, les petits paysans devenant un chaînon de l'*agrobusiness*. Il renforce la concentration des terres au profit d'investisseurs nationaux et étrangers, l'agriculture irri-

limiter les émissions de gaz à effet de serre dans les pays en développement et d'aider les communautés vulnérables à s'adapter aux impacts des changements climatiques. Trois projets ont été retenus pour le Maroc. Celui prévu dans la région de Boudnib, au Sud du pays, prévoit l'irrigation de 5 000ha, sur le plateau, tout en continuant à assurer l'approvisionnement en eau de l'oasis (800 à 1000ha) qui était jusque-là le seul espace cultivable. En effet, récemment, des investisseurs sont arrivés dans la région pour y produire des dattes et des olives destinées à l'exportation (programmes incitatifs dans le cadre des accords agricoles UE/Maroc).

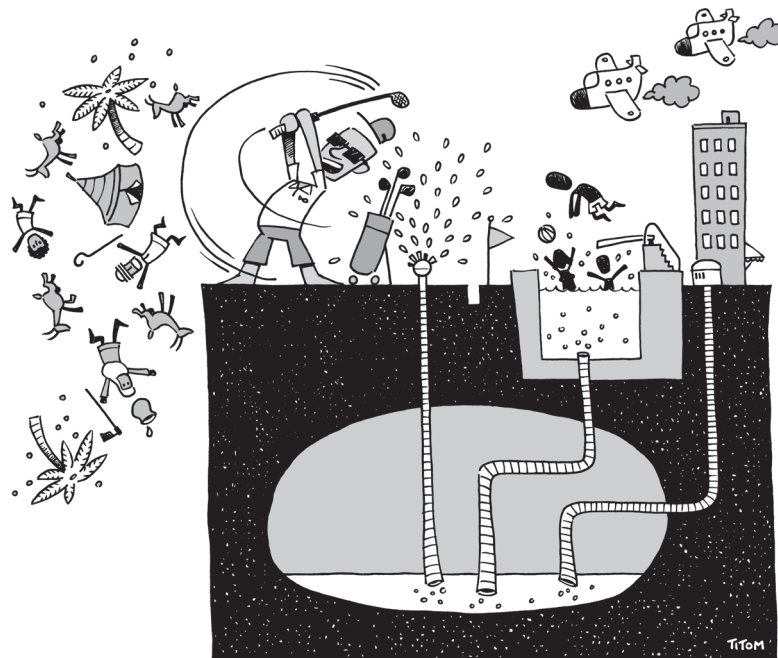
Ce projet prétend bénéficier tant aux agriculteurs oasiens qu'aux investisseurs du plateau. Mais il apparaît à l'évidence qu'il répond à la demande de ces derniers déjà engagés dans un type de production à haute teneur financière et technologique. La mise en culture des 5 000ha ne pourra se réaliser que par l'expulsion des tribus nomades des terres collectives où elles pratiquent l'élevage extensif. Et il y a fort à craindre que des traditions de gestion et de répartition de l'eau en milieu oasien ne se transforment en gestion de la pénurie.

L'urbanisation rapide du Maroc, l'industrie touristique et l'agriculture productiviste d'exportation entraînent de très fortes pressions sur la terre et sur l'eau, qui affectent tout particulièrement les petits paysans. Plus de 150 000 ont disparu pour la seule année 2016. Ce sont les domaines de l'État et les terres collectives qui constituent le principal stock de terres disponibles.

Les modes de culture de l'agriculture industrielle entraînent une dégradation rapide des terres et un pillage des ressources hydriques, déjà peu abondantes au Maroc. Ils ont par conséquent un impact écologique extrêmement négatif. Les logiques productivistes et capitalistes dans la gestion des biens communs que sont la terre et l'eau priment sur toute velléité de durabilité, les investisseurs prenant le pouvoir au détriment des agriculteurs.

Des « révoltes de la soif » ont éclaté au courant du mois d'octobre 2017 à Zagora et Kalaa de-Sraghna, liées certes à une absence de pluies prolongées mais aussi à l'accaparement des eaux décrit ci-dessus. Réponse des autorités : répression, arrestations et procès.

Lucile Daumas, membre d'Attac/Cadtm Maroc. Cet article est tiré d'une intervention réalisée lors de l'Université des mouvements sociaux tenue à Toulouse en août 2017.



guée au détriment de l'agriculture non irriguée et une appropriation immodérée de l'eau. Les barrages et les stations de dessalement de l'eau de mer se multiplient, dans le cadre de partenariats publics-privés (PPP). Il est doté d'un fonds de 95 milliards de dirhams dont 20 milliards seulement seront destinés à la petite agriculture. Ce plan arrimé à l'accord agricole Maroc-UE et signé en 2012, fixe les priorités et les quotas d'import/export entre les deux régions. Il prévoit que 750 000ha soient mis à la disposition des « opérateurs privés » (en PPP) à raison de 70 000ha par an. Le stock de terres collectives, habous⁽²⁾, et des domaines va en fournir une grande partie. C'est l'un des aspects de « l'accumulation par dépossession », qui consiste à clôturer les biens publics au profit d'intérêts privés à but lucratif.

Cette même logique est à l'œuvre dans les projets présentés par le Maroc pour accéder au Fonds vert pour le climat de l'ONU, qui a pour objectifs de

(1) 1. http://afrique.lepoint.fr/economie/marrakech-mise-sur-ses-golfs-verts-09-07-2016-2053350_2258.php

(2) Bien de mainmorte, relevant du droit musulman.

