

MÉMOIRANDOM

Mémoires du temps des obstinations

n° 121

15 mars 2023

n A !

*D'où vient l'**obstination** ? Entêtement, déni de réalité, ou courage et indépendance d'esprit ?
Pourquoi les gouvernements s'obstinent-ils à voler d'abord au secours des "pollueurs" ?
Pourquoi un maire persiste-t-il à refuser un tramway que la ville réclame depuis 20 ans ?
Pourquoi un Président a-t-il bloqué son cerveau en position « **Je veux ça !** » sur une réforme
injuste et clivante quand toute la société française a besoin d'être resserrée et rassurée ?
Et je ne parle pas d'un dictateur qui entraîne son pays dans l'invasion sauvage du pays voisin.
Ces mystères qui semblent nous dépasser méritent notre attention. Voici Mémoirandom n°121.*

Du carbone et des hommes

Chapitre 5 : Chronique d'un désastre annoncé, à moins que ...

Guerre en Ukraine, inflation, réforme des retraites, la crise internationale et la crise sociale en France ont presque fait oublier la CRISE majeure, celle du changement climatique et de l'effondrement de la biodiversité. C'est sans doute plus facile pour les décideurs et pour les médias de se mobiliser sur le court terme (problèmes / solutions), alors que 2 ou 3°C de plus, la fin du siècle, les rapports du GIEC, pffft, ce n'est pas avec ces questions difficiles que l'on va amuser la galerie ou être réélu ...

Donc au lieu de renforcer la lutte contre les produits ou les pratiques néfastes (le glyphosate, les néonicotinoïdes, l'élevage intensif, l'arrosage excessif, les paradis fiscaux, le chalutage de fond dans les aires marines protégées*, la fracturation hydraulique, et tant d'autres habitudes qui agressent les éco-systèmes et mettent en péril la vie sur terre...), on invoque l'emploi, le sauvetage d'une filière, les nécessités énergétiques, le réalisme, l'attente d'une solution technologique, la présomption d'innocence, la fuite des capitaux, la comparaison avec les pays voisins (si elle nous arrange) ... la liste des mauvaises raisons pour ne pas faire grand chose est infinie.

On peut appeler ça tergiverser, ou procrastiner, mais il s'agit plutôt de résister au changement et même de protéger les intérêts des dominants, de tous ceux qui bénéficient du système tel qu'il est, comme leurs ancêtres ont bénéficié de l'esclavage, du colonialisme, puis du capitalisme sauvage, de la mondialisation, et maintenant de la financiarisation des économies, à moins que leur obstination ne soit enfin vaincue par la détermination des jeunes générations. On peut rêver, non ?

* Le 8 mars 2023, devant le Sénat, le Secrétaire d'Etat à la Mer Hervé Berville a affirmé : « La France est totalement opposée à la mise en oeuvre de l'interdiction des engins de fond dans les aires marines protégées ». Source ONG Bloom.

Les villes et les transports en commun

Depuis plus d'un siècle, pour faciliter la circulation des personnes en leur sein, les villes ont misé sur le transport collectif, plus économe en espace, en énergie, en temps et en argent que le transport individuel. Aujourd'hui, la question environnementale est devenue prioritaire dans la gestion des villes, et nul ne saurait l'aborder sans le moyen du transport collectif. Et pourtant la ville de Toulon, où je réside depuis 20 ans, résiste encore et toujours à l'invasion par un TCSP efficace (Transport en Commun en Site Propre). Qui sont les Gaulois réfractaires ?

Part modale du Transport collectif (pourcentage du TC par rapport à l'ensemble des modes de déplacement): de toutes les métropoles françaises, Toulon Provence Méditerranée est la seule à avoir une part modale du transport collectif inférieure à 10 %. Ce taux passe même à 5,2 % pour l'ensemble du pôle urbain, ce qui classe Toulon 40^{ème} sur 44 pôles urbains (seules St Nazaire, Bayonne, Pau et Béthune, villes bien plus petites, sont plus mal classées). C'est que la place de la voiture y est largement prépondérante : Toulon est la métropole française où l'usage de la voiture est le plus élevé, avec 52 %, et même 66 % pour l'ensemble de l'aire urbaine *

On peut donc légitimement s'interroger, à l'heure où le changement climatique impose des politiques publiques faisant drastiquement baisser les émissions de CO₂, sur les causes d'une situation aussi gravement anachronique.

