

En effet, dans ce moment charnière, les débordements ne manquent pas...

Fort-es de ces nombreuses années de luttes, les liens tissés sur la ZAD et ailleurs semblent aujourd'hui porter leurs fruits et essaimer un peu partout. Le projet d'aéroport semble plus que jamais être sur le point de s'écraser. Les dernières manifestations montrent bien, à l'image du mouvement, à quel point nous sommes nombreuses et nombreux (50 000 personnes le 22 février), déterminé-es, et pas près de lâcher ne serait-ce qu'un centimètre de terrain.

À la hauteur de notre mobilisation et de nos espoirs le gouvernement cherche à nous intimider par une répression intensive. Jamais il n'y a eu autant de blessé-es par flash-ball dans une manifestation (actuellement 3 personnes gravement blessées à l'œil ont, entre autres, été décomptées) et les peines prononcées à l'encontre de participant-es à la manif ont été d'une rare sévérité (jusqu'à 1 ans de prison ferme).

Quand le gouvernement a peur il sort les crocs...

C'est donc dans cette période de turbulences que nous bouclons ce numéro. Quoi qu'il arrive, l'ampleur du mouvement et de ce qu'il créé est une victoire. Et nous espérons, par ce numéro, continuer à apporter un petit pavé à la lutte. Car une fois le projet d'aéroport vaincu il nous restera encore à dé-métropoliser son monde... ■

Les textes écrits dans les journaux « Nantes Nécropole » n'engagent que ceux qui les écrivent, ils ne sont pas représentatifs de la pensée d'un groupe, mais reflètent plutôt les diversités qui nous animent.

Aucun texte n'est signé. Ceci relève d'un choix collectif du groupe de rédaction d'assumer la totalité des textes qui suivent, bien que nous ne soyons pas toujours en parfait accord avec ce qui y est écrit.

Le CNCA est un collectif nantais présent sur la lutte de l'aéroport depuis maintenant plusieurs années. Nous nous sommes rencontrés autour de la lutte contre le projet d'aéroport. Nous souhaitons porter cette lutte au cœur de la métropole Nantaise. Assez vite lors de nos discussions, nous nous sommes renduEs compte que la question de l'aéroport n'était qu'un maillon de projets bien plus larges qui touchent tous les territoires et leurs habitantEs entre Nantes et St Nazaire.

Nous contacter : [cnca\[@\]riseup.net](mailto:cnca[@]riseup.net)

Notre site internet pour trouver nos écrits ainsi que des nouvelles :

<http://nantesnecropole.noblogs.org>

GROSSO MERDO CE QUI S'EST PASSÉ DEPUIS LE 14 AVRIL 2013

- 14 avril donc sème ta ZAD et "fin" de la présence policière
- Em Mai l'état relance des forages
- 11 mai chaîne humaine
- Juin anniversaire des manif mensuelles à Nantes
- 23 juin l'ad81 est condamnée par la préf., rouverte dans la foulée
- 3-4 août festival Aïpa/Zad partout
- 19 octobre manif anniversaire contre toutes les expulsions à Nantes
- 18 janvier rencontre inter comités
- 22 février grande manifestation à Nantes (à 50 000 pers)
- plusieurs blessés par flashball et 3 estropiés
- quelques semaines après : perquisitions, arrestations, procès lourdes peines et interdiction de manifester
- 23 avril menace d'expulsion de St Jean du Tertre, reculade de la prefecture, beaucoup de soutien.
- 17 mai, manif à Nantes contre les violences policières

2013

2014

on n'y s'est pas penché là?

La communication et la manipulation “à la nantaise”

La communication de masse à l'époque actuelle est un levier formidable pour les pouvoirs en place, ces derniers l'utilisant en majeure partie afin d'influencer les diverses populations auxquelles ils s'adressent. Que ce soit dans une visée politique ou bien commerciale (les deux étant étroitement liées), l'information va être diffusée, rabâchée, de façon à faire accepter un point de vue, le plus souvent lié à un besoin de gestion propre aux sociétés capitalistes et/ou autoritaires. Les moyens mis en place pour diffuser ces « informations » sont considérables, d'autant plus que les stratégies se sont affinées au fil du temps. Notre société étant sous la coupe des grands médias elle réagit en fonction des messages qu'ils diffusent. Leur poids est si important que les grandes puissances elles-même sont parfois obligées de renoncer à certains projets à cause de leur image, si déplorable et choquante qu'ils ne pourront pas l'assumer aux yeux du monde... Mais combien d'entreprises monstrueuses ont été menées et acceptées grâce à la collaboration des média ? N'oublions pas que la plus grande part de ceux-ci appartiennent à des grands groupes financiers. Que ce soit à l'échelle mondiale ou plus locale, les ficelles utilisées sont assez identiques. Les buts recherchés le sont tout autant : l'enrichissement de quelques-uns au dépend des très nombreux autres, le maintien des pouvoirs en place, le formatage d'une société, et la gestion des populations. L'article qui suit parle donc de notre société d'un point de vu global avant de l'examiner de plus près, à travers la stratégie de propagande des institutions nantaises.

Constat d'une situation globale.

La nouvelle n'en est plus vraiment une et cela fait maintenant un certain temps que des voix s'élèvent pour le dire et le redire, malgré les divers baillons, la diffamation, les incessantes intimidations et autres moyens de pression utilisés pour les en dissuader : la planète va mal, très mal! Au point que la vie humaine à moyens termes y est sérieusement menacée!

Petit à petit, au fur et à mesure que la menace se concrétise, la prise de conscience de cette situation se généralise.

Nous pourrions attendre de la part des pouvoirs publics, censés être les gestionnaires de notre société, une remise en question du système qui nous a mis dans cette situation. C'est le contraire qui se passe ! La remise en question est remplacée par un acharnement vers cette fameuse croissance économique, principale responsable de la situation, accompagnée d'une répression croissante envers celles et ceux qui la dénoncent.

Nous pourrions aussi attendre de la part des gens cette même remise en question et l'instauration d'un rapport de force pour pousser leurs dirigeants à changer de direction. Mais trop peu de voix s'élèvent. Lorsqu'elles s'élèvent, elles sont vite couvertes par la masse des autres voix et des grands médias qui refusent obstinément tout écart de cette logiques de croissance !

Comment ce suicide annoncé est il possible alors que nous détenons les savoirs nécessaires pour le voir venir et peut être l'éviter ?

L'humanité, soi-disant maîtresse de son destin se retrouve impuissante et désemparée, coupable et victime tout à la fois, de sa perte !

Une partie de la population se déresponsabilise (après nous le déluge...). Elle mise, par dépit, sur l'espoir irrationnel que des puissances supérieures (gouvernements, religions, science et technologies...) vont prendre soin d'elle en gérant à sa place un grand nombre d'aspects de sa vie - intérieur : à commencer par la perception de soi ; ou extérieur : sa place physique dans la pyramide de la société.

Une seconde partie, qui va grandissante est celle de l'internationale des laissés pour compte. Ceux-ci, balayés par la violence de cette société (guerres, extrême précarité, famines préméditées...), alliée aux dégradations environnementales qu'elle produit, n'ont pas le temps ni les moyens de se soucier de ces problèmes, l'urgence du moment étant de survivre... Le désintérêt quasi généralisé, et même l'hostilité, témoigné par leurs contemporains à leur égard est tout simplement un désastre collatéral.

Une troisième partie profite, elle, de la soumission acceptée ou contrainte, des deux premières pour leur imposer son pouvoir, les réduisant en une masse de consommateurs corvéables, facilement exploitables et manipulables, tout en abandonnant à leur triste sort les nombreuses victimes de ses exactions.

La frontière entre toutes ces parties reste bien entendu poreuse et floue...

Que ce soit au niveau international ou local, certains médias, généralement les plus populaires, sont une arme redoutable pour maintenir en place cet état de fait.

Communication et manipulations à l'échelle locale

Regardons comment à Nantes et dans les communes englobées par cette toute récente métropole, l'information officielle et la communication sur les très nombreux événements culturels, recouvrent les voix de la contestation.

Les administrations locales impriment chaque mois ou trimestres un très grand nombre de magazines distribués gracieusement dans nos boîtes aux lettres : Nantes Passion (mairie de Nantes), Loire Atlantique (CG44), Nantes Métropole (l'agglomération des communes qui la composent), Plein Ouest (CCI Nantes St Nazaire), La Carene (mairie de St Nazaire), etc... À ceux-ci s'ajoutent les bulletins d'information des autres communes de l'agglomération, qui eux aussi nous abreuvant depuis des années de leur propagande... Chacun de ces périodiques consacre régulièrement des pages entières de publicité pour l'aéroport et pour la métropole, le premier étant inclus dans les projets du second.

Les deux grands journaux locaux sont Ouest France et sa filiale Presse Océan. O.F. étant le principal journal du groupe « Sipa Presse – Ouest France » qui regroupe un très grand nombre de publications papiers, multimédias, radios... Sur les 1,2 milliards d'euros distribués à la presse par l'état en 2013, O.F. a touché 14.1 millions d'euros d'aides publiques.

Si pour les journaux privés un des buts principaux est l'enrichissement de l'organe de presse, le point commun partagé entre les médias publics et privés, au delà de nous « informer », est d'être un trais d'union entre les décideurs et la population.

Un autre de leurs objectifs, plus sournois celui là, est de nous donner une vision de nous même et de notre place dans la société, conforme à notre rôle de consommateurs dociles et soumis : pour nos dirigeants, il est important que nous restions de grands enfants ayant besoin d'être divertis, dirigés, surveillés de près, disciplinés, parfois punis, mais surtout flattés.

Rien d'étonnant donc à ce que la communication de Nantes Métropole et consort, dans ses périodiques et dans la presse privée, enrobe ses arguments sur ses « grands projets » par d'autres projets artistiques ludico-culturels* aux noms gentiment racoleurs : l'île de Nantes avec son « Carrousel », son « Éléphant » ou ses « Machines », son « Hangar à Bananes », les spectacles grandioses de Royal de Luxe avec leurs « Géants », les festivals comme « Voyage à Nantes », Nantes/Saint-Nazaire petite planète, etc... Tous ces points forts de la culture à Nantes, ne portent bien entendu aucune revendication ou réelle provocation, ni dans leurs appellations, ni dans leurs contenus. C'est bien normal : ils sont ultra subventionnés.

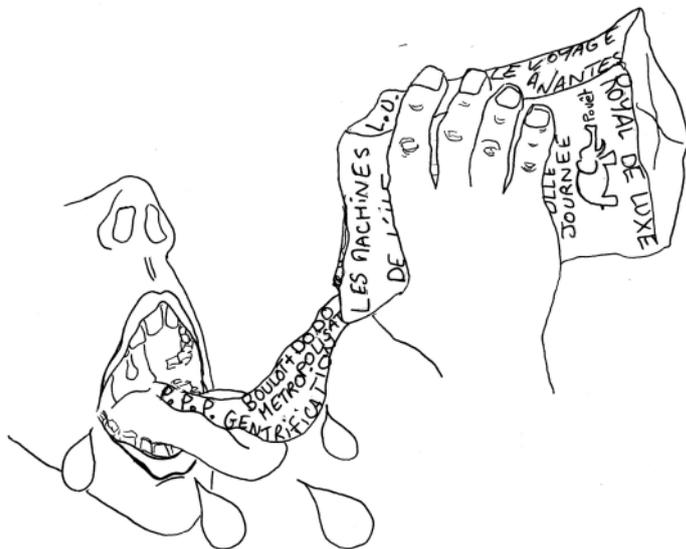
Si la démarche est de nous maintenir dans notre rôle de grands enfants à divertir, elle est aussi de nous flatter vis à vis des envieux habitants d'autres villes ou régions dans une logique de concurrence avec les autres métropoles. Tout va être fait pour les inciter à venir vivre à Nantes ! Donc, vu d'ici, « c'est trop super Nantes, vu que tout le monde il veut venir s'y installer » ! Effet boomerang garanti, l'ego des autochtones ne demandant qu'à être flatté. Il est flagrant, pour qui s'interroge, que la culture n'est plus pour les dirigeants locaux qu'une vulgaire opération de communication.

La métropole Nantes-St Nazaire : une opération commerciale monstrueuse et inique et donc inavouable dans sa réalité !

Dans notre région, un désastre écologique et humain accompagne le projet du déplacement de l'ancien aéroport, et celui de la mégalopole en devenir auquel il est rattaché. La rationalisation des territoires et l'urbanisation à grande échelle entre Nantes, St Nazaire et Rennes, ainsi que sur les zones péri-urbaines ouvertes à la construction par la suppression de Nantes-Atlantique, promet une opération immobilière tellement juteuse, qu'elle balaie toute retenue et considération vis-à-vis de ses très graves conséquences !

Dans un contexte très alarmant de dégradation généralisée de l'environnement, un grand nombre d'espèces – dont certaines d'ors et déjà en voie de disparition – qui participent à la biodiversité indispensable à la vie sur le long terme, sont sur le point d'être consciemment détruites. Des km² de zones humides, immenses éponges et réservoirs d'eau naturels, sont sous la menace d'être irrémédiablement bétonnées. Des milliers d'hectares de terres nourricières sont promis à disparaître au profit de réseaux routiers et de l'urbanisation des campagnes.