RTBF: RENTRÉE TRANSHUMANISTE BIEN FÊTÉE

Si l'intelligence artificielle (IA) « s'est immiscée dans nos vies sans que nous ne nous en rendions réellement compte » comme l'affirme Laurent Alexandre, rien n'est plus vrai également des transhumanistes eux-mêmes qui en font, comme lui, l'apologie au quotidien ! Encore inconnu il y a à peine 10 ans, cet urologue de formation puait déjà le fric plus qu'il ne soignait les gens... Cofondateur du peu fiable site Doctissimo.fr dont il revend ses parts en 2008 au Groupe Lagardère pour la bagatelle de 70 millions d'€, patron de DNAVision, une société belge de séquençage du génome humain, propriétaire à 28% du groupe marketing internet Hi-Media et du journal *La Tribune*, il est désormais « l'un des conférenciers français les plus recherchés avec Luc Ferry et l'économiste Nicolas Bouzou, de ceux qui peuvent facturer entre 5 000 et 12 000€ l'intervention ! ». Tout ça pour nous faire avaler ses âneries sur un ton prophétique des plus sérieux. Le gourou

est formel : l'IA va nous dépasser, il faut donc massivement augmenter le QI de la population, financer les *start-up* et numériser l'école ! Et puisqu'en passant, l'urologue s'est fait futurologue pour trois sous (ou trois lettres), il affirme de sa voix très grave que l'espèce humaine va devenir immortelle d'ici 1.000 ans tout au plus ! On rirait bien à gorge déployée s'il n'était pas pris de plus en plus au sérieux à mesure qu'il débite des conneries... Diantre, déjà qu'il tenait une chronique hebdomadaire dans le journal *Le Monde* ainsi que dans le *Huffington Post*, qu'il avait été invité au Sénat français en janvier 2017 comme « expert » de l'impact de l'intelligence artificielle sur la société et l'économie et qu'il faisait partie de la brochette très *select* des « personnalités » citées par *Le Parisien* pour soutenir la présidence de Macron ! Le bouffon est désormais partout et se sent comme chez lui même chez nous depuis qu'il s'y est fait résident fiscal. Et la RTBF de se gêner d'utiliser les fonds publics pour en

faire l'invité de marque de la soirée de rentrée de *La Première* le 3 octobre à la Cité Miroir, en collaboration avec *Trends-Tendances* et le Cercle de Wallonie; ni moins de résister à la tentation de faire profiter de sa présence « exceptionnelle » au grand public le lendemain sur les ondes de la même chaîne dans un faux débat accompagné d'Olivier Wasseige, administrateur délégué de l'Union wallonne des Entreprises, co-fondateur de *Défi Media* et créateur d'*Internet Attitude*, Pierre Rion, multi-entrepreneur, président du Conseil numérique wallon et du Fonds numérique wallon et Emmanuelle Vin, docteur en sciences de l'ingénieur de l'ULB, avec une spécialisation dans les algorithmes génétiques, fondatrice de la *spin-off* AMIA Systems, active dans l'optimisation de processus industriels... Qui a dit résilience ?

Maxime De Coster

APPEL À CONTRIBUTIONS : *DIALOGUE AND UNIVERSALISM* 3/2018 MARX, CIVILISÉ OU SAUVAGE?

Heureusement pour Marx, 2018 fournira immédiatement une nouvelle occasion de se souvenir de lui, puisque les marxistes standard se sont contentés en 2017 de célébrer la massive impulsion séculaire en faveur de l'installation de l'industrialisme occidental en Russie, plutôt que les 150 ans de la parution du *Capital*. « *La seule chose que je sache est que je ne suis pas marxiste* », disait Marx, et nous devrions à présent savoir pourquoi. En 2017, l'effondrement à court terme des populations humaines (sans parler des autres) à cause du capitalisme – 'capitalisme' est le contenu explicite du néologisme des géologues 'anthropocène' – est devenu un secret de Polichinelle. Un autre secret de ce genre est que le marxisme, ultime ruse de la modernisation selon l'intuition pénétrante de Lévi-Strauss, n'a rien fait pour y résister, et beaucoup pour contribuer à occidentaliser le reste du monde sous la bannière ruineuse de l'émancipation humaine, avec son chant d'amour persistant pour l'industrialisation et son corollaire, l'esclavage salarié comme mode et rapports de production normaux. Dans un baroud d'honneur peut-être dépourvu de pertinence politique, nous voudrions

rendre hommage encore une fois à la pensée du grand anatomiste de la machinerie du pouvoir capitaliste, mais non pas tant du point de vue du jeune et brillant apologiste de 1848 des succès de la bourgeoisie que de celui du Sauvage, dont la voix a été tue si constamment par la police interne du mouvement ouvrier, ses organisations officielles et leur religion progressiste. Ces dernières disparaissent d'ailleurs aujourd'hui à mission accomplie et le mauvais tour a été démasqué. Pour nous, la critique de la valeur, et non pas la théologie séculière du progrès, est le cœur du génie sauvage de Marx. Nous voudrions donc récolter de préférence des contributions qui relèvent de ce champ de pensée, sans pour autant en exclure d'autres, qui abonderaient elles aussi dans l'esprit de rupture anti-téléologique, anti-théologique, bref, sans théodicée, mais peut-être messianique et eschatologique, qui anime l'œuvre à la fois révolutionnaire et résolument a-progressiste de Marx

**Deadline : 30 avril 2018.
8.000 mots anglais max.**

Abstract de 100 mots avec mots-clé et auto-bioline de l'auteur (max 100 mots aussi).