Est-ce que le réseau routier y est tellement excellent que les candidats voyageurs sont trop heureux de prendre leur voiture ? Est-ce que le prix du transport collectif est prohibitif ? Est-ce, comme on l'entend souvent dire, que la configuration géographique de l'aire urbaine de Toulon se prête mal à un TC efficace ? Ou est-ce que l'offre de TC est insuffisante (étendue du réseau, horaires, débit, confort) ? Passons en revue ces différentes causes potentielles.

Fluidité de la circulation : La ville de Toulon, où deux autoroutes, une à l'Ouest et l'autre à l'Est, viennent se jeter dans le centre ville, et où les pouvoirs publics n'ont jamais envisagé sérieusement de créer une rocade comme dans presque toutes les villes de France, grandes et petites, bat chaque année ses propres records d'embouteillages, au grand désespoir de tous les automobilistes. Non, ce ne peut pas être la raison de la désaffection pour le transport collectif.

Prix : Avec 1,40 € le ticket unitaire, Toulon est parmi les villes les moins chères de France, juste en-dessous de Grenoble, Rennes, Caen, Nice et Bordeaux (1,50 €) où l'offre de transports en commun est d'ailleurs bien plus importante. Le prix n'est donc pas non plus une explication.

Géographie : La configuration des lieux (une ville entre mer et montagne) s'impose à tous les moyens de transport, collectifs comme individuels, et cette "contrainte" ne pourrait au contraire que favoriser le transport collectif, bien plus économe en espace nécessaire par voyageur transporté. D'ailleurs, la ville voisine de Nice, avec une configuration un peu similaire, est bien mieux classée que Toulon. A nouveau, cette donnée ne peut expliquer la lanterne rouge de Toulon.

Réseau : Il reste donc la qualité globale du réseau de transport collectif. Pour mieux comprendre, une rapide comparaison avec des villes similaires est nécessaire, par exemple Rouen, Montpellier et Grenoble qui ont à peu près la même population.

Métropole	Voyageurs en 2019	Lignes de bus	Lignes de tramway
Toulon (434 000 ha)	31 millions	52	0
Rouen (490 000 ha)	53 millions	29	1
Montpellier (481 000 ha)	83 millions	42	5
Grenoble (440 000 ha)	89 millions	46	5

Il saute aux yeux, ce que tous les experts savent depuis longtemps, que le handicap majeur de la métropole toulonnaise c'est l'absence d'un transport collectif de grande capacité, de fort débit, et en site propre, c'est-à-dire un tramway. Avec presque deux fois moins de lignes de bus et une seule ligne de tramway, Rouen transporte presque deux fois plus de voyageurs que Toulon ! Ne parlons même pas de Grenoble et Montpellier, aux remarquables performances, ni de tant d'autres métropoles françaises (toutes sauf Toulon, en fait) qui confient au tramway d'assurer la base d'un système de transport urbain faisant baisser la place de la voiture en ville. Moins de temps perdu dans les embouteillages pour une économie plus dynamique, moins de pollution pour une meilleure santé de la population, moins de rejet de CO₂ pour contribuer à la lutte contre le changement climatique, plus de fréquentation de la ville-centre pour un commerce plus prospère et une vie culturelle plus dynamique, les avantages d'un transport collectif efficace sont nombreux, et peuvent changer la vie de toute une population. C'est ce qu'ont observé toutes les villes qui sont passées au tramway. Pourquoi pas Toulon ? Mystère.

* les notions ville-centre, pôle urbain et aire urbaine sont explicitées dans le rapport de l'ADETEC pour la FNAUT (2022) d'où sont extraites les données mentionnées dans cet article.

Retraites : parler aussi de la durée de vie, et donc de la pension totale perçue

J'ai parlé le mois dernier de **l'injustice** des pensions servies aux retraités à hauts revenus et à gros patrimoines par rapport aux pensions servies à ceux qui étaient déjà pauvres avant de prendre leur retraite. Injustice majeure et à la justification extrêmement immorale.

Mais il y a encore pire, c'est que, en général, ceux qui perçoivent les pensions les plus faibles car ils ont exercé des métiers mal payés, ont aussi des durées de vie plus courtes du fait de la pénibilité de leurs activités. Ils perçoivent donc une pension totale diminuée des années de retraite qu'ils n'auront pas vécues, car situées après leur décès prématuré. La double peine, comme on dit aujourd'hui.