Oubliant donc le long terme et notre environnement direct, les gestionnaires technocrates de la métropole rabaissent l'humain à une simple source de profits, à un « flux », le terme qu'ils utilisent afin de rationaliser aussi notre place dans leurs projets. Il y a plusieurs définitions du mot flux.



Celle qui est la plus appropriée dans ce cas de figure est celle ci, tirée du Grand Robert : « mouvement d'un ensemble de biens ou de valeurs, apprécié en comptabilité commerciale ou nationale » !

En bref : un cheptel.

Ces perspectives pourtant bien déprimantes, sont toujours présentées et affirmées encore et encore comme des aubaines dans les journaux et les magazines, ainsi que sur les très nombreux panneaux d'affichage municipaux et par les TV locales.

Grâce au travail de sape conjoint de tout ces médias, l'attention d'une grosse partie de l'opinion est focalisée ailleurs et se détourne (pour le moment...) des très graves problèmes engendrés par les projets de la métropole. Au lieu de prévenir la population du désastre qui se profile et des menaces sur nos vies, les médias à la botte et autres « Nantes Passion » nous rabattent les oreilles de « Capitales Vertes », de rencontres sur la biodiversité ou d'aéroports HQE. Ils tentent de nous persuader que le cadre de vie que nous imposent leurs partenaires politiques et financiers est tout beau, tout sourire et porteur d'avenir. Ils relaient généreusement les paroles de Mr Ayrault, Auxiette ou Rimbert (pour ne citer qu'eux) et leurs projets économiques mortifères. Pour nous faire digérer leur soupe saumâtre d'informations déformées, ils nous servent et resservent de généreuses rasades de sacro-sainte « culture à Nantes » : un breuvage douceux, frelaté, aux relents de chauvinisme racoleur et laissant un arrière goût bien amer de tromperie !

Quand bien même elles coûtent un bras, ils espèrent que ces opérations de communication-manipulation leurs permettront de faire passer en douceur les ambitions mégalo de la métropolisation...

Il est assez aisé de trouver les montants des aides publiques dépensées pour subventionner les projets et les gros événements culturels. Ces sommes impressionnantes sont clairement affichées afin que l'on s'aperçoive de l'effort louable fourni par la ville pour cette fameuse « culture » sans cesse mise en exergue**. En revanche, il est très difficile de chiffrer avec exactitude les sommes des aides publiques locales allouées spécifiquement à la promotion de cet aéroport. Lorsqu'on essaie de les répertorier, on peine à trouver les montants exacts, mais visiblement, ils dépassent très allègrement le million d'euros pour l'année 2013, rien que pour la communication sur les bienfaits de son déplacement à Notre Dame des Landes.

Comme souligné par Nicolas De la Casinière dans le livre « C'est quoi c'tarmac », si l'on cumule les publications des collectivités locales citées plus haut, on arrive à un total tournant au bas mot autour des 2,4 millions d'exemplaires ! Combien de fois ont elles consacré des doubles pages pour nous faire accepter l'aéroport ces dernières années ? Combien de personnes, de rédacteurs, de photographes, d'entre-prises de conseil en communication, d'imprimeurs et autres fournisseurs ont apportés leurs factures à nos administrations pour leur participation aux travaux de communication sur cet aéroport ? Et parallèlement, combien d'asso ou

d'organismes sociaux, de structures médicales ou éducatives, se retrouvent en péril et se voient rogner ou retirer leurs droits aux aides publiques ?

La dose de machiavélisme, d'hypocrisie et de fourberie ainsi que les moyens financiers utilisés pour nous endormir et pour nous convaincre est énorme ! La stratégie utilisée est si bien rodée (résultat de siècles de manipulations religieuses et politiques), que pour ne pas tomber dans le panneau, il nous faut en permanence nourrir le doute et la méfiance.

Remettons en cause leurs arguments de communication, leur paternalisme et leur déconsidération !

Ne nous laissons plus bernier ni distraire encore et encore par cette société de spectacles « à la nantaise » !

Acceptons l'inconfort de la colère, de la lucidité, et de la responsabilité !



Refusons d'être en permanence sous la coupe et la surveillance des décideurs et décideuses de droite ou de gauche, alliés ou non aux écologistes. Si certains de ces derniers sont sans doute bien-pensant au départ, la plupart sont quand même avant tout intéressés par leur carrière ou victimes de leur lâcheté. Ils servent inmanquablement de caution auprès de l'opinion et finissent tôt ou tard par se laisser acheter à coup de compromis !

Refusons ce rôle insidieux de complices envieux, et tous ces rôles à la finale humiliants qui nous isolent !

Notre dignité (voir notre survie) dépend en grande partie de notre acceptation ou non de la tromperie, de notre remise en question personnelle de la place qu'en tant qu'individu que l'on occupe dans ce système, et non pas de leurs rêves illusoire de grandeur, de richesse et de clinquant matérialiste rabâchés jour après jour par leur presse corruptrice car corrompue !

* La démarche artistique de certains des acteurs de ces structures n'est certes pas remise en question dans ce texte, mais bien la perversion et l'instrumentalisation à des fins politiques de la part de rêve portée par ces créations.

** La malhonnêteté des uns fait le bonheur des autres : Ces manœuvres d'instrumentalisation de la culture à Nantes étant ce qu'elles sont, elles donnent accessoirement aisément du grain à moudre au moulin du FN, toujours à l'affût de ce type de dysfonctionnements. Ce n'est pas nouveau et ceux qui les manigancent le savent et l'acceptent dès le départ...

Quelques chiffres (liste non exhaustive...)

Le 13 mars 2013 la région signe un contrat avec Fr3 pour un montant de 900 000€ pour « favoriser l'analyse et la compréhension des enjeux locaux ». Face à l'évidente suspicion d'achat de l'orientation de l'information que suscite ce contrat, la direction du cabinet du CG s'empresse d'affirmer que « ça n'a strictement rien à voir avec l'aéroport ». Ceci n'empêche pas un journaliste de Fr3 de répondre dans une interview du Canard Enchaîné « ce n'est pas des couleuvres qu'ils veulent nous faire avaler, mais des anacondas (...) Déjà qu'on ne parlait pas beaucoup du projet d'aéroport dans nos journaux télévisés, mais alors-là, franchement, j'ai très très peur de ce qui va nous arriver ». Et Fabienne Labigne, déléguée syndicale CGT antenne France 3 Pays de la Loire, de renchérir : « Ce qui nous choque, c'est l'absence de garde-fous et les risques qui pèsent sur notre indépendance éditoriale ».

Si leurs projets étaient réellement utiles, si ils correspondaient à un véritable besoin ou une demande des administréEs, y aurait-il besoin d'investir une telle somme pour leur publicité ?

En 2013 le syndicat mixte aéroportuaire (*), regroupant divers structures administratives locales, consacre quand à lui 490 062€ d'aides publiques pour sa « politique d'information et de communication » sur le projet d'aéroport.

Camouflet

Fin 2012, Mr Auxiette, président du CG, lançait un appel d'offre pour du lobbying promotionnel pour cet aéroport sur les réseaux sociaux d'un montant de 140 000€. Cet appel d'offre ne put aboutir devant la fronde de contestation et son sabotage par les opposants au projet qui inondent le CG de demandes de dossiers. Il est annulé début 2013 !

Encore une fois, l'équipe menée par Mrs. Ayrault, Auxiette, Imbert & consort(**) et soutenue par les médias, montre son vrai visage : celui d'une équipe, soudée, volontaire et ambitieuse, mais tout aussi imbue de son pouvoir, déloyale et corruptrice ! Cette équipe n'hésite pas à transformer l'argent public en fond de propagande pour berner les habitantEs et garantir ainsi les immenses profits à venir pour les multinationales (à commencer par Vinci), les grands financiers et autres vautours, qui du haut de leurs sphères, se nourrissent de nos dettes... ■

() Le Syndicat mixte aéroportuaire est une structure de coopération inter-collectivités à l'échelle du grand ouest, constituée pour accompagner la réalisation de l'aéroport, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État et son délégataire AGO (Aéroport du Grand Ouest). Il regroupe 22 collectivités, dont six participent au financement de la plateforme aéroportuaire.*

*(**) En réalité, peu importe les noms ou couleurs politiques, car ce qui réunit ces individus, citoyens émérites et grands chevaliers du capitalisme, outre leurs croyance aveugle en la croissance économique, est généralement une grande capacité à se laisser dominer par l'avidité d'argent et de pouvoir. Cette motivation exigeante n'a pas de couleur politique et ses adeptes sont généralement interchangeables...*



Green island un K décolle !

10 BLAGUES à trouver

Le groupe mise en page a été très fortement contraint par le comité de rédaction à glisser une dizaine de blagues dans ce numéro. Saurez-vous les retrouver ?



Regard sur la communication de Nantes Métropole sur cet événement inclus dans le festival « Voyage à Nantes » de l'été 2013 (année de l'obtention du label « Capitale Verte »).
www.parcoursgreenisland.com

Voici un bel exemple d'enfumage à la nantaise : comment présenter un événement très médiocre en une exception culturelle ? On perçoit tout de suite dans le titre de l'événement (Green Island) le caractère branchouille et post-avantgardiste de cette très coûteuse et pompeuse promotion de Nantes Métropole Capitale Verte (Green Capital...!) à visée hop'la'j'tembrouille. De celle qui va plaire à coup sûr aux bobos d'ici ou d'ailleurs auxquels elle s'adresse !

Si l'on est curieuse/eux, mais aussi courageuse/eux, on peut lire dans son entier la brochure consacrée à l'événement. On s'apercevra alors qu'elle est entièrement rédigée sur ce ton (municipal-nantais) mi-paternaliste, mi-éducatif. Elle donne l'impression de s'adresser à des adultes légèrement attardés et en manque de repères pour croire encore à cet avenir « radieux » qui dans le bétonnage se profile, et qu'on nous vend avec un soin attentionné.

Comme on raconterait une belle histoire à un jeune enfant qui réclame un peu de rêve et d'enchantement avant de s'endormir pour la nuit, on nous berce de jolis termes du style « circulation douce », « arche des gallinacées », etc... On nous y offre une ballade, tirés par le bout du nez tout au long d'un joli circuit. Un parcours a été peint en vert sur les trottoirs, pour pas se perdre, et nous serons guidés virtuellement par un personnage nommé James Lloyd, jusque là inconnu du public, à l'exception des herboristes et de quelques pseudo-cultureux-locaux.

Ce personnage historique étranger (mais européen et anglo-saxon, donc branché lui aussi ; Yes !) s'installe à Nantes en 1831. Il fait partie des notables d'alors. Il est cultivé et apparemment raffiné (sauf quand il s'engueule avec ses pairs, que ça finit en pugilat et qu'il fait don du résultat d'une vie de travail à la ville d'Angers, fâché qu'il est avec Nantes* : RIP).

Même si la fin est triste, ceci est une bien belle histoire (quoique un peu soporifique). Dès lors que l'hypnose aura fait son effet et que « Bobo », bercé et béa s'empaffera après sa quête de culture et sa bonne marche sur les trottoirs des rêves, le nez sur sa ligne verte, les fonds pourront alors être investis (et savamment redistribués...) dans les projets d'urbanisme mégalomanes de notre « jolie » métropole. Les pelleteuses pourront donc continuer à détruire, creuser et reconstruire, mais en mieux hein... : en plus attractif !

On mettra lourdement l'accent sur quelques pauvres mètres-carrés de terre de-ci de-là, bien carrés et encadrés par du béton : les « jardins botaniques » !

Cette nouvelle cité, venant en superposition à l'ancienne, sera plus pratique pour la circulation des flux, pour la surveillance des individus et surtout plus rentable pour le capitalisme gourmand.

Quand à la grosse majorité des gens : ils resteront tout autant au chômage ou iront tout autant dépenser leur vie à travailler - dans un rêve d'enrichissement et de bonheur illusoire - le tout sous vidéo-surveillance, pistés par les RFID, et encadrés/réprimés par les flics...

Encore une fois, on a donc employé de très gros moyens publicitaires, avec l'aide d'une soi-disant « culture » bien propre sur elle ! Celle-ci par-contre est un peu fadasse : tellement encadrée et pervertie par son rôle publicitaire, elle a perdu tout son mordant créatif, sa subversion naturelle et l'indispensable remise en question qui va avec... ■

(* Wikipédia : James Lloyd



Green island vue du ciel...

La mobilisation de la subjectivité dans la métropolisation à Nantes

Pour comprendre les enjeux autour de ce qui se passe dans l'aménagement de la métropole de Nantes, il faut reprendre l'histoire depuis la fin des années 80. Pour développer la ville, les élites locales ont choisi une option sur la longue durée orientée officiellement vers la culture depuis la fermeture des chantiers navals en 1987. Le tertiaire avait déjà amorcé son développement depuis un certain temps avec l'installation de l'Insee, de l'Etat Civil du Ministère des Affaires Étrangères, du Casier Judiciaire national, des Naturalisations, des Pensions au milieu des années 80. A la fin des années 90, Bouygues Telecom est arrivé, de même que la Direction du Service Informatique Voyageurs de la SnCF, La Poste a transféré une partie de ses services financiers sur Nantes. Le service des Passeports et des Visas longs séjours du Ministère de l'Intérieur a été créé à Nantes dans la dernière décennie. La construction du siège social du CIO et du Crédit Mutuel vient de commencer. Attirer les entreprises tertiaires est un souci permanent de la politique de Nantes Métropole.