Pour plus de détails techniques : link "Information for Authors" on the Dialogue and Universalism website: dialogueanduniversalism.eu

Adresser propositions à
Jean-Francois Gava :
jeangava@ulb.ac.be

ou/et à

Małgorzata Czarnocka :
mzczarnoc@ifispan.waw.pl

Dr. Jean-Francois Gava,
directeur de publication invité
du numéro
Prof. Małgorzata Czarnocka,
Dialogue and Universalism
editor-in-chief

MÉDOR : AU PIED POUR LE SIONISME

On s'en serait bien passé de cet article de *Médor* dans son numéro 7. « *Israël sinon rien. Portrait d'une radicale* », est un éloge d'une extrémiste israélienne, Nadia Matar, qui depuis des décennies promeut la conquête de territoires occupés contre les colonisés palestiniens. On rappellera à l'auteur de l'article ce que veut dire « radical » et la valeur qu'ici chez *Kairos* on lui accorde : « *Qui prend les problèmes à la racine* ». Le sionisme, qui a déjà tribune dans

les grands médias et chez la plupart des officiels, peut-il bénéficier ainsi de 10 pages dans un journal qui se dit « *les yeux ouverts* », pour déblatérer, cracher mensonges et haine, laissant une sioniste israélienne énoncer des propos comme « *Pas question de donner un État aux Arabes. C'est notre terre et nous nous battons pour la conserver* » ou « *Les Arabes ne comprennent que la force* ». Rappelons à nos camarades de *Médor* que le premier racisme, insidieux, commence par le mauvais usage des mots. Ainsi, donner la parole au sionisme laisse supposer que l'on se retrouve dans une guerre classique entre deux fractions belligérantes, laissant en filigrane

cette fausse impression du « conflit » classique. Nous sommes dans une occupation néo-coloniale mes chers, ne l'oubliez pas, où l'État israélien enlève, massacre et détruit tout ce qui est palestinien (cf. les dernières attaques meurtrières contre Gaza), dans la plus grande impunité. Dès lors, le hasard de la sémantique croisée des mots n'existant pas, quel sens doit-on trouver au fait que Matar signifie en espagnol « tuer »...

A.P.

L'ÉCHEVIN DE LA PARTICIPATION

Un article dans le journal : « *Un vaste travail de consultation des habitants a été mené* ». Sur la photo, pas un seul habitant. Un échevin. Son identité importe peu. Celui-là veut rénover mon quartier, mais qu'importe le nom de mon quartier. Et qu'importe la parfaite exactitude des échanges reproduits ici. Cet échevin, il est de Bruxelles-Ville, de Schaerbeek ou de Libramont. Il est du MR, du PS, du cdH, d'Écolo. C'est l'échevin de la Participation citoyenne. Il est d'accord avec vous, mais il ne comprend pas ce que vous dites.

L'échevin de la Participation auquel nous nous intéressons ici, a comme autre compétence la Revitalisation urbaine. Ça tombe bien : il doit gérer la transformation d'un quartier (plusieurs dizaines de millions d'euros investis sur quelques années) via un dispositif qui se pare des vertus de la participation. « *Un travail approfondi a été mené avec les habitants* », confirme le journaliste, qui n'a pas interrogé le moindre habitant. Seul interlocuteur, l'échevin remplit tellement bien son rôle qu'il parle presque au nom des habitants – en tout cas, au nom des habitants consultés, dont il égraine les besoins et aspirations : « *Ils sont 86% à penser ceci, tandis que sur tel sujet 60% estiment cela* »... De là à en tirer les conclusions politiques, il n'y a plus qu'un pas – qui se franchira de manière participative, cela va sans dire. Et alors que l'article invite les habitants à se voir « *soumettre* » un pré-diagnostic, c'est-à-dire à participer à la phase d'identification des problèmes et des besoins, le titre indique : « *Déjà des pistes de solution* ». Le paradoxe de la participation institutionnelle et politique est écrit ici, en lettres grasses

« *Plus de 600 personnes ont été interrogées* », dit l'échevin dans le journal. Ah, pense alors le lecteur : « *Les pourcentages évoqués plus haut se rapportent à un échantillon de 600 personnes* ». Sur un quartier d'environ 14.000 habitants, cela fait 4% de la population locale : c'est peu... Mais le bon citoyen que je suis, qui « *participe* » et qui a un peu suivi le processus de consultation, est dubitatif : dans ces chiffres, quelle part de réponses obtenues via un formulaire sur Internet, pour quelle proportion d'habitants du quartier...?

J'écris « *sur les réseaux sociaux* » quelques lignes narquoises sur le sujet. Ni une ni deux, l'échevin répond. « *Je mise beaucoup sur la participation partant de l'expertise des habitants et des travailleurs du quartier. Cette participation s'organisera tant pour la réflexion que pour la mise en œuvre des projets décidés ensemble, en toute transparence, pendant tout le processus. J'ai fait de la participation citoyenne une priorité !* » Pour un échevin de la participation, la priorité est somme toute banale. Mais prenons acte : il écrit que les projets seront « *décidés ensemble* », dans « *la transparence* »... N'ayant toutefois pas de réponse à ma question sur les chiffres, j'insiste.