Ainsi, un artiste ou un communicant renommé, ou un cadre supérieur, ou un haut fonctionnaire, ou un sénateur multirécidiviste (un ou une, bien sûr), qui perçoit une pension d'environ 10 SMIC, va la toucher pendant en moyenne trente ans*, parce que l'activité intellectuelle, en général, ça conserve. Alors que l'ouvrier du bâtiment, même s'il a fini chef d'équipe, perçoit une pension d'environ 1 SMIC, et du fait de l'usure professionnelle (pénibilité, accidents, etc.) quitte la retraite pour le cimetière vers 79 ans* en moyenne (souvent moins).

* voir les justifications ci-dessous

En plus du montant mensuel des pensions, évoqué dans le numéro précédent, qui correspond à une injustice de facteur 10, la durée de vie rajoute un facteur 1,8 ce qui rend encore plus édifiante la comparaison des pensions totales perçues :

- Pour le cadre, 30 ans fois 12 mois fois 10 SMIC = 3 600 SMIC pour la pension totale
- Pour l'ouvrier, 17 ans fois 12 mois fois 1 SMIC = 204 SMIC pour la pension totale.

UN RAPPORT DE 18 ! QUI PEUT ENCORE PARLER DE REPARTITION ?

Il conviendrait aussi de prendre en compte l'espérance de vie en bonne santé, pour laquelle selon l'INSEE l'écart est encore augmenté entre les deux populations. Par ailleurs, les écarts d'espérance de vie se révèlent être plus faibles pour les femmes, du fait sans doute d'un moindre impact des métiers "pénibles". Mais pour le montant des pensions comme pour les rémunérations pendant la vie active, les écarts entre populations sont encore plus importants pour les femmes...

En conclusion, même avant le projet de réforme du gouvernement, l'injustice du système actuel de retraite est flagrante. **Retirer deux années de pension à tous ne ferait qu'accentuer cette injustice alors qu'il faudrait la réduire.**

* Justification - Bien sûr, la population n'est pas répartie entre ouvriers du bâtiment et cadres supérieurs, toutes les situations intermédiaires existent, et même celles au-delà et celles en-deçà. Disons pour simplifier que l'on prend ici le décile inférieur et le décile supérieur de la répartition des revenus, pour illustrer le propos.

Les statistiques de l'INSEE montrent en effet que l'espérance de vie à 35 ans des cadres supérieurs hommes est de 4,5 ans au-dessus de celle de la population totale alors que celle des ouvriers est de 2 ans en dessous. Ces 6,5 ans d'écart sont souvent cités par les commentateurs, mais il s'agit seulement de l'espérance de vie à 35 ans. En effet, entre 35 ans et 62 ans (l'âge de la retraite pour simplifier) cet écart de 6,5 ans n'aura pu qu'augmenter du fait des 27 années de travail entre 35 et 62 ans dans des conditions très différentes pour les deux populations. On peut donc inférer sans exagérer que cet écart aura doublé, et que l'espérance de vie à 62 ans des cadres supérieurs sera aux alentours de $4,5 \times 2 = 9$ ans au-dessus de la moyenne nationale et celle des ouvriers de $2 \times 2 = 4$ ans en-dessous.

Or en 2022 l'espérance de vie des hommes à 62 ans en France (au moment où ils prennent théoriquement leur retraite) est de 21,5 ans (soit un âge moyen de décès de 83,5 ans pour ceux qui sont encore en vie à 62 ans, car il s'agit de probabilités conditionnelles), d'où des durées de perception de leur pension de retraite de $21,5 + 9 = 30,5$ années pour les cadres supérieurs et de $21,5 - 4 = 17,5$ années pour les ouvriers. Le calcul simplifié présenté ci-dessus résulte de ces considérations.

Des mots d'aujourd'hui

Un "objet" du quotidien :

La vignette

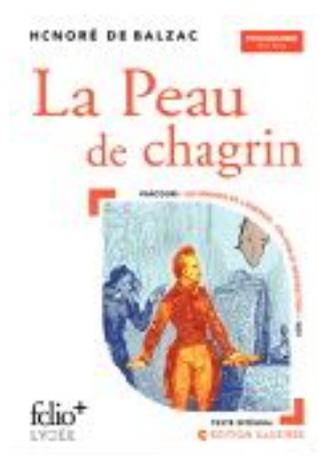
La vignette est aujourd'hui très à la mode car, apposée sur le pare-brise de votre voiture, elle atteste que celle-ci, son moteur étant suffisamment propre, peut rouler dans le centre de votre ville (ou pas). Elle vient ainsi rejoindre la vignette qui prouve que votre véhicule est dûment assuré et celle qui garantit qu'il a passé avec succès son dernier contrôle technique, voire également celles qui vous autorisent à vous garer dans votre rue ou sur le parking privé