Le choix de la culture est visible par l'organisation d'événements comme les Allumées, le Festival des Trois Continents, le Festival d'Été, Tissé Métisse, les Utopiales, Scopitone, la Folle journée, les parades de Royal de Luxe. Du côté des équipements, il y a eu la construction du Palais des Congrès, puis la création de l'espace culturel LU, « le Lieu Unique ». Une reconstruction architecturale postmoderne des locaux industriels, ceux où étaient fabriqués les petits Lu nantais, une reprise du passé pour l'intégrer à la vie culturelle d'aujourd'hui. Les événements organisés ont souvent une apparence non-conformiste voire provocatrice. Mais au-delà des apparences, c'est bien un lieu institutionnel qui utilise la culture comme bouillonnement créatif d'agitation, mais c'est surtout un moyen d'intégration au capitalisme contemporain, cela a été très clair lorsque les personnes mal-logées ont occupé une partie des locaux non utilisés l'hiver 2012. L'aspect contestataire de LU a vite montré ses limites.

Dans le cadre de la construction d'équipements culturels, il faut citer l'implantation d'un Zénith au milieu des années 2000. Mais, la grande affaire du développement de Nantes, c'est le réaménagement du quartier de l'Île de Nantes. Dans le cadre de la métropolisation, les métropoles ou les villes qui aspirent à le devenir doivent se donner les moyens de grossir, il s'agit de grandir ou de dépérir, c'est une thèse implicite qui n'est jamais discutée ou discutable. Le monde urbain serait générateur de richesses en lui-même en s'appuyant sur les activités tertiaires et un système de production en réseaux dont les bases sont les réseaux de transports, les réseaux d'énergies et informatiques et les réseaux de services.

C'est le développement d'une économie en archipel avec une articulation centre / périphéries. Dans cette évolution néolibérale, l'image culturelle et patrimoniale des villes est très importante, il est question de marketing territorial, de compétitivité et d'attractivité. Les avantages des villes se mesurent à la taille des marchés, à la présence de main d'œuvre qualifiée, de l'accès possible aux sources d'information, à la présence de services, à la possibilité d'utiliser de la sous-traitance, à la présence d'une économie intellectualisée, à la densité des transports et à leur bon fonctionnement, au dynamisme culturel toujours renouvelé.

La métropolisation nécessite que l'investissement public se porte sur l'enseignement, la recherche, les infrastructures de transport, les différents réseaux indispensables à la vie urbaine actuelle. Tout cela est bien présent à Nantes, comme une autre caractéristique : l'absence de transparence dans la conception de l'urbanisme accompagnée d'une omniprésence de la communication pour vanter tous les projets en cours et la vision de la ville à long terme alors qu'il n'y a pas de discussion démocratique sur ce développement. Face à la crise industrielle, promouvoir la culture a permis de lier une logique du lieu – l'Île de Nantes – à une logique de marché. La notion de « média territoire » associe l'attractivité et le marketing propre au territoire en question. Ces dernières années des grands événements sont organisés sur l'Île de Nantes qui tend à devenir une sorte de parc d'attraction avec la halle d'Alstom transformée en halle des Machines. Ces grands hangars sont devenus des Nefs, dont une est dédiée à l'Éléphant qui fait sa promenade régulière pour amuser les enfants.

Maintenant, nous pouvons tourner dans un Carrousel dédié aux Monstres marins, ce manège, qui est une création du centre des Machines, vient d'obtenir un prix mondial.

Pour compléter l'aspect culturel de l'Île de Nantes, Nantes Métropole a regroupé diverses associations culturelles nantaises au sein du lieu nommé La Fabrique et a créé une nouvelle scène de spectacle attenante, Stereolux, pour remplacer l'Olympic. Un pôle média avec Fr3 avec une école multimédia déjà implantée va se mettre en place, tout cela pour renforcer l'aspect culturel de l'Île de Nantes. Il faut aller vers une culture créative, l'innovation culturelle. Le fait que le label Capitale Verte a été décerné à la ville de Nantes pour l'année 2013 permet d'adjoindre l'écologie à la culture, d'où une inflation de discours et d'événements autour du thème de l'écologie et du développement durable, ce qui doit servir à faire oublier les dégâts écologiques faits à Notre Dame des Landes ou dans le réaménagement de Nantes comme pour le Square Mercœur.

Un mémorial dédié à l'abolition de l'esclavage a été construit par la multinationale Vinci. Cette création aurait pu être une étape importante pour se réapproprier le passé esclavagiste de Nantes, mais ici il s'agit de donner une bonne image de la ville moderne. Cette opération a tout d'une célébration à la gloire de la démocratie parlementaire contemporaine. C'est bien l'abolition de l'esclavage qui est célébrée et mise en scène, donc la générosité des blancs démocrates, les luttes des esclaves sont occultées. Il reste une trace postmoderne au travers des anneaux de Buren, une forme esthétique colorée pour enchanter le lieu.

La réappropriation du passé est multiforme sur l'Île de Nantes, un des plus voyantes ce sont les grues Titan dont la célèbre grue jaune. Les « Nefs » sont des cathédrales de la culture et des loisirs, les anciens rails ont été conservés sur le quai des Antilles où est implanté le Hangar à Banane dans l'Île de Nantes. C'est un endroit où sont situés des lieux d'expositions, des bars, des restaurants, des boîtes de nuit où nous sommes conviés pour faire la fête et consommer de la culture. C'était un des espaces où s'est déployé une partie de l'événement culturel Estuaire en 2010 - 2011, puis Voyage à Nantes en 2012. En 2013, l'aubaine pour Nantes Métropole c'est le prix Nantes Capitale Verte.

C'est dans la zone au nord de Nantes près de l'Erdre que la Technopole a été implantée avec diverses grandes écoles. Ce Technopole est un élément important de la métropolisation, on retrouve ce souci d'avoir de grandes écoles et des Technopoles dans toutes les villes d'une certaine importance.

A chaque fois le même discours s'exprime, il s'agit d'attirer les entreprises, de développer des pôles d'excellence, d'être compétitif, innovant, de promouvoir de nouveaux métiers, de bien se placer dans la concurrence mondiale et nationale. Ce schéma, on le rencontre à l'intérieur même de l'espace de Nantes Métropole. Le journal municipal de Rezé parle du nouveau quartier « technopolitain » créé autour de l'IRT Jules Verne de Bouguenais, l'Institut de recherche Technologique : « Une vraie chance pour le Sud-Loire, un élément majeur d'attractivité pour l'ensemble du territoire de la métropole. » La reprise du passé et la continuité dans le changement passe ici par la figure de Jules Verne qui est donc sollicité pour parrainer ce voyage au centre du développement capitaliste de la région nantaise.



Le pari sur l'avenir passe par la recherche technologique et scientifique. Nantes n'échappe pas à la règle, il est dit tout à fait ouvertement qu'il faut aller vers une économie de la connaissance. Un des exemples est le pôle bio-technologique implanté derrière le nouveau Palais de Justice dans une ancienne halle Alstom. Une des entreprises phares de ce cet ensemble c'est celle qui s'est détachée de l'Université de Nantes pour faire des analyses ADN et des recherches à partir des gènes, elle se nomme IGNA, Institut Génétique Nantes Atlantique. Elle est spécialisée dans l'expertise médico-légale génétique, elle se présente comme le leader de l'expertise génétique en France. C'est une pièce importante du dispositif d'apartheid social dans notre pays, elle permet d'alimenter le fichier des empreintes génétiques nommé le FNAEG.

Pour le projet Île de Nantes, l'insistance sur la culture et l'économie de la connaissance permet de faire vivre ce qui est nommé un « marketing territorial » pour attirer les cadres tout en cherchant à s'insérer dans des réseaux européens et à revitaliser l'esprit d'entreprise de Nantes. Nantes Métropole essaie d'agir au niveau de la représentation collective de la ville en insistant sur une conception marquée par les valeurs de partage et de solidarité, même si dans la pratique c'est très souvent l'inverse qui se passe. Il faut essayer de développer l'adhésion à la nouvelle forme de territoire qu'est l'Île de Nantes, c'est ce qui a été fait avec Nantes Capitale Verte pour obtenir une notoriété internationale et développer cette fameuse attractivité tant désirée, cette valeur suprême que serait le dynamisme culturel et écologique propre à Nantes. Pour que l'Île de Nantes soit elle-même attractive et que le pôle tertiaire devienne conséquent, plusieurs structures ont été transférées sur place : l'École Nationale Supérieure d'Architecture, la Maison des Avocats, etc. Dans ce cadre, les technologies relationnelles ont un rôle clé pour mettre en avant le « média territoire ». Pour que tout cela fonctionne, il faut que la collaboration régulière des habitantEs soit effective, il s'agit de penser et de mettre en œuvre un devenir contributif de la population, un « essaimage créatif » qui produise de façon permanente la vie rêvée pour l'Île de Nantes. C'est une sorte de fiction qui doit devenir réalité, les habitantEs se doivent de participer, c'est pensé pour nous, avec nous, enfin c'est qui est affirmé officiellement, parce que dans les faits c'est conçu sans nous et cela nous est imposé. C'est une gestion de projet banale aujourd'hui, comme un projet d'entreprise, ici c'est une métropole, mais cela n'a pas d'importance, les méthodes sont les mêmes. Les implicites du développement économique capitaliste ne font pas partie de la discussion. Par contre, vous êtes sollicitéEs de multiples façons pour vous projeter vers Nantes 2030. L'important c'est de participer, même si vous ne reconnaissez pas vos propositions. La mise en avant de la culture et de l'écologie dans la forme de la ville est un excellent moyen pour accentuer la dépolitisation qui entoure ces projets,

parce qu'aucune discussion sur ce choix et ses enjeux n'est possible. On nous propose une communion, un partage d'émotions, pas une discussion démocratique.

Pour éclairer la situation actuelle, on peut revenir sur l'histoire de notre société. Dans la première période du capitalisme, le corps a été mobilisé. La source de la richesse est passée de la terre sous la féodalité au travail humain dans la mise en place de la modernité capitaliste, aujourd'hui c'est l'immatériel, la connaissance, la culture et la finance qui deviennent source de profits. Le corps a été mobilisé par les disciplines, aujourd'hui pour capter l'esprit et la subjectivité le système utilise la liberté et l'implication des sujets. Il est important de noter la mobilisation des sujets sur le plan mental et émotionnel dans le fonctionnement du projet Île de Nantes. Il joue sur le désir, la culture et l'écologie, il cherche notre adhésion même s'il utilise l'apartheid social pour surveiller et réprimer les opposantEs au projet d'aéroport aussi bien à Nantes qu'à Notre Dame des Landes.

Les politiciens ont beau être optimistes, la réussite du projet n'est pas encore acquise, d'une part la population ne se précipite pas pour consommer massivement sur l'Île de Nantes malgré les énormes sommes d'argent dépensées en communication, d'autre part il faut que le grand jeu de go concernant l'aéroport fonctionne. Il faut tout d'abord déplacer l'aéroport actuel de Bouguenais vers Notre Dame des Landes pour ensuite implanter le Min et construire des logements pour faire vivre 15 000 ou 20 000 habitantEs sur les espaces libérés à Bouguenais. Ensuite, le CHU pourra alors être reconstruit sur l'Île de Nantes, ce qui dégagera des terrains en centre ville pour les projets immobiliers. Puis, comme il y aura de grandes surfaces vides à la place du Min et plus aucune contrainte liée à la sécurité aérienne (actuellement à cause de cela il est interdit de dépasser 4 étages dans les constructions d'immeubles) l'urbanisation pourra se développer librement sur l'Île de Nantes comme au Nord de Nantes. Au milieu de tout cela, quid de l'usine Airbus et ses 1 850 salariés, qui a besoin d'une piste pour recevoir le Beluga ? ■



Les tags qui tachent entre subversion et récupération, les murs racontent leur ville

« Une véritable nuisance », « un coût important pour la collectivité », « dégradation de bien public qui doit être sanctionnée » car renforçant « le sentiment d'insécurité », bref, « la lutte contre les tags, une priorité ! » affirment haut et fort des représentants de Nantes Métropole. Les décideurs n'aiment pas ce qui leur échappe. Classique. Pourtant, de l'aveu des mêmes, le tag, c'est aussi « un art vivant qui bouscule le paysage urbain » ; et Nantes se veut « une ville emblématique du graffiti et plus globalement de la culture street art » en organisant expos et jam graffitis... Comment différencier l'un et l'autre ? À quelles conditions est-on de l'art ou de la dégradation aux yeux des technocrates qui veulent nous métropoliser ? En quoi la politique concernant le graff à Nantes est révélatrice de leur vision de la culture et de l'art ?

L'idée qui nous intéresse ici est celle-ci : qu'est-ce que veut (nous) dire le tag ? Quelles sont les valeurs, implicites ou explicites, qui le portent ? Pratique née dans les villes et ses quartiers les plus populaires, initiée par les punks et qui a lancé et porté le mouvement « urbain » hip-hop, le graff est né des enfants de la ville, de ceux qui y sont nés et qui n'ont connu qu'elle. Au sens le plus strict, le graff consiste à peindre sur un support qui lui préexiste et qui avait une autre destination à l'origine. L'idée est d'être vu par le maximum de personnes, et, par conséquent, ça se passe le plus souvent à l'air libre, dans l'espace public.