Lui : « *C'est au bureau d'études qu'il faut poser votre question, mais au dernier comptage il y avait 90 réponses du quartier.* » Sentant probablement venir ma réponse perfide et dépitée (90 habitants sur un quartier d'au moins 14.000 âmes, cela fait 0,6% de la population !), il enchaîne : « *L'enquête online est un outil parmi beaucoup d'autres. Nous avons fait des PowerPoint. Trois réunions citoyennes grand public ont déjà eu lieu. On me dit que ma prédécesseure avait déjà fait le travail d'explication. Mais je le fais avec plaisir. Je fais du porte à porte. Nous rencontrons les associations. Je mets un point d'honneur à diffuser le plus largement tous nos documents : ils sont en ligne et disponibles en*

version imprimée à notre antenne. Je donne aussi des interviews pour susciter le débat. Et je trouve vraiment positif que vous y contribuiez même si je me permets de répondre à certaines critiques ».

Moi : *Mais... le rôle des associations n'est pas de représenter les habitants auprès du politique, beaucoup de gens dans ce quartier n'ont pas accès à Internet, votre antenne n'est ouverte que deux demi-jours par semaine, vos prospectus sur papier glacé ne sont pas parlants et ne donnent pas envie, vos réunions PowerPoint sont endormantes... Et un échevin qui fait du porte-à-porte et donne des interviews, à un an des élections, ce n'est pas de la participation. Si cette participation était en tellement bonne voie, comment expliquer que la dernière « grande réunion citoyenne » ait attiré moins de 10 habitants (plus qu'un ou deux en fin de séance) ? Alors que le sujet était important (soumettre aux habitants le diagnostic fait sur leur quartier), pourquoi l'invitation à cette réunion n'a pas été distribuée en toutes-boîtes ?*

Lui : *Oui, cette réunion était en dessous de nos espérances. Le personnel de l'administration a la charge de distribuer les invitations, mais manifestement tout le monde ne les a pas reçues.*

Moi : *Ce jour-là, vous avez dit que vous alliez réorganiser cette réunion dans les trois semaines. Cela fait plus d'un mois, et toujours rien n'a été annoncé.*

Lui : *Nous avons finalement décidé d'organiser cette réunion en fin novembre.*

Moi : « *Fin novembre* » ? *Le diagnostic aura été validé, vous serez déjà à l'étape suivante... Tout ça va trop vite. Une participation demanderait des dispositifs bien plus variés, démocratiques et patients, surtout dans un quartier populaire où les gens ont des préoccupations plus importantes. La grande majorité des habitants n'a probablement même pas encore entendu parler de votre plan, vous n'avez pas pris le temps de leur expliquer ce qu'implique votre processus, comment ils peuvent s'y exprimer, qui est responsable de quoi, les différentes phases, les budgets en jeu... Et vous, vous en êtes déjà au choix concret des projets.*

Lui : *Nous sommes bien d'accord. Mais il y a un malentendu : la participation, en cette première année de processus, est organisée par le bureau d'études.*

Moi : *Si vous n'avez de pouvoir ni sur le bureau d'études qui doit organiser la participation cette année, ni sur l'administration qui doit distribuer les toutes-boîtes, à quoi servez-vous ?*

Lui : *Bien sûr que j'ai des responsabilités. Mais vous avez raison pour le timing, il est serré, la Région nous l'impose. C'est d'ailleurs la raison de mon engagement personnel dans le processus.*

Moi : *Je fais partie de la Commission de quartier, que vous présidez, elle ressemble plus à un gadget servant à légitimer le processus qu'à un espace de débat et de concertation. Elle comprend peu d'ha-*



Illustration: Élisabeth Corblin

bitants. Elle est censée remettre des avis mais son fonctionnement est opaque, les dates de réunions sont envoyées plic-ploc, parfois tard, les membres n'ont pas de droit de regard sur les ordres du jour, ni même le temps de réellement débattre...

Lui : *Je vous remercie pour vos questions sur la Commission de quartier, j'ai déjà répondu à votre email du 29 octobre. Pour le reste, je prendrai le temps de vous expliquer toutes les étapes du processus lors de la prochaine réunion.*

Moi : *Non. Vous m'avez envoyé une réponse de politesse, sans réponse à mes questions. Quant au processus, je ne vous demandais pas de l'expliquer devant la Commission : je vous parlais de mener un travail de pédagogie et de participation adressé à l'ensemble du quartier.*

Lui : *Je partage aussi votre avis. Nous avons bien tous les outils pour faire de la participation citoyenne active. J'en ai fait une priorité et les moyens sont là. N'hésitez pas à nous conseiller pour aller plus loin. Franchement, on n'y arrivera qu'ensemble. De mon côté, je fais le max et suis à votre disposition. Voici mon numéro de gsm.*

Échevin de la Participation, c'est un métier...

Gwenaël Breës (inspiration puisée, pas très loin, dans des échanges avec l'échevin de la Participation)



Régulièrement, un ouvrage consacré à la décroissance vient refaire le point sur l'avancement de la réflexion. Après avoir rappelé une fois de plus les faits (massacre de la nature, crise de la démocratie, du sens et du développement) le philosophe Fabrice Flipo, présent depuis le début du mouvement, passe à la théorie en évoquant la bioéconomie selon sa vraie définition, celle de Nicholas Georgescu-Roegen, et l'« impensé capitaliste du socialisme », donnant au passage l'avantage aux écologistes sur les marxistes, qui ne détiennent pas, dit-il, le monopole de l'émancipation. Puis il met en perspective les diverses expérimentations et propositions sociales pour s'émanciper des sociétés de croissance, ainsi d'établir un droit de la nature qui amènerait à revoir nos pratiques en matière d'alimentation, d'habitat et d'énergie. S'il critique vivement le technoscience, il plaide, à la suite de Philippe Bihouix, pour les *low tech*. Comme Serge Latouche, il en appelle à décoloniser l'imaginaire, à ne jamais négliger les ressources de l'esprit, à construire autrement les luttes autour du commun.

Fabrice Flipo, *Décroissance, ici et maintenant !, Le passager clandestin*, 2017, 203 p.
B. L.



Fondateur d'Adrastia, association collapsologique, Vincent Mignerot livre ici, sous un titre trompeusement banal, des réflexions hors des sentiers battus de l'écologie. L'idée essentielle est de ne jamais perdre de vue la réalité, même si son appréhension est psychologiquement inconfortable, et d'éviter la substitution causale, cette capacité de « se raconter des histoires ». Tout un chacun étant responsable à son niveau, par sa consommation, des dégâts à la biosphère, il faut dès lors entamer son examen de conscience et changer sa vie. L'auteur réhabilite la compétition, inhérente à tout le processus vital, qu'il s'agit d'orienter collectivement vers un objectif autre que l'économie, celui de l'adaptation collective à un monde qui sera de plus en plus hostile à la vie humaine. Illusoire de chercher à protéger l'environnement, notre espèce ayant justement évolué en prélevant constamment dans la nature pour garder ses avantages compétitifs sur les autres. Il lui est impossible d'anticiper ses dégradations, car la prise de conscience arrive toujours trop tard. La substitution énergétique est un leurre, en raison de l'addition des différentes énergies au long de l'histoire. Mignerot propose l'application de deux principes, la responsabilité autonome, « *c'est-à-dire assumer pleinement la responsabilité destructrice de toutes nos actions [...]* » (pp. 129 & 130) et le désengagement, « *c'est-à-dire la réduction de ses avantages en réduisant le flux d'énergie et de richesse qui passe par soi-même, ce qui participera à ralentir l'ensemble* » (p. 134). Toutefois, heureusement, l'auteur n'exonère pas de leurs responsabilités ceux qui détiennent le pouvoir d'orienter la vie collective. Enfin, la singularité écologique est « *ce moment de l'histoire à partir duquel l'ensemble des humains dominants (qui régissent ou influencent peu ou prou, directement ou indirectement, par leurs décisions ou leur niveau de vie l'adaptation de tous les autres humains) accepteraient d'admettre que le développement de l'humanité est terminé et que les conditions de confort et de santé, même pour les plus privilégiés, ne pourraient que se réduire.* » (p. 163). Utile et intellectuellement dérangeant.

Vincent Mignerot, *Transition 2017. Réformer l'écologie pour nous adapter à la réalité, Solo*, 2017, 176 p.
B. L.



Alors que la crise écologique dévoile chaque jour un peu plus l'état de dégradation avancée de notre lieu de vie, la question est brûlante : comment réagissons-nous en cas de catastrophe, d'effondrement de notre société ? Basculerons-nous dans le chaos et la violence ? Les difficultés que nous allons affronter vont-elles exacerber les pulsions égoïstes qui caractérisent tout être humain ? L'argumentaire sur base de relecture historique et biologique que nous proposent Gauthier Chapelle et Pablo Servigne est sans appel : si nous voulons survivre, nous ne pouvons continuer comme nous le faisons, car même si individuellement suivre son intérêt au détriment du collectif peut être une stratégie gagnante, à plus grande échelle, ça ne fonctionne pas : ce sont l'altruisme et l'entraide qui procurent le plus de chances de survie aux groupes. L'originalité de l'ouvrage tient en ce que pour soutenir cette affirmation, il plonge dans les principes du vivant pour nous faire

comprendre la réalité (et la complexité) humaine. Lire l'ouvrage « L'entraide », c'est cependant plus que mettre en question nos comportements ou nous inviter à imiter le vivant non-humain. Les auteurs nous montrent l'importance d'apprendre à regarder attentivement les croyances à partir desquelles se construisent nos interrogations et nos angoisses face au futur. Pour eux, il est grand temps de détricoter cet individu illusoire uniquement caractérisé par des pulsions égoïstes, le calcul et l'intérêt personnel. Ils insistent sur le rôle crucial des histoires que nous nous racontons collectivement. Une leçon parmi d'autres à tirer de ce livre ? Il est temps de cesser de nourrir le mythe qui nous fait voir les sociétés humaines comme des sociétés où règne et a toujours régné la loi de la jungle ou la loi du plus fort. Donner du poids à ces fausses croyances ne nous permet pas de construire l'avenir.

Pablo Servigne et Gauthier Chapelle : *L'entraide, l'autre loi de la jungle. Les Liens qui Libèrent*, 224p.

Émeline De Bouver



La précédente édition était hélas épuisée et pourtant, c'est un livre incontournable que tout.e féministe qui se veut informée se doit d'avoir lu. C'est en 2004 que l'italo-États-Unienne Silvia Federici a publié en anglais *Caliban et la sorcière*. Son ouvrage politico-historique retrace une transition, non pas celle que tente de mettre en