Notre propos n'est pas ici esthétique, il ne s'agit pas de déterminer si c'est beau ou pas. Nous ne sommes pas critiques d'art. À ceux qui estiment que ce n'en est pas, nous nous permettons simplement de remarquer que ce qui est considéré comme de l'art aujourd'hui n'a sans doute pas de leçon à donner à ce niveau-là, et constitue bien plus un objet de spéculation financière, un prétexte pour la socialisation de la bourgeoisie internationale, et une façon pour elle de se distinguer. Par comparaison, en effet, le tag n'a pas grand-chose à voir avec de l'art... et aurait raison de le revendiquer !

Passons. Ce qui est significatif ici est que le mouvement graff porte dans son essence l'idée de réappropriation de l'espace, un espace conçu par et pour d'autres. Cet urbanisme fait pour entasser, surveiller, contrôler, manipuler, fluidifier et rentabiliser, devient par l'action des graffeurs un lieu d'expérimentations, de création et d'art. Cantonné aux musées, voilà que l'art passe par la grande porte et envahit l'espace public. Il doit faire partie du quotidien, revendiquent à leur manière ces peintres nocturnes. Il ne peut y avoir de séparation entre l'art et le reste de la vie.

Par ailleurs, cette pratique implique l'illégalité, elle porte au plus profond d'elle la subversion, qui conditionne sans doute toute pratique artistique. L'acte de création, par définition, dépasse l'existant, repousse les limites, déborde... et donc remet en cause le réel institué. L'acte de création est un acte de résistance, affirmait Gilles Deleuze, quand les résistants à l'occupation nazie insistaient : résister, c'est créer.

Enfin, cette pratique est gratuite, et ses auteurs sont anonymes. De fait, la notion d'auteur est remise en cause dans le tag, ce qui permet d'éviter la marchandisation et la personnalisation (dans l'art contemporain, on paie plus pour posséder un auteur que parce qu'on apprécie l'œuvre). De façon paradoxale cependant, puisque les œuvres sont des « signatures », et l'objectif étant qu'elles soient le plus présentes partout, entraînant un mélange étrange de fierté et de reconnaissance anonyme. Tout le monde et personne ne nous connaît.

Face à cette pratique, la métropole « attractive, ludique et festive » tient deux discours et deux politiques, apparemment contradictoires, mais en réalité tout à fait cohérents, et représentant parfaitement sa politique culturelle de façon plus large.

Nous l'avons vu, derrière la communication, la répression est sans pitié. Au niveau du graff, la ville de Nantes est sans doute une des plus aseptisées de France, pour ne pas parler de l'Europe. L'objectif des différentes brigades (entreprises privées sous-traitées par la municipalité) spécialement affectées à cette activité est de nettoyer tout tag dans le centre-ville en moins de 15 jours.

La ville se vante d'y consacrer un budget de 1,2 millions d'euros. 138 000m² de graffitis ont été effacés en 2012, et entre 30 et 40 graffeurs par an sont

arrêtés et condamnés à des travaux d'intérêt général ou des amendes allant jusqu'à 3000 €. Dans le même temps, des murs sur lesquels les taggueurs posaient depuis toujours sont détruits, comme aux fonderies près de l'éléphant ou dans le bas-Chantenay. La pratique y était tolérée. Elle ne l'est plus.

On peut même déceler un acharnement spécifique des unités de nettoyage sur les écrits politiques et contestataires. Pourtant, des tags fachos peuvent rester une semaine sur les parois du squat le Radisson sans passer par la case karcher. Recouverts par les soins de militants de l'autre bord, ils sont nettoyés le lendemain... On peut ainsi distinguer un régime à trois poids trois mesures : les slogans politiques sont virés le lendemain, les blazes des taggueurs peuvent trainer 15 jours ou sont tolérés sur les palissades des chantiers, et les œuvres de street art, qui plaisent aux bobos (les nombreux space invaders, par exemple), quand ils ne sont pas complètement réintégrés à la politique culturelle officielle, comme les œufs sur le plats visibles depuis le « nid » de la tour de Bretagne, sont mis en valeur et peuvent se montrer indéfiniment.

Cependant, le capitalisme démocratique contemporain a compris qu'il est plus intéressant de récupérer que de réprimer totalement. Et la culture socialiste à la Nantaise est sans doute à l'avant-garde de ce nouveau type de gestion et de contrôle de la population. On prend ce qui nous intéresse, afin de satisfaire les naïfs, et on réprime ce qui gêne, quitte à vider de son sens le mouvement, et à faire tourner l'hypocrisie à plein régime.

Le mouvement tag sera donc glorifié lors d'événements spectaculaires et médiatiques. L'été dernier, les cultureux ont fait venir des taggueurs célèbres d'un peu partout pour organiser un « parcours graffiti » sur des murs vites repeints une fois l'opération « communication attractivité marchandisation tourisme » terminée. D'un art produit par les classes populaires, on a fait un art consommé par les cadres supérieurs.



Pour d'autres événements tout au long de l'année, la mairie a systématiquement recours à la même association, ultra subventionnée et qui détient un monopole sur le tag officiel et légal à Nantes. C'est un mécanisme vieux comme le monde, mais qui marche toujours. Le collectif 100 pression est composé d'authentiques graffeurs, de véritables passionnés qui peuvent désormais vivre de leur passion, à condition de troquer les fondamentaux de leur mouvement artistique évoqués plus haut. Que reste-t-il de populaire, d'underground et de subversif dans l'art subventionné ? Leur existence n'est qu'une caution.

Si la plupart des murs sont détruits, si les taggueurs sont pourchassés par la police et n'ont presque plus nulle part où s'exprimer ou simplement s'exercer ; la mairie, de son côté, communique sur le fait qu'elle met à disposition – dites merci – des murs légaux. À un mètre près, la même œuvre est une dégradation lourdement réprimée ou de l'art fallacieusement encensé ! En fait, ces murs ont toujours été utilisés par les graffeurs. La pratique y était tolérée. Désormais, elle est encadrée. Pour y bomber en toute tranquillité, il faut montrer patte blanche. La mairie de gauche daigne que la populace représente ce qu'elle a sur le cœur si celle-ci fait une demande d'autorisation à pick up production, une autre association (tiens, tiens).

Chaque artiste est donc enregistré, et doit signer une charte dans laquelle sont rappelées les nombreuses lois réprimant la pratique illégale. Au détour d'un article, il est également précisé que les graffeurs doivent « bannir les propos ou signe injurieux, partisans, religieux, racistes ou incitant à la haine ». Les services de la mairie se réservant l'interprétation du mot « partisan ».

Par exemple lorsque le mur, pourtant légal, de Vincent Gâche s'était demandé « où sont les gens du voyage à Nantes ? » Le jeu de mots fut censuré deux jours plus tard par la métropole attractive, ludique et festive, qui avait alors jugé que « le message ne correspond[ait] en rien à la démarche artistique pour laquelle ce mur est réservé ».

Nous en voilà aux faits. Résumons : qu'est-ce qu'une démarche artistique pour les décideurs ?

- C'est une démarche qui ne parle pas de politique, ou en tout cas qui ne remette pas en cause la leur.
- Une démarche entièrement contrôlée et orientée par le pouvoir.
- Une démarche qui limite l'implication populaire, et dans laquelle les gens sont réduits au rang de consommateurs.
- Une démarche marchande.
- Une démarche qui doit avoir pour seuls objectifs de rendre attractive la métropole aux yeux des entreprises en divertissant ses cadres supérieurs. ■

Libertan, j'effacerai ton nom...

À Nantes, depuis septembre, un nouveau titre de transport est apparu et compte bien s'imposer comme LE titre de transport. C'est une belle petite carte avec un doux nom qui devrait nous mettre en confiance : Libertan... Passer au travers de cette annonce relève du défi tant le rabattage médiatique et publicitaire a été intense (à ce rythme, cette année, Nantes sera peut-être Capitale Européenne de la Propagande). Mais avec elle, et de façon plus discrète, est aussi arrivé le ticket de bus à 2 euros... Et oui, tout est fait pour nous inciter à prendre une carte qui nous promet de nous faire payer « seulement » 1,38 euros. Cela nous ferait presque oublier qu'il y a encore 4 ans, le ticket était à 1 euro 30... Au bout du compte on ne gagne rien, mais eux si... Car cette nouvelle carte est une superbe arme économique et politique. Regardons de plus près...

Encore une histoire de contrôle et de gestion

Même si le fait d'avoir une carte avec son état civil et sa photo n'est pas une nouveauté, puisque la carte d'identité a été rendue obligatoire par Pétain en 1940, le fait que cette carte puisse automatiquement enregistrer là où elle passe et puisse alors servir de titre de transport n'est possible que depuis la commercialisation d'une nouvelle technologie, la RFID (Radio Fréquence Identification).

En effet la technologie RFID utilisée dans cette carte sert avant tout au contrôle et à la gestion des flux. À l'origine, cette technologie, qui consiste à implanter des puces contenant tout un tas d'informations et qui peuvent, grâce à un lecteur, être lues et réécrites, a été développée pour un usage militaire. Deux utilisations ont alors été principalement exploitées. D'une part le contrôle d'accès, dont les militaires sont friands, et d'autre part le suivi de produits dont l'industrie a vite compris le potentiel économique. On a donc une technologie qui a permis de renforcer encore plus le quotidien sécuritaire en contrôlant par exemple l'accès aux immeubles avec les badges « vigik », l'accès aux parkings avec les cartes résidents ou même l'accès à la nourriture de certains établissements scolaires avec les cartes de cantines...

Et parallèlement, on voit, grâce à la RFID, des industries entières se réorganiser en rationalisant au maximum leurs chaînes de production. On trouve désormais des matières premières « pucées » et dont chaque produit qui en sera issu sera lui aussi « pucé » et ce ainsi de suite jusqu'au produit final mis en rayon. Avec des lecteurs positionnés tout le long de la chaîne, les patrons peuvent ainsi suivre en temps réel où se situent tous leurs produits et rentabiliser au maximum la production en diminuant toujours plus les pertes.

La cadence des ouvrières est alors analysée en permanence et s'il y a de la perte on sait directement où et quand elle a eu lieu... Bref, les bénéfices que peut apporter la RFID dans l'industrie sont considérables, mais pas pour tout le monde. Une fois de plus ce sont les patrons qui en tirent les bénéfices, et les ouvrières qui doivent s'aligner sur les nouvelles cadences.

Avec le temps, cette technologie s'est répandue à tous les pans de nos vies. On la trouve par exemple dans nos vêtements issus de l'industrie textile, sous la peau des brebis d'élevage (au grand dam des éleveuses qui sont toujours plus contrôlées), dans nos passeports, nos voitures (clefs et/ou passe autoroutier), nos cartes bancaires, et même nos animaux de compagnie. Et maintenant, grâce à la Libertan, dans notre carte peut-être la plus quotidienne : celle des transports.

Payer comme on respire

En utilisant cette carte on est alors censé bipper à chaque montée dans le bus (et le tram selon les abonnements). Un « bip » beaucoup plus simple et anodin en apparence. Mais tout le piège est là, car ce « bip » à un prix, celui du (cher) titre de transport. On a alors un sentiment de simplicité voire de liberté, mais notre compte lui, beaucoup plus mathématiquement, accumule les factures. C'est là tout l'art de la banalisation du paiement et de sa « dématérialisation ». Le fait de ne plus physiquement sortir son porte-monnaie où l'on peut « matériellement » voir combien il nous reste nous fait tout simplement oublier petit à petit que l'on paye et rend alors cet acte totalement banal. Cela incite tout un tas de personnes qui, avant, auraient préféré marcher, faire du vélo, ou tout simplement courir en cas de contrôle, à monter et payer leur titre de transport.