place de nos jours le « mouvement de la transition », mais celle qui a vu le passage du système féodal vers le système capitaliste. Se basant sur une lecture marxiste hétérodoxe, Federici dessine une fresque très savante qui s'étale sur près de sept siècles. À côté d'autres faits historiques également peu connus, elle centre son analyse sur la chasse aux sorcières qui eut son apogée en Europe du XV^e au XVII^e siècle. On réalise que ces massacres de masse (des centaines de milliers de victimes) « *étaient un instrument pour la construction d'un nouvel ordre patriarcal où le corps des femmes, leur travail, leurs pouvoirs sexuel et reproductif étaient mis sous la coupe de l'État et transformés en ressources économiques* ». Si la bourgeoisie naissante, plus dans les campagnes que dans les villes, s'est ainsi acharnée sur des femmes, le plus souvent pauvres et payannes, c'est pour une raison bien précise : *la chasse aux sorcières en Europe était une attaque contre la résistance des femmes à la progression des rapports capitalistes, contre le pouvoir dont elles disposaient en vertu de leur sexualité, de leur contrôle de la reproduction et de leur aptitude à soigner*. Détruire les savoirs et les traditions que les communautés avaient accumulés depuis des siècles était une nécessité pour la mutation rendue aussi possible par la privatisation des terres et des communs (*enclosures*), la première mondialisation (colonisation des Amériques et de l'Afrique) et le développement de l'esclavage dans les colonies. La lecture de *Caliban et la sorcière* apprend beaucoup sur les tactiques et ruses symboliques utilisées à sa naissance par le modèle qui domine aujourd'hui la planète entière. Et donc, s'il est vrai qu'« *Un peuple sans histoire est un peuple sans avenir* » (Aimé Césaire), un tel livre rend peut-être possible un futur qui ne soit pas celui, très sombre, que nous prépare le productivisme capitaliste.

Silvia Federici, *Caliban et la sorcière, Femmes, corps et accumulation primitive, Entremonde/Senonevero*, [2004] 2017, 404 p.
A.A.



La plupart des femmes qui prennent la pilule ne se sont jamais posé la question du cocktail d'hormones synthétiques qu'elles avalent chaque jour; nombreuses n'ont sans doute même jamais lu la notice. Pourtant, « *beaucoup confient qu'elles n'auraient pas pris la pilule si on les avait informées de manière plus loyale, transparente et éclairée. C'est souvent au moment où elles l'arrêtent que les femmes s'intéressent à la manière dont elle agit sur leur corps* » (p.38). Si les autorités médicales étaient plus transparentes, nous n'accepterions en effet pas qu'un nombre aussi important de femmes prennent la pilule de façon automatique et leur laissons faire le choix en toute connaissance de cause. Car la pilule, comme explicité dans le livre, développe de nombreuses maladies, dont le cancer. Un livre pour les femmes direz-vous ? Certainement pas, car il est plus qu'intéressant et important de comprendre pourquoi on n'administre pas la pilule aux hommes alors que l'on connaît la formule chimique; que des alternatives non hormonales existent, dont on parle très peu. On y préfère nos chères molécules capables d'interférer sur les glandes endocrines et le système nerveux. La dernière partie du livre se

penche sur la façon dont la pilule pollue, au même titre que les pesticides, avec des hormones qui sont des perturbateurs endocriniens qui affectent les humains, mais aussi la faune via le cycle de l'eau. Le problème est général, mais aucune mesure n'a été prise depuis quarante ans. Peut-être parce que c'est le jackpot pour l'industrie pharmaceutique, a-t-on décidé que la pilule reste la meilleure contraception, le gain financier pesant plus que la santé ? Cette situation est pourtant devenue possible à cause d'une faille dans le processus scientifique. Laquelle ? Vous le découvrirez en lisant ce livre indispensable, qui en plus de donner une explication historique, souligne le vaste panel des effets indésirables de la pilule.

Sabrina Debusquat, *J'arrête la pilule, Les Liens qui Libèrent*, 2017, 293 p.

Michaela



Si l'on sait que le pouvoir aime à rappeler à la mémoire collective les totalitarismes passés, stalinisme, nazisme et fascisme, c'est pour mieux occulter l'aspect totalitaire de nos sociétés modernes capitalistes, orientant notre regard ailleurs et nous unissant tous dans un ensemble indifférencié. Face à cela, il est bon de rappeler à quel point

George Orwell, avec son génie d'anticipation, a pu si bien décrire ce qui se déroulait sous ses yeux et allait se passer. L'ouvrage se divise en deux parties : la première, émaillée de citations de ceux qui en pensée furent proches d'Orwell, où l'auteur écrit sur l'importance de la langue, des mots qui permettent la pensée, mais aussi sur la destruction mentale que produit l'industrie, largement décrite par Orwell, qui voyait dans la vie ordinaire une réponse. La seconde partie de l'ouvrage laisse la place à trois extraits d'oeuvres. Dans ce court ouvrage, Stéphane Leménorel rappelle la force subversive et la richesse d'un homme qui a su concilier intégrité intellectuelle, simplicité, mais aussi doute et remise en question (ce qui est rare), conjointement la recherche de la vérité, même celle qui pouvait aller contre ses convictions.

Stéphane Leménorel, « *George Orwell ou la vie ordinaire* », *Le Passager Clandestin*, 2017, 116 p.

A.P.