La sécurité encore et toujours

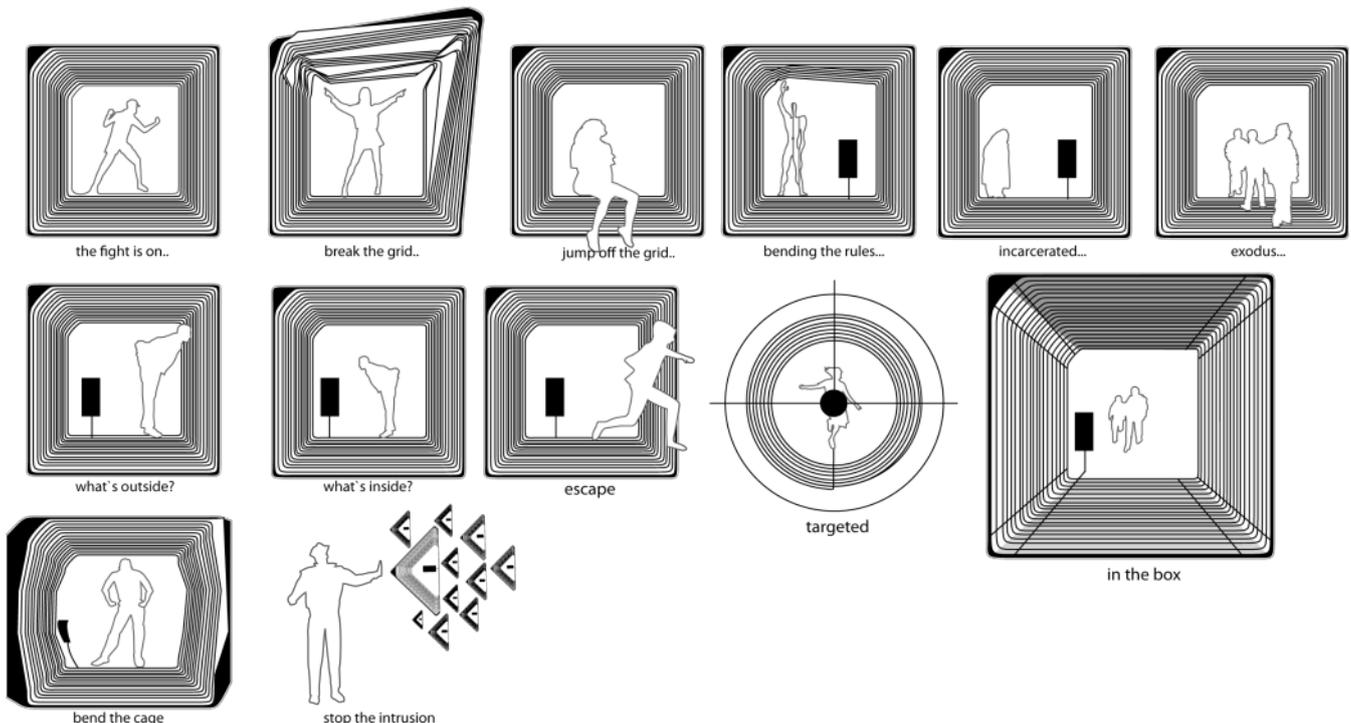
Sous couvert de simplicité c'est un nouveau bout de notre autonomie et du contrôle de nos (maigres) économies que l'on nous enlève.

Ce mode de paiement se développe de plus en plus. Par exemple, en Espagne, une discothèque propose d'implanter une puce RFID dans le bras de ses clientEs. Ces dernierEs peuvent alors à leur guise se promener partout (l'accès à la zone VIP leur sera automatiquement facturé) et payer leurs boissons en tendant simplement le bras devant un lecteur, le paiement sera également automatiquement prélevé sur le compte en banque... De la même manière, des expériences sont menées en Australie, où un supermarché, ayant équipé tous ses produits et ses clients de puces, propose de n'autoriser l'accès qu'aux clients « pucés », qui peuvent alors à leur guise prendre tous les produits et partir sans passer par la caisse (qu'il n'y a d'ailleurs plus). Des portiques s'occupent de comptabiliser combien de produits sortent et avec quelle clientE, en débitant automatiquement sur le compte de cette dernière...

Le fait que certaines personnes s'octroient le droit de décider de vendre des ressources à d'autres est un grand acte de domination, et tout l'ordre social actuel est maintenu par ce pouvoir. Celle ou celui qui paye se retrouve alors en position de soumission, mais cette situation était jusqu'à présent bien souvent consciente on pouvait alors décider (ou pas) de refuser cette soumission (par le vol ou en refusant d'avoir tel ou tel produit par exemple). Mais en banalisant le paiement c'est tout ce schéma de domination que l'on banalise et que l'on rend normal. Se révolter devient alors bien plus dur...

La FRID se veut être une technologie de sécurité. Considérée comme le nec plus ultra, on la retrouve même dans les passeports biométriques. Même si elle donne du fil à retordre aux faussaires classiques, elle n'est en réalité pas si « sécurisée » que ce que l'on veut bien nous faire croire. En effet, des hackers américainEs se sont amuséEs à passer les frontières avec des passeports biométrique appartenant à.. Elvis Presley ! En dehors de la blague, cela montre bien à quel point (et on ne va pas s'en plaindre) cette technologie soi-disant « inviolable » n'est en réalité qu'une porte blindée posée à côté d'une fenêtre grande ouverte... Une autre expérience de hacker américainEs est également intéressante. Après avoir confectionné une antenne maison et un lecteur RFID illes se sont baladéEs dans la rue en voiture. Illes ont alors réussi à lire et donc à copier toutes les puces de passeports biométriques passant à 50 mètres à la ronde... Quand des particuliers peuvent aussi facilement réaliser ce genre d'opération on imagine alors avec quel facilité un état pourrait mettre en place un dispositif qui lit et analyse en tant réel qui passe dans la rue et pourrait alors signaler qui ne devrait pas être là...

Pour en revenir aux transports, Libertan est présentée comme une innovation en termes de sécurité. Comme nous venons de le voir, cela n'est pas si vrai. Ce qui change réellement, ce sont les savoirs qu'il faut pour falsifier un titre de transport. Avant (ou aujourd'hui, car il reste encore des tickets papiers), différentes techniques, peu coûteuses et facilement utilisables, nous permettaient de fabriquer nous-mêmes des « titres en règle ».



Dorénavant il va falloir se lancer dans l'informatique et acquérir les connaissances et le matériel spécifique... La falsification devient alors une affaire de spécialiste. C'est là encore une part non-négligeable de notre autonomie qui s'amointrit, et c'est surtout un renfort accru du contrôle de la population.

Suivis à la trace

La RFID permettant le traçage des produits à tous les stades de leur production, on comprend alors comment il est simple d'adapter cette technologie pour suivre les déplacements des personnes utilisant leur carte de transport. C'est là une application très importante de Libertan.

Il est en effet dorénavant possible de retracer totalement n'importe lequel de nos déplacements car, à chacun de nos bips, c'est notre identité qui est enregistrée dans un fichier avec, à côté, l'heure, la date et le lieu où a eu lieu le bip. Une fois ces informations recoupées (en quelques centièmes de seconde pour un ordinateur), on peut alors en déduire quels ont été l'ensemble des déplacements d'une personne.

En plus de renseigner sur chacun de nos trajets, il est techniquement tout à fait possible de déclencher, en temps réel, une alerte quand une personne précise bipe sa carte quelque part, où quand un groupe de personnes précis bipe dans le même tram, ou encore quand n'importe quelle personne habitant dans tel quartier vient de monter dans un bus en direction du centre ville... C'est une énorme arme de contrôle social que viens d'acquérir la Tan.

Cette dernière ne se cache d'ailleurs pas de la collaboration qu'elle va activement effectuer avec la police. Pascal Leroy, son directeur commercial déclare : « Les données personnelles (nom, prénom, adresse, photo, coordonnées bancaires) sont conservées deux ans après la fin de la relation commerciale, sauf s'il y a un litige où on les garde plus longtemps. Elle sont alors archivées, consultables par la police pendant dix ans [...] Les « données de validation », date et heure de montées à bord, sont gardées quatre mois puis dix ans dans un coffre fort, pour la carte de paiement au coup par coup. Et une journée et dix ans pour l'abonnement illimité. »



Les pratiques de traçage de la population ont le vent en poupe ces derniers temps. Et les applications de la RFID ne font qu'étendre à toute la population et à tous les pans de nos vies ces pratiques. À l'heure où l'on parle du « scandale » des écoutes de la NSA alors que tous les états pratiquent ce genre d'espionnage, la France a adopté en décembre dernier la Loi de Programmation Milliaire. Dans ce vaste programme qui, grosso modo, redéfinit l'organisation militaire pour les années à venir, un article est apparu (le numéro 20) légalisant la collecte de données personnelles ainsi que la géolocalisation de tous les téléphones portables en temps réel. Ces données pouvant grâce à cette loi être récupérées dans le cadre non plus simplement des affaires dites de « terrorisme » mais également pour tous les délits et pour « sauvegarde du potentiel économique » du pays... Et ce ne sont plus seulement les services militaires et de polices qui pourront y avoir accès mais également tous les services relevant du ministère de l'économie et du budget...

On savait déjà que les services secrets récupéraient ce genre d'informations à notre insu (en mars dernier un document secret britannique révélait d'ailleurs comment la DGSE collaborait étroitement avec Orange), mais c'est un pas de plus qui est franchi en légalisant cette pratique.

Un choix de société

Que ce soit avec la LPM (Loi de Programmation Militaire) ou libertan, on voit bien que c'est une politique toujours plus sécuritaire qui se met en place. Mais là où c'est encore plus vicieux, c'est que cette politique ne s'insinue pas uniquement dans la rue, mais également dans nos têtes. Les technologies de contrôle comme la RFID sont tellement omniprésentes que l'on commence à les intégrer nous même volontairement dans nos habitudes. Une société française a d'ailleurs trouvé le filon (<http://www.i3s-solutions.fr>). Elle propose des solutions « anti-fugue » et « anti-errance ». Il faut entendre par là qu'elle équipe les jeunes enfants en crèches de puce RFID (dans les vêtements) afin de prévenir de « leurs sorties intempestives ».

La solution « anti-errance » s'applique quant à elle aux personnes âgées. On nous promet alors qu'une alarme sonnera dans la salle des infirmières pour leur signaler quand une personnes part de l'établissement, quand une personne ne se trouve pas au bon étage à la bonne heure ou même ne se trouve pas dans sa chambre mais dans celle de son-sa voisinE...

La RFID s'impose avec exactement les mêmes ficelles que la vidéosurveillance. On nous la propose au début comme forme exceptionnelle présente dans les services de sécurité ou les grosses industries, puis petit à petit on l'introduit dans l'espace public, dans les magasins et les transports. On nous explique alors que c'est pour notre bien et celui de nos proches. Au fur et à mesure on accepte et, pire, on en redemande. Aujourd'hui, rares sont les personnes n'ayant pas une caméra dans leur téléphone et ne filmant pas le moindre événement et on voit se développer de plus en plus des cyclistes avec une caméra sur la tête... On accepte alors l'idée d'être potentiellement filmé en permanence - rien de mieux en terme de contrôle social...

Quand on accepte d'être géré et/ou contrôlé par ce type de technologie (de conception militaire, ne l'oublions pas) c'est toute une société que l'on accepte. Car en le rendant aussi quotidien et intime, le contrôle se met à exercer sur nous et les autres une emprise extrêmement grande et permanente. De plus, cela nous fait reconnaître comme « normal » de gérer de la même façon des produits manufacturés, des animaux ou des humains. Le fait même de devoir « gérer » n'est alors plus contestable, il coule comme une évidence...

Bref, même si on a (pour l'instant) rien à se reprocher, en acceptant cette carte, c'est tout un système que l'on cautionne. Une société où tout et tout le monde doit être propre, lisse, rentable. Où toute personne qui refuse ce fichage est considérée comme suspecte voire illégale. Une société qui voudrait nous imposer sur quelle île on doit faire la fête (et jusqu'à quelle heure), dans quelle cité on doit dormir, dans quel quartier on doit faire son shopping et dans quel aéroport on doit (si on peut) prendre son avion... Refuser cette carte et/ou refuser de biper, c'est refuser cette soumission et de là, c'est remettre en cause cette société et son ordre social... ■

C'est par de petits gestes que naissent les grands mouvements...



Les compensations : compenser pour mieux gérer !

Greenwashing oblige, le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, comme désormais toute nouvelle infrastructure, se doit d'être écologique. Aussitôt, des esprits taquins avancent que bétonner porterait atteinte à la Pacha Mama. Peu importe, répondent les porteurs de projets, car ces menus dommages seront « compensés ». Mais, la vie rentrant rarement dans le cadre la loi, ils se retrouvent vite pris à leur propre piège : selon les critères établis par eux-mêmes, il est parfaitement impossible de compenser 2 000 hectares de zone humide. L'aéroport du grand ouest se convertit alors en laboratoire d'une nouvelle méthode de compensations environnementales (qui pourrait ainsi être appliquée à chaque projet mégalomane) ; et si les mêmes taquins rétorquent que c'est un peu facile d'arranger la loi comme bon leur semble, les travaux commenceront le plus vite possible, avant que la justice ne fasse tout capoter, car on ne peut pas lutter contre l'irréversible. Cependant, ces loufoques arrangements avec la loi ne doivent pas nous faire oublier de nous interroger sur la notion même de compensation. N'est-elle pas, en tant que telle, absurde ? Ne vise-t-elle pas à nous faire accepter des projets intrinsèquement destructeurs ? Comment se calcule la valeur biologique d'un territoire ? Est-il seulement possible de la calculer ? La biodiversité, c'est-à-dire la vie, peut-elle se laisser enfermer dans des calculs, des classements, des relevés d'experts ?

La loi sur l'eau est apparue en France en 1992, a été complétée en 2006 pour se mettre en conformité avec une directive européenne de 2000, et a été confirmée par le Grenelle de l'environnement en 2009. Pour tout nouveau projet, il faut apporter « la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à coût raisonnable », il faut limiter la consommation des surfaces agricoles, forestières et naturelles, et privilégier « les espaces déjà artificialisés dans le choix d'implantation ». Cette loi prévoit des Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE), selon les différents territoires. Pour l'aéroport, il s'agit de celui de Loire-Bretagne. Il oblige à quatre niveaux de compensation, le premier étant d'étudier les éventuelles alternatives au projet... À défaut, le niveau 2 contraint, dans le même bassin versant, à la re-création ou restauration de zones humides à fonctionnalité et biodiversité équivalentes. Strictement impossible au vu de l'ampleur de l'infrastructure en question. À défaut, le niveau 3 précise que la compensation porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface supprimée. Oui, oui, vous avez bien lu : il faudrait créer le double de zone humide ! Enfin, le niveau 4 rappelle que ces nouvelles zones (les fameuses mares) doivent être gérées de façon pérenne par les constructeurs.

Respecter la loi est donc tout à fait impossible. Pas de problème ! L'État sort de son chapeau en 2012 une nouvelle doctrine spécial-aéroport : « éviter-réduire-compenser ».

Éviter : euh... là, vraiment, on voit pas... Réduire : avec deux pistes et un aéroport grand comme Heathrow, on voit pas non plus. Et enfin, cerise sur le gâteau : compenser. Finies les histoires de bassin versant et de doublement des surfaces impactées, la méthode expérimentale sera « qualitative » (sic) et non plus quantitative. Ne va-t-on compenser que les tritons à la plus belle crête ? Plus ou moins ! De fait, sur les 130 espèces protégées observées à la ZAD, seules quatre font l'objet de compensation. La préfecture organise sa com' autour de ces minables déplacements d'espèces, mais les arrêtés qu'elle prend concernent bel et bien la destruction des espèces qui sont supposément protégées (sauf dans le cas où elles gêneraient les intérêts d'une multinationale quelconque). Ces arrêtés sont des dérogations. La préfecture octroie le droit à Vinci de ne pas respecter la loi.

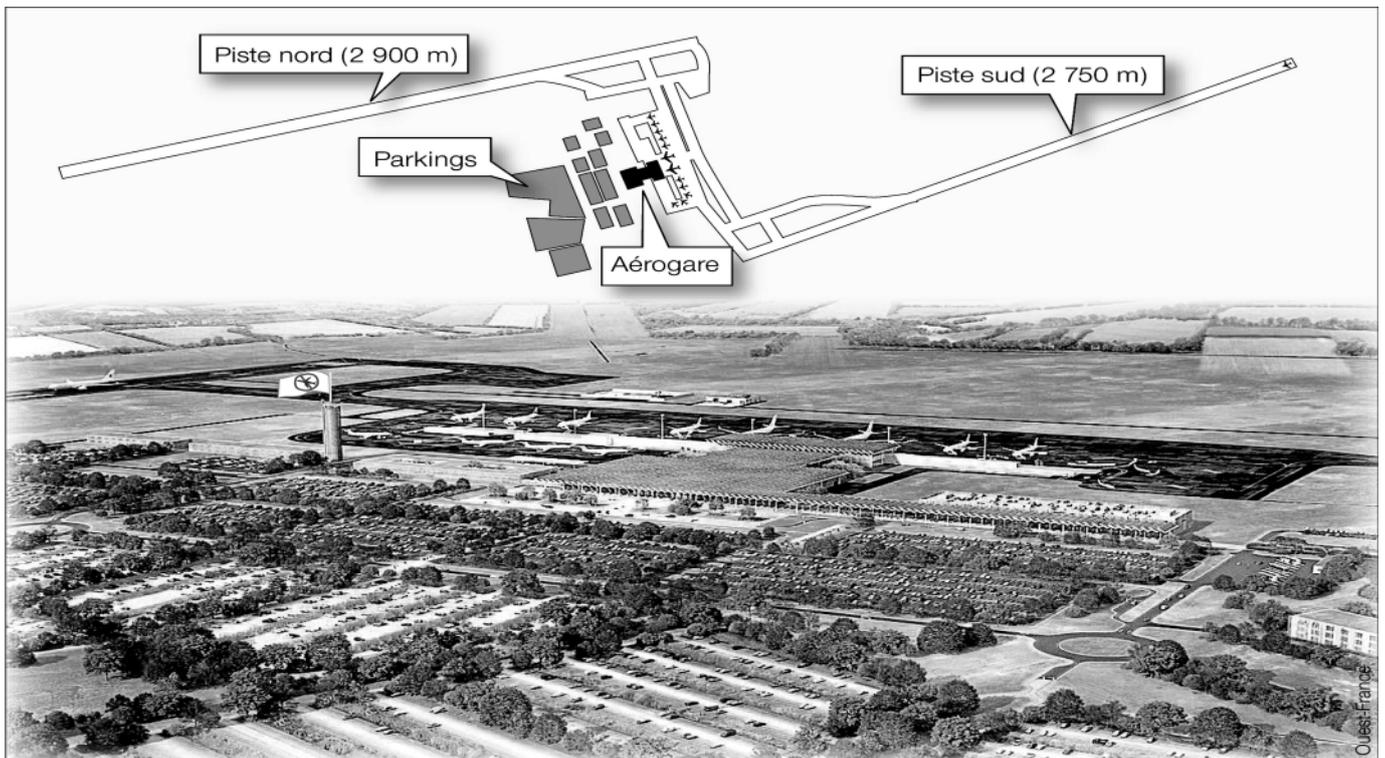
Très concrètement, si cette méthode est validée, c'en est fini de la loi sur l'eau. Il s'agit d'une sorte de nouveau marché carbone, soit un droit à détruire après le droit à polluer. Un coefficient est attribué aux différentes fonctionnalités de la zone en question. Schématisons, pour mieux comprendre : +5 points pour la haie, +20 pour un habitat de capricornes, +50 pour le triton crêté, +100 pour la fonction hydrologique d'épuration... Il ne reste plus qu'à trouver une zone (pourquoi pas à quelques centaines de kilomètres de là) valant 175 points. Le tour est joué.

L'écosystème est donc découpé : on isole certaines de ses composantes que l'on ramène à un coefficient identique. De telle façon qu'un lézard peut valoir une chauve-souris, une mare, 10 tritons marbrés... Et une zone humide en tête de deux bassins versants, quelques cultures transformées en prairies ! « Un être vivant est transformé en unité de surface », expliquent les naturalistes en lutte, avant de se demander : « à combien de mètres carré estiment-ils la mort d'une espèce ? » Le territoire n'est jamais considéré comme un tout cohérent, les différents éléments le constituant comme étant connectés entre eux. Pourtant, le tout est beaucoup plus que la somme des parties. Et il sera sans doute à jamais impossible de déterminer exhaustivement les fonctionnalités d'un territoire. Cependant, des entreprises (comme CDC biodiversité) ont déjà flairé le juteux marché qui s'organise. Sortes de banques de biodiversité, elles font leur beurre en rachetant des terrains sans grande valeur pour y implanter une mare et trois arbres. Elles revendent ensuite le tout à des géants du BTP fascinés par la simplicité du procédé. Les riches étendent leur droit à polluer. En société capitaliste, tout se valorise, tout se vaut, tout s'échange, tout s'achète ! Pour le reste, il y a Mastercard.

La commission scientifique mise en place après les affrontements de l'automne 2012 a rejeté cette méthode de compensation, les coefficients et les qualités prises en compte étant complètement arbitraires et minorés.

Les naturalistes en lutte, de leur côté, ont montré que nombre d'espèces rares et protégées, ainsi que des milieux naturels de grande qualité ont été « oubliés » dans les relevés de l'entreprise Biotope. De toute façon, les compensations prévues n'ont rien à voir avec la richesse de l'écosystème de la ZAD. Quelques mares et quelques hectares ont donc été rajoutés. Évidemment, la préfecture n'a pas pris le risque de demander à la même commission de valider ces rajouts. Un groupe « d'experts » nommé par ses soins s'en est chargé. Nous voilà rassurés.

Cependant, si, dans le cas de l'aéroport du grand ouest, le procédé est scandaleux, il ne faut pas s'arrêter là. Car en effet, derrière l'idée de compensation, on peut mettre tout et n'importe quoi... Et surtout ce qui arrange les bétonneurs. On retrouve bien sûr la pensée que chaque territoire est quantifiable et mesurable, mais également modulable (selon les intérêts de qui vous savez). Hélas pour eux, Dame Nature ne fonctionne pas ainsi. Elle n'est pas modifiable et aménageable à merci, et ne se laisse pas reconstruire de toutes pièces, malgré leurs fantasmes de toute-puissance. Chaque plaine, chaque forêt, chaque cours d'eau, chaque climat est unique. À un territoire donné correspond un seul écosystème, nécessairement incomparable. Un écosystème ne se reproduit pas. Et détruire de l'inimitable, c'est fatalement le détruire à tout jamais, cela ne se compense pas. Bref, on en est rendu à rappeler des évidences : la nature n'est pas artificielle !



« Compenser un espace naturel », c'est un oxymore, une contradiction dans les termes, rien d'autre que de la novlangue technocratique du pouvoir actuel tentant de nous faire croire que bétonner 2000 hectares n'aura aucun impact.

Par ailleurs, lorsqu'ils parlent de compensation, il ne s'agit jamais de « débétonner » : retirer une route par ici, faire une forêt à la place d'une zone industrielle par là... (Sait-on seulement le faire ?) Donc là où on creuse une mare, il y avait quelque chose. La compensation ne concerne que des zones humides. « Reproduites » ailleurs, elles remplaceront d'autres zones, dont la biodiversité doit pourtant tout autant être préservée. Ainsi, outre le fait qu'il est impossible de mesurer, évaluer, calculer, compter ou classer les arbres, les animaux, les ruisseaux, le vent, pas plus que les rencontres, les liens, les désirs, bref, la vie qui constitue un territoire, cela n'est pas non plus souhaitable.

Plus fondamentalement, cette histoire de compensation est symptomatique de la vision du monde des technocrates qui nous gouvernent. Symptomatique de la manière dont ils se représentent la vie, les rapports humains, la nature, la politique. Car cette notion implique forcément celles de marchandisation et de contrôle du vivant. Ces gens-là ne voient derrière chaque arbre qu'une feuille de papier, et derrière chaque individu, du capital humain. Ils pensent que tout est interchangeable, que le territoire et les gens qui y vivent peuvent être

manipulés, rectifiés, déplacés, achetés et revendus selon les besoins de l'économie. Donc, s'ils veulent résumer nos vies et la nature à de simples calculs, c'est pour rendre acceptable et permettre leur effacement, leur table rase.

L'idéologie néolibérale à l'œuvre ici s'applique à tous les aspects de la société : le pouvoir rêve d'individus et d'espaces neutres, sans qualités, sans histoires et sans liens, des pages blanches sur lesquelles ils pourraient écrire à volonté. Pôle emploi nous impose d'être flexibles, d'accepter n'importe quels horaires, d'être prêts à déménager à tout instant, etc. Quoi de plus normal, quand notre personne se résume à une grille de compétences sur un CV ?

Par ailleurs, cette inflation des réglementations sécuritaires et hygiénistes ainsi que l'incessante réduction de la complexité de la vie à des critères comptables contribuent à diffuser une certaine vision du monde. Au bout du compte, nous finissons par percevoir et concevoir le réel par ces catégories, et à nous y conformer de nous-mêmes. Accepter cette quantification généralisée, remplir leurs critères, c'est accepter un mode de vie. Pour nous maîtriser et surveiller, le pouvoir a besoin de nous faire entrer dans les cases étriquées de technocrates et d'experts assoiffés d'argent et de pouvoir. Ils rêvent de masses lisses et uniformes, calibrées et formatées. Cette manie de vouloir résumer la vie à des chiffres ne sert que les dominants pour nous contrôler, et l'économie, pour nous rentabiliser. ■

détruire un écosystème ici



pour déplacer les espèces protégées d'un écosystème détruit là-bas !

pour déplacer les espèces protégées d'un écosystème détruit là-bas !

Rubrique : les nécropolisé-es de la nécroplisation

Parce que la métropolisation ce n'est pas que l'attractivité et le grossissement effréné des grandes villes, qu'ailleurs, loin de leurs sphères d'influences elles arrivent quand même à imposer leurs diktats.

Parce que la loi de métropolisation votée en décembre 2013 ne fera qu'aggraver les différents phénomènes de concurrence territoriale même en dehors des zones urbaines.

Parce que cette façon de penser le territoire, très urbano-centrée renie, annihile et transforme de fait des modes de vie, des lieux, des cultures avec la bénédiction de l'état.

Il nous a semblé intéressant d'aller voir là où la métropolisation se subit par ricochet. Voici donc la rubrique des nécropolisés de la nécroplisation !

La désertification

La loi de métropolisation (ou loi de « modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » du 27 janvier 2014 prétend donc favoriser une gestion équilibrée du territoire en redistribuant les zones d'influences et les instances décisionnelles. Parmi les outils donnés aux collectivités pour mieux gérer leurs territoires (et à moindre frais) il est entre autres prévues une certaine centralisation et concentration des lieux de pouvoirs autour des métropoles et des régions. La concurrence entre ces zones étant apparemment la clef du succès, les régions qui n'ont déjà plus les moyens (institutionnels, démographiques, économiques...) d'entrer dans la courses vont devoir se vendre au rabais. Le mot désertification résonne particulièrement bien avec désertion. Désertion de l'action des pouvoirs publics par exemple moins de boulot, moins de monde, moins d'école, moins d'infrastructures de santé... bref ; On ne fait plus la liste des choses moins intéressantes à faire vivre pour si peu de gens, ou alors ce sont des pauvres pensez donc.. ils n'ont besoin de rien. L'attractivité d'une région ne s'adresse pas à ses habitants mais à ceux qui pourraient y apporter leurs richesses. Certes c'est pour tirer leur économie vers le haut comme on dit.. mais qu'en est il des régions qui ne mettent rien en vitrine ?