Si le changement radical de notre monde doit avoir lieu, vers une société durable, celui-ci ne se fera pas sans une modification profonde du travail et du sens qu'on lui donne. Dans « *Mourir au travail plutôt que crever* », Didier Harpagès décrit ainsi le travail tel qu'il est et tel qu'il pourrait être, axant sa réflexion sur la nécessité du plein

emploi pour remédier à la misère et aller vers une société de décroissance, dans trois directions essentielles : « *une relocalisation systématique des activités utiles, une reconversion progressive d'activités, parasites comme la publicité ou nuisibles comme le nucléaire et l'armement, et une réduction programmée et significative du temps de travail* » (p.9). C'est donc en « *pourfendeur du dogme de la croissance* » (p.29) que l'auteur aborde la question du travail. Sans concessions, il montre que le travail moderne, fruit d'une longue histoire, tue, déprime, prive l'être de ses capacités de création, l'assomme. Couplé à la croissance économique, il demeure dans une boucle infernale où le taux d'emploi ne peut augmenter qu'avec la croissance, sous la condition toutefois que « *la progression de la productivité soit plus lente que celle de la production* » (p.96). Croire au travail tel qu'il est maintenant, c'est accepter sa servitude, refuser de questionner ces finalités et de voir « *qu'il n'y a de travail que parce que le système industriel moderne en a besoin* » (p.47), que la production qui rend nécessaire le travail n'est souvent pas là pour répondre à des besoins de l'homme, mais à des besoins de l'industrie. Dans la seconde partie, l'auteur dessine ce que pourrait être le travail pour tout le monde, débarrassé du chômage conséquence du productivisme, qui devra être réduit et libérera le temps, dans une société pourvue de syndicats sortis de la logique productiviste. Tout l'ouvrage est traversé par cette question essentielle, que le travailleur doit se réapproprié : que produire ?

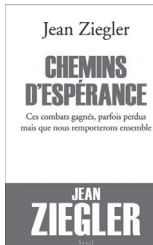
Didier Harpagès, *Mourir au travail, plutôt que crever, Le passager Clandestin*, 2017, 172 p.

A.P.



C'est la lecture de *Propaganda*, d'Edward Bernays, père des relations publiques et de la manipulation démocratique des masses, qui est à l'origine de cet abécédaire. En 26 termes donc, l'ouvrage décrit quelques événements majeurs qui ont permis de produire « l'opinion publique », présente des personnages clés, explique des concepts importants. L'auteur, graphiste engagée dans l'action contre la colonisation publicitaire de nos vies, accompagne chaque entrée de cet abécédaire par une illustration, à l'origine conçue comme affiche imprimée en lithographie.

Lucy Watts, *Abécédaire de la propagande en temps de paix*, Le passager clandestin, 2017, 63 p. A.P.



Si le dernier livre de Jean Ziegler a le mérite de montrer un homme qui au lendemain d'une carrière internationale, conserve encore de l'espoir, la longue liste des combats décrits en regard des maigres victoires nous remet toutefois en face de cette vérité qu'énonçait Gramsci quand il parlait du pessimisme de la raison et de l'optimisme de la volonté (que Ziegler cite d'ailleurs p.45). Si celui qui fut rapporteur spécial des Nations unies pour le droit à l'alimentation a consacré des années à se battre contre les

prédateurs, il semble placer tous ses espoirs dans l'ONU, malgré les limites presque intrinsèques à l'institution (pensons au droit de veto des cinq membres permanents du Conseil de sécurité ou à l'indispensabilité financière des USA à l'ONU tout en étant son principal obstacle). On serait alors tenté de dire, à l'instar de son ami Régis Debray : « *Au fond, tu n'es qu'un prédicateur calviniste... Tes origines te rattrapent... Un idéaliste finalement assez naïf, voilà ce que tu es !... Ta cour pénale internationale c'est de la rigolade, pire, de l'hypocrisie... J'y croirai le jour où le premier général américain ou ministre israélien sera transféré à La Haye* » (p.171). L'attente d'un changement institutionnel n'est-elle pas ce qui empêche la révolte ? De même qu'un être doué d'esprit ne peut plus espérer de résultats aux « Cop » (23, 24, 25...), comment peut-on encore placer des espoirs dans l'agenda 2030 des Objectifs du Millénaire pour le Développement ? Si l'homme, parfaitement lucide, voit dans l'UE une organisation au service des « *intérêts des compagnies transnationales privées* » (p.43), le Palais de Genève et l'ONU aux couloirs « *truffés d'espions* » (p.32), il semble qu'une chose le sauve surtout de la contradiction d'y croire sans y croire : les livres, qui lui donnent « *l'illusion de produire du sens et de lutter contre la mort* » (p.51), permettant sans doute à l'homme de supporter cette « *double histoire. Celle qu'il vit concrètement et celle que sa conscience revendique sous forme d'utopie* » (p.86). Peut-être qu'une critique radicale de l'idéologie du développement occidental, du Progrès, l'aiderait aussi à

réduire cette tension.

Jean Ziegler, *Chemins d'espérance*, Seuil, 2016, 265 p. A.P.

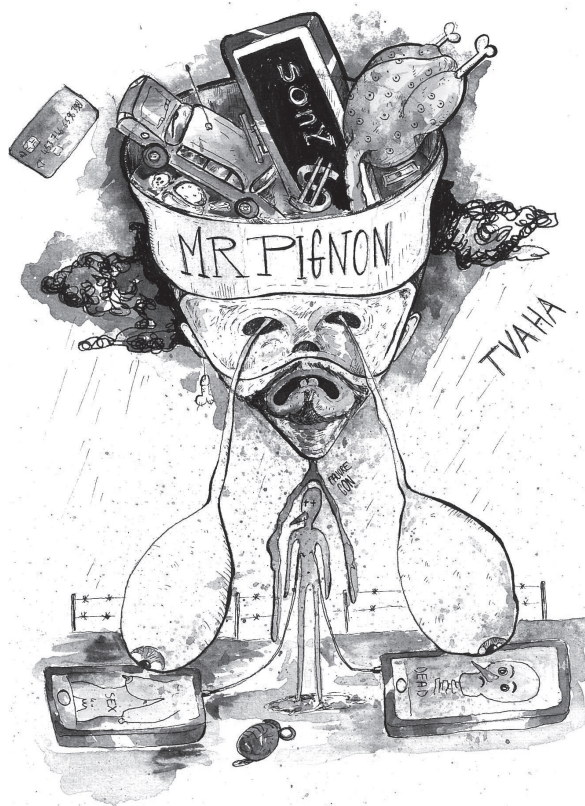
LA MONTAGNE

Spectacle documentaire, de la compagnie Les 2 Frida qui se jouera du 5 au 16 décembre à 20h00, au Théâtre de la Vie. Un spectacle documentaire et poétique créé par deux jeunes femmes engagées autour du potager collectif du village de Deux-Acren. De la vie à la scène, les deux artistes ont interviewé les membres du jardin collectif et révèlent par le théâtre, l'expérience de l'économie rurale, du partage des ressources et surtout du rapport humain qui en découle. Infos et réservations : <http://theatredelavie.be/reservations@theatredelavie.be/> 02 219 60 06

FILS DE PUB

Alain Adriaens

AIMEZ LES OBJETS !



Les avez-vous entendues, ces pubs radio (assez bien foutues) où un homme ou une femme font une déclaration d'amour lors d'une rupture apparemment très douloureuse. Entre deux sanglots, on réalise en fin de compte que le ou la désolé.e parlent à leur Volvo qu'ils vont revendre comme occasion. Le lien quasi charnel qui les liait à un tas de ferraille est de toute évidence tellement fort que la séparation est un véritable drame. Amusant : l'épouse du désespéré intervient en fin de pub pour dire « *Dis donc, tu sais que tu parles à une voiture, là ?* ». C'est la petite pirouette finale qui permet sans doute au créateur de la publicité de se distancer de sa propre œuvre dont il ne peut ignorer le caractère manipulateur.

Sur les panneaux publicitaires de rue, illuminés et de plus en plus souvent animés (quelle ga-

begie d'électricité !), c'est la firme Qualcomm qui affirme « *Qualcomm vous fera aimer votre smartphone* ». Cette multinationale américaine est spécialisée dans la conception et la fabrication de solutions de télécommunications. Le but est donc ici de faire acheter des *apps* (applications) qui se multiplient sur les smartphones et qui rendent des services le plus souvent inutiles, qui déconnectent du monde sensible et font accéder à « *une réalité augmentée* » (le réel n'est manifestement plus satisfaisant pour nos humains connectés).

Ces messages publicitaires s'adressent à ces individus qui sont des monades⁽¹⁾, coupés de leurs semblables. En les incitant à diriger leurs affects vers des choses, à aimer leurs objets de consommation, la publicité développe à rebours un slogan anti-simplicitaire : « *Plus de biens, moins de liens* ».

VIVE LES SEINS !

Une campagne publicitaire qui a sans doute été le plus largement dénoncée est celle de la firme Nestlé pour son lait en poudre. Dans les pays du tiers-monde, diluer de la poudre de lait dans une eau trop souvent malpropre provoque de très graves dysenteries. L'OMS a donc, dès 1981, logiquement interdit toute publicité ou promotion des substituts au lait maternel, ainsi que l'offre d'échantillons gratuits aux femmes enceintes. Cela n'a pas empêché Nestlé de continuer ses publicités. Selon certaines études, ce serait 1,5 millions d'enfants qui mourraient chaque année, 4 000 décès chaque jour (!), parce que les femmes africaines se laissent séduire par la pub et veulent imiter ce qu'elles croient être le mode de vie en Occident.

Et pourtant, dans les pays développés, l'allaitement maternel continue à être largement utilisé pour nourrir les nouveau-nés. Malgré les articles de

certaines journaux féminins faisant savoir que cela abîmait quelque peu les seins des jolies mamans (comme si leurs seins étaient là pour les yeux et les mains des mâles et pas pour la bouche des bébés...), malgré les campagnes de publicité de Nestlé & Co vantant les avantages de leurs laits maternisés, beaucoup de mères préfèrent écouter les médecins qui démontrent que les immunoglobulines présentes dans le lait maternel protègent les nourrissons de bien des maladies infectieuses dans les premiers mois de leur vie.

Ce don gratuit des mères représente une perte pour l'activité économique productive comptabilisée, car si les multinationales de l'agro-alimentaire avaient pu vendre le substitut de ce lait gratuit, ce sont sûrement des sommes considérables qui auraient été ajoutées au sacro-saint PIB. Mais aussi des frais médicaux très lourds ont pu être épargnés, ce qui, selon les productivistes, dégraderait la rentabilité des hôpitaux... Une économiste australienne a estimé, *a contrario*, ce que permet d'épargner l'allaitement dans 3 pays⁽²⁾. Aux États-Unis, la contribution potentielle est de 110 milliards de \$ par an. Hélas pour la santé des bébés (mais heureusement pour le PIB), 2/3 de ce cadeau des mères allaitantes est perdu par sevrage trop précoce. Si les partisans de la gratuité et de l'autonomie disent donc « *Vive les seins !* », les économistes productivistes et les comptables de Nestlé grommellent « *Saleté de nichons !* ».

Alain Adriaens

(1) Définition : monade, conscience individuelle, individualité en tant qu'elle représente à la fois un point de vue unique, original sur le monde et une totalité close, impénétrable aux autres consciences individuelles ou individualités.

(2) https://www.researchgate.net/publication/249322424_Lost_Milk_Counting_the_Economic_Va

Illustration : Victorien Ezard