Beaucoup d'entre nous ont entendu sur les bancs de l'école parler de « la diagonale du vide française ». Cette grosse bande plus claire qui barrait la carte et si joliment susnommée nous enseignait qu'il y avait des régions vides de peuples et de travail...où ce rêve de modernité si cher au XX^e siècle n'avait donné qu'une gueule de bois tenace à ces quelques résistants. Certaines de ces régions ont su rattraper le train de l'attractivité en route qui par le tourisme, par le développement de grosse industries polluantes (c'est beaucoup plus facile quand il n'y a plus personne pour râler...). ■



aujourd'hui :

Regard sur la situation dans les Ardennes

Ce texte est écrit à partir d'une série de questions auxquelles ont répondu quelques Ardennais. Le but de ce texte est de voir comment des personnes qui vivent en zone désertifiée ressentent l'impact des métropoles sur leur vie. Je me suis permis de sélectionner des réponses et de les agencer dans ce texte. De plus il y a des réponses à des questions qui n'ont pas été posées, je les ai utilisées pour écrire l'intro et la présentation des Ardennes.

Quand on parle des Ardennes, en tous cas des Ardennes française, à des non ardennais il y a deux types de réponses :

Chouette coin où il fait beau et bon vivre, là vous êtes soit tombé sur un ancien ardennais, soit les personnes confondent avec l'Ardèche, faut dire les Ardennes peu de personnes connaissent, personne n'en parle, et ce n'est pas une destination de voyages.

Où alors la réponse tournera autour de cette zone où il pleut toujours et s'il pleut pas alors c'est que c'est pour bientôt puisque le ciel est gris.

Bon OK les Ardennes c'est pas la Provence... Mais si les Ardennes ont une si mauvaise réputation ce n'est pas juste le climat ! Déjà quand on pense Ardennes (et Meuse) on pense à la guerre, aux tranchées, et à la boue dans ces tranchées, d'ailleurs c'est ce que nous disent les livres d'histoire ou nous montre les films sur la guerre, etc. Et si on remonte plus loin dans le temps on voit des sorcières, des loups, etc. Bref les Ardennes ce n'est jamais présenté comme un endroit où il ferait bon vivre, d'ailleurs est-ce un endroit où des personnes vivent ? Certains cantons des Ardennes ont été classés « zone à déclin irréversible », traduction : les habitants partent et on ne peut rien faire pour vous... Faut dire qu'il y a près de 3 habitants qui quittent le département par jour. Mais qu'est-ce qui est fait pour que des personnes restent ? Rien, bien au contraire. On aurait pu imaginer une action de l'état ou de ses structures pour faire en sorte que le territoire soit attirant, dynamique, etc. Mais c'est le contraire qui est fait, en voici quelques exemples.

1 La destruction des secteurs d'activités

Les différents secteurs de productions des Ardennes sont ou étaient : l'agriculture, l'industrie (principalement métallurgique), et les forêts.

L'agriculture, comme à beaucoup d'endroit, a subi un mouvement de diminution du nombre d'exploitations, et un agrandissement de celles-ci. Dans les Ardennes, ou en tous cas dans le sud des Ardennes, ce mouvement est doublé par le rachat des terres par des exploitations plus lointaines (de la Champagne) et plus riches, ces terres sont utilisées comme prairie d'engraissement pour des bêtes à viande, ce qui demande peu de surveillance et d'autant moins de main d'œuvre.

Résultat : le nombre d'agriculteurs dans les Ardennes est passé de 5542 en 1988 à 3 000 en 2010.

Les industries, nul besoin de le préciser, ont comme partout fermé leurs portes malgré des luttes longues et dures, dans le courant des années 70-80-90-2000.

Quand à la forêt et au bois, les grumes extraites des forêts Ardennaises sont destinées à l'exportation (question de rentabilité) et toute la filière du travail du bois en pâtit : fermeture des scieries. De plus des grosses entreprises d'autres régions s'occupent de la coupe des arbres, elles arrivent avec des machines capables de pincer, couper ébrancher, et sortir un arbre en un temps record ce qui mène à la disparition des bûcherons. Avec toutes l'exploitation forestière qui est faite il n'y a pas de retombée économique locale, car le peu d'argent que rapporte la vente des arbres sur pied revient à l'ONF donc à l'état. (l'industrie du bois dans les Ardennes pourrait créer 10 000 emplois sur les Ardennes si tout était exploité sur place et par des autochtones).

Face à ces exemples on voit comment les Ardennes ont été, et sont appauvries et laissées pour compte.

« 104 200, c'est le nombre de personnes venues s'installer à Nantes Métropole entre 2002 et 2007, date du dernier recensement. 81 500 de ces nouveaux arrivants (actifs pour 57%) viennent de l'extérieur du département. »

2 la destruction des services publics :

La destruction des services publics passe par pleins de choses : c'est autant la fermeture des écoles, des collèges et des lycées, que la fermeture des postes (avec une réduction des distributions de courriers à 1 jour sur 2), que la fermeture des hôpitaux et des maternités. Il n'existe, dans les Ardennes, plus d'hôpitaux strictement publics ; certains services n'existent que dans les cliniques privées et des accords ont été signés avec elles pour que certains soins y soient faits (service ophtalmologique par exemple). Pour que ces services soient accessibles à tous c'est l'hôpital qui paye le dépassement d'honoraire fait par les cliniques. C'est un gaspillage d'argent public, et crée une obligation de passer par le privé ce qui n'est pas normal. Pour finir sur les soins et les hôpitaux : l'Insee a rendu un rapport révélant que l'espérance de vie des femmes dans les Ardennes est inférieure d'un an à la moyenne nationale et 8 mois pour les hommes ; les raisons avancées sont les difficultés d'accès aux soins !

Pour ce qui est de la fermeture des écoles, les pouvoirs publics parlent de ré-ouvrir des internats obligatoires pour les collégiens et des élèves de maternelle vont devoir faire 3h de transport scolaire par jour.

La fermeture de ces structures mène inexorablement à la fuite des populations : les jeunes partent faire leurs études, et leurs formations dans des villes et, comme il n'y a pas de travail dans les Ardennes, ils n'y reviennent pas. De plus on imagine mal des personnes venir s'installer dans une zone où le premier hôpital/maternité se trouve à plus de 50Km, où les commerces comme les moyens de transport ferment. On imagine mal des investisseurs et des entreprises s'installer dans la zone qui leur est pourtant réservée à Buzancy lorsque l'on sait qu'il n'y a pas l'adsl, ni de réseau de téléphonie portable... Les Ardennes c'est une zone où l'état se désinvestit depuis plusieurs décennies mais où il empêche les habitants de s'auto-organiser.

Les personnes qui ont répondu aux questionnaires ne sont pas dupes du mouvement qui est en place : les métropoles, par leurs volontés d'agrandissement et de centralisation (du pouvoir, du travail, etc), attirent les populations des campagnes vers elles, ce qui leur permet de se développer au détriment d'autres. Ceci crée des zones vides, fragiles, enclavées, isolées et où aucun brassage social et culturel n'existe puisque personne ne vient s'installer ou même passer un temps. Des zones pauvres aussi puisqu'il n'y a pas d'emploi.



De plus, depuis quelque temps les métropoles envoient leurs propres pauvres dans des zones désertifiées, comme des demandeurs d'asile de Nantes qui ont été logés à 600 km de là... dans les Ardennes. Les retours qu'ont fait les personnes sur le futur de leur territoire dans les 30 prochaines années balancent entre :

- Un partage du territoire en deux, avec d'un côté une zone de concentration de pauvres et de personnes « non rentables », et d'un autre des espaces touristiques tel que le « parc naturel régional ».

- Ou encore une poubelle géante pour traiter les déchets que produisent les métropoles ainsi que les déchets dangereux (déchet nucléaires, de démantèlement des centrales, de la pétrochimie, etc) cette hypothèse vient de la présence du centre de stockage de déchets nucléaires (contesté) de Bure dans la Meuse (département voisin et dans la même situation) ainsi que le projet de FPA « gestion des déchets dangereux » à Vouziers.

- Ces campagnes sont aussi vues comme des réservoirs d'eau. Eau potable pour les métropoles ; une partie de l'eau pour Paris est déjà pompée dans l'Argonne (région géologique entre les Ardennes et la Marne). Mais aussi réservoirs d'eau pour réguler le débit des rivières comme la Meuse (avec un projet d'inonder une vallée pour réguler son débit), ou encore le projet de barrage sur l'Aisne pour réguler le débit de la Seine.

- Pour finir comme des zones de culture pour les usines agro-alimentaire dans le but de nourrir les habitants des métropoles.

Tandis que les métropoles cherchent et se vantent d'attirer toujours plus de population, des zones en pâtissent. Cette attraction est montrée comme quelque chose de positif dans l'histoire des métropoles, mais aussi présentée comme une forme de progrès et d'amélioration sociale et économique. Ceci montre aussi l'hégémonie des métropoles sur le territoire, elles sont devenues les seuls espaces d'intérêt et c'est pour cela qu'il y a pour projet de leur donner plus de pouvoir décisionnel et de gestion. Les lois sur les métropoles et le projet de loi sur la régionalisation vont dans ce sens : d'un côté, faciliter la création de métropoles d'un point de vue juridique et l'autre tend à organiser tout le territoire autour des métropoles, chaque région comportera une métropole qui gèrera un ensemble de service et pouvoir qui jusque là était géré par les régions et l'état. Une partie des décisions qui regarde tout le territoire régional sont donc prises par une structure dont les gestionnaires sont élus par les différents conseils municipaux des dites métropoles. Encore une fois, on voit comment c'est encore des territoires abandonnés qui vont pâtir des choix des métropoles. ■



Vitesse :

la capitulation du temps

Suite et fin... enfin

Vitesse et transports : mais où veulent-ils donc nous emmener si vite ?

La vitesse et l'accélération sont des concepts très présents dans le domaine des transports. L'augmentation du nombre de lignes TGV avec une nouvelle génération de rames, le développement du transport aérien, à Nantes, les nouveaux « chronobus » et les tram/train, les nouvelles autoroutes et les nouveaux périph, sont autant d'exemples de la volonté d'accélérer le transport et le déplacement des humains sur le territoire. Le déplacement n'est pas forcément lié à la notion de voyage.

Le plaisir de voyager, pour l'aventure et la découverte, est une chose. La nécessité de se déplacer le plus rapidement possible en est une autre. Avions, TGV et autoroutes ne sont souvent rien d'autre qu'une réponse à cette autre nécessité, déliée de la notion de voyage proprement dite (parcourir le plus grand espace dans le moins de temps possible).

Pourquoi vouloir aller si vite ?

Que ce soit sur de courtes distances ou à travers le monde, cette volonté d'accélérer le temps répond à plusieurs besoins :

- rentabiliser le temps au sein même du travail.
- rentabiliser le temps de transport des marchandises.
- pour le travailleur, compresser les distances afin de gagner de ce temps laissé libre par le travail.

Le besoin de vitesse est donc lié aux besoins d'un système, d'une part dans une optique de rentabilité, et d'autre part pour optimiser les « temps libres ».

La vitesse pour le système : une histoire de petits sous

Le déplacement des objets.

Le système capitaliste pour créer de la richesse a besoin que des objets, de la matière ou des produits se déplacent dans un temps contrôlé sur des grandes distances à travers le monde.

Il est très rentable de faire produire des pièces aux quatre coins du monde, pour finalement les assembler dans un endroit très éloigné des autres et bien que ce soit relativement récent, ce modus operandi ne surprend plus personne.

L'objet fini repart alors ailleurs dans le monde afin d'y être vendu ; puis parfois, revendu à l'autre bout de la planète avant d'être enfin utilisé...

Malgré cette multitude de transports d'objets manufacturés, ce système de production reste cependant plus rentable - financièrement parlant - qu'une production qui se ferait entièrement au même endroit.

Regardons en détails ces déplacements (ces opérations sont à multiplier par le nombre de matières premières utilisées pour la construction de l'objet :

Si un objet contient du plastique, de l'acier, de l'alu, des composants électroniques, du bois, etc..., il faut, pour une grande partie des cas, multiplier par autant le nombre de ses déplacements):

- Une matière est extraite du sol (pétrole, minerai).
- Elle est transportée vers une zone de transformation parfois très éloignée pour son raffinage ou même tout simplement son stockage.
- Elle est ensuite réexpédiée pour être transformée ailleurs en un élément d'une pièce.
- Il faut alors transporter les pièces obtenues jusqu'à la chaîne d'assemblage.
- Ce même objet assemblé, bien souvent, peut être renvoyé vers une autre chaîne d'assemblage éloignée comme pour la fabrication d'avions ou autres objets complexes.

- Puis, s'il est emballé et conditionné sur place, il est ensuite transporté vers les pays ou les régions où il sera vendu.

- Le premier acheteur « en gros » re-transporte encore l'objet vers des magasins si ce n'est vers d'autres grossistes.

- L'objet en magasin est vendu et il va être une dernière fois (?...) transporté vers l'endroit où il va enfin servir...

Combien de kilomètres a fait cet objet avant d'arriver à sa destination finale ? Difficile à dire... mais beaucoup. Et la somme de kilomètres parcourus pour qu'un ordinateur, par exemple, arrive assemblé dans un foyer est tout juste inimaginable ; plusieurs fois le tour de la terre de toute évidence !

Alors comment cela peut-il être rentable ? Par différents moyens tous âprement négociés ! Ils vont de l'exploitation d'une main d'œuvre peu chère à l'autre bout du monde, à une forme de spéculation sur les temps de transport. Ce dernier revêt une importance cruciale pour la bonne marche du capitalisme qui exige une rentabilité sans cesse vue à la hausse : la fameuse croissance économique. Les points de vue écologiques et humains ne sont plus alors que des détails.

Si un ordinateur était entièrement produit en France (ce qui réduirait bien sûr ses coûts de transport), au regard des lois sur les salaires et les conditions de travail, celui-ci coûterait bien trop cher pour être aussi rentable. De plus avec les lois européennes sur l'environnement, ce serait tout bonnement impossible, la production de certaines pièces étant tellement polluantes qu'elle ne pourrait les respecter. Nous participons donc activement à la destruction de l'environnement dans d'autres parties de la planète, ainsi qu'au maintien de l'exploitation scandaleuse des gens qui y travaillent. La comparaison entre nos sociétés occidentales si fières de leurs avancées sociales et environnementales et le chaos qui règne ailleurs mène pourtant bien souvent à un constat déplorable.



Obligé de prendre l'avion ?

On t'aide à compenser tes émissions.

Environnement
SciencesPo.

Sciences Po Environnement propose aux étudiants partant en avion dans le cadre de leurs études de prendre en charge 50% du coût de la compensation des émissions, en finançant des projets de très haute valeur environnementale et sociale.

Pour en savoir plus : partirvert.org

Certifié Imprim' Vert, pour un respect maximal de l'environnement

Les travailleurs déplacés ou en déplacement

Le déplacement rapide des travailleurs est aussi très important pour la rentabilité.

Certains sont déplacés loin de leur lieu de vie à travers la France, l'Europe, voir le monde. Cela est souvent en fonction de leur spécialisation (avec une prime de déplacement en sus...). Leurs rôles au sein du capitalisme est très important, surtout depuis la mondialisation et la décentralisation des entreprises. Soit ils représentent une main-d'œuvre hautement qualifiée, soit ce sont des technocrates, des hauts fonctionnaires ou hommes d'affaires plus ou moins « hauts-placés ».

Une deuxième catégorie de travailleurs déplacés est-elle dans une tout autre situation : celle des hommes et femmes quittant leur lieu de vie pour cause de misère dans leur pays ou région. Ils fournissent chez nous une main-d'œuvre bon marché, les lois internationales n'y trouvant rarement à redire. Elles sont d'ailleurs souvent modulables à volonté suivant les intérêts des grosses entreprises... Pour peu que ces migrants n'aient pas de papiers et qu'ils soient donc en situation irrégulière, leur précarité les rendra d'autant plus exploitable pour le capitalisme sans vergogne ! Leur situation au regard de la loi servira de levier et moyen de pression, transformant leur statut de travailleurs en celui d'exploités muselés, voir et c'est loin d'être rare, d'esclaves. Quant au rêve de rentrer au pays les poches pleines, celui-ci s'éloigne bien souvent pour ne plus revenir...

Mais qui a donc besoin d'aller si vite ?

Le déplacement des individus « lambda » :

Considérant qu'en moyenne un travailleur dépense le tiers de sa vie sur son lieu de travail, il lui en reste peu pour se consacrer aux autres centres d'intérêts auxquels il est en droit de souscrire. La vitesse acquière donc de ce point de vue une importance cruciale, chaque déplacement (loisirs, travail, ou autre) pouvant être perçu comme une perte de temps. Que ce soit en voiture, en transports en commun, en avion ou en train, le coût du déplacement représente alors une part non négligeable d'un salaire moyen et a vite fait de rogner sur les autres dépenses du quotidien et des loisirs.

A Nantes le voyage en transport en commun coûte 1,50€ (2€ si le ticket est pris dans le bus), une personne faisant quatre voyages par jour doit donc payer 6€, soit près d'une heure de travail payé au smic. Le prix des autoroutes, comme celui du train augmente régulièrement.

Les arguments justifiant ces augmentations sont toujours les mêmes : la modernisation, la mise en place de services plus rapides, plus sûrs, plus attrayants, etc...

Pour pouvoir aller plus vite on nous fait payer plus cher, donc pour optimiser notre temps libre (non pris par le travail) on nous oblige à travailler plus...

Le déplacement des personnalités :

Les personnalités politiques sont en perpétuel mouvement, d'une réunion à Bruxelles à 15h ils doivent être de retour à Paris pour un communiqué de presse à 19h. Il se passe quelque chose sur le territoire ? Un ministre (et sa cohorte) se déplacent dans la journée ! Mais avec leur fameux planning (de ministre) pas le temps de rêvasser dans le train, on prend voiture, TGV, avion ou hélicoptère. Leurs présences sur le terrain outre rassurer une partie de la population, justifie leur existence et leur importance. Ils ont besoin de se faire voir partout donc d'optimiser aussi leur temps de transport. Ils ont besoin d'aller vite, que ça aillent vite, et qu'il n'y ait pas de problèmes...

Voyages touristiques : d'un point à un autre, toujours la même chose ?

Lorsque nous parlons de déplacement, d'avions et de TGV cela évoque le voyage.

Le voyage serait le moyen de se rendre dans un autre espace ou il se passerait autre chose qu'ici. On parle du melting pot culturel, la rencontre entre les cultures, on parle de rencontre entre les gens, on parle de découverte, d'échanges, etc... comme tout cela est alléchant !

Mais en général, le voyage, inclus dans les vacances, est lui aussi complètement pris en main par le capitalisme. Déjà il est compris dans un espace-temps : les vacances, qui ont un temps limité.

Il n'est pas possible, de prendre autant de congés que l'on veut. Le temps du voyage est souvent trop court et même si on sort des lieux de villégiatures il ne permet qu'un survol stéréotypé des cultures

« locales », les rencontres avec les habitants ne se font principalement que dans les cadres marchands du rapport touristique. Le charmant dépaysement ne doit pas venir perturber le salvateur « changement d'air ». Dans une optique de réduction des problèmes supposés, les rencontres avec les populations locales sont de toute façon rarement privilégiées par les voyageurs, ou alors très encadrées. L'agence de voyage ou le « guide du routard » à souvent tout prévu : le trajet jusqu'à l'hôtel, les menus, les visites de sites, le lieu de villégiature pas trop dépayasant

Bref c'est un voyage clés en main où tout est prévu, prévisible et lisse. On part d'un aéroport pour arriver dans un autre, semblable en de multiples points (enseignes de distribution de boissons, marchandises dédouanées...) mêmes systèmes de contrôle des papiers et des identités, même bâtiments géants où des personnes transitent courantes ou errantes dans des espaces anonymes.

Dans les pays à fort attrait touristiques on pourra, avec un taxi, se rendre dans un hôtel de la même enseigne que celui qu'on a quitté la veille avant de prendre son vol, où on pourra, si on le désire, trouver la même nourriture.

Du voyage il ne reste que le changement de paysage et de langue (souvent l'anglais). Ce qu'il apporte au voyageur, mis à part les cartes postales d'un exotisme édulcoré, se réduit hélas trop souvent au plaisir narcissique de dire « j'ai fait le : (la destination), c'est beau et il y faisait chaud ». Quelques photos pour prouver et pour ne pas oublier, les liens et les échanges se font avec les autres touristes le temps des vacances. Les différences de cultures resteront ce qu'elles sont et leur partage quasi inexistant. L'histoire des personnes sera tue, voilée car généralement trop dérangeante, l'emmerde des gens au quotidien ce n'est pas un sujet de détente...

Les privilèges des classes aisées sera alors de gagner en temps (et en distance) en prenant l'avion, tandis que d'autres se contentent du train, du bus ou simplement de rien.





Ce type de voyage-consommation, le plus courant, répond lui aussi à un besoin d'urgence : l'urgence de changer d'air, de quitter son quotidien et le paysage habituel, urgence paradoxale d'oublier qu'on a pas le temps, urgence de croire qu'on ne fait pas que bosser et qu'on a peu de choix, urgence de s'éloigner du froid. Bref, notre société étant ce qu'elle est, nous réagissons alors à l'urgence du rêve, de l'illusion...

Le fait pour les vacanciers de se retrouver ensemble, apporte à l'endroit sa propre valeur : cette surabondance de vacanciers n'est-elle pas la preuve de la valeur de l'endroit ? Cette concentration est aussi bien rassurante pour le citoyen, autant que la prise en charge sur laquelle il s'appuie opportunément... Lorsque l'espace atteint son taux de saturation, un autre est investi. De nouvelles structures d'accueil sont construites et de nouveaux espaces marchands sont ouverts.

C'est très intéressant pour le capitalisme de pouvoir générer de l'attraction sur un territoire. Cela permet d'y installer des infrastructures touristiques et donc de générer dans un premier temps d'immenses chantiers de constructions... Ces infrastructures (stations balnéaires sur la côte, stations de ski ou de randonnées en montagne, etc...) sont ensuite envahies par la foule durant les vacances (...et souvent désertées le reste du temps) ; et ne l'oublions pas, les déplacements générés pour s'y rendre sont eux aussi sources de profits, car lorsque tout est synonyme d'argent, de rentabilité, rien ne se perd, tout est optimisé, rationalisé.

A qui profite le crime ?

Comme on le voit, tous ces différents déplacements rapides répondent aux besoins du capitalisme qui diligente nos vies et nos sociétés.

Le besoin de maintenir des flux de marchandises qui permettent l'existence de grosses plates-formes de production. Le besoin de permettre aux entreprises d'investir dans des contrées très éloignées, le besoin que les travailleurs-euses puissent oublier au moins quelques temps leur quotidien, etc...

Conclusion

Le capitalisme tire des profits sur toute la chaîne. De l'exploitation du travail au vol du temps, de l'organisation du temps libre à l'urgence du déplacement, du lieu de déplacement à l'aménagement de l'espace. Les flux qu'ils soient humains, matériels, ou alimentaires sont pour lui autant de sources de revenus et de développement. Mais pire encore c'est aussi pour lui un moyen de contrôle et de gestion : les déplacements et leurs volumes sont prévisibles, ce que fait la population est connu, ce que font les individus est maîtrisable. Bref c'est une mécanique bien huilée, rodée et avec un risque très réduit. La normalisation des consciences, comme celle des envies, des actes et des gestes est d'une importance capitale pour le capital. Il tire autant de profits du temps travaillé que du temps non travaillé. Et quand on cherche à nous vendre de nouvelles infrastructures de transports (autoroutes, lignes LGV, aéroports, etc), l'excuse est toujours toute trouvée : c'est pour notre bien être, pour que l'on puisse découvrir la monde (voir les pub de la sncf partout en France, celles de la tan à Nantes, etc...) ou alors plus simplement, pour créer du travail et de la richesse (croissance). Après nous avoir mis en cage une bonne partie de l'année, on nous vend (cher) un temps de pseudos liberté. ■

Mots croisés

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1															
2															
3											■		■		
4					■						■				
5				■			■								
6									■						
7				■									■	■	■
8			■			■		■							
9		■									■				
10									■						
11						■			■				■		
12				■							■				

HORIZONTAL

- Expansion (2 mots)
- Tel la valse
- Se dit de planche. Ex DCRI
- Loi. Lettres de raideur. Couleur
- Lieu. Caractère. Pauvre pour les uns, profiteur pour d'autres
- Sous les Alpes. Telles les renardes
- Groupe politique radical qui s'est fait retourner. Déviation
- Règle. Mot d'enfant. Anneaux de cordage
- On se fait inculper pour ça quand on nous le fait à l'envers. Transporteuse
- Espèce de grenouille (suite de lettres improbable en français). Suspendu retourné
- Religieuse. Intelligence rêvée par certains. Refus. Pronom personnel.
- Situé chez le notaire. Fruits souvent secs et retournés. Étêts

VERTICAL

- Suppressions
- Forte croyance dans ses idées. Bien que mélangé accord
- Accorde. Néant
- Jeu. Ne
- S'entend dans l'arène de bas en haut. Arrêtés.
- Idéalement retourné. Aller-retour
- Initiation qui peu se faire avec de la drogue et la tête en bas. Chant d'entrée de messe
- Cassent. Beaucoup retourné
- Façon de tirer un bateau. Liquide mélangé
- Alternatif (faute d'orthographe, ne pas prendre en compte la lettre de la 3eme case)
- Route. Vieilles Peaux. Refus d'un voisin
- Expulsion de son espace physique et social
- Paresseux. Se mouille. Occît par en bas
- Enerve. Erudit musulman
- Mot raciste pour nommer certaines personnes. Vinaigre.

Aide à celles et ceux qui ne s'en sortent pas...

pour toutes les définitions qui contiennent: retourné, à l'envers, la tête en bas... les mots sont écrits à l'envers dans la grille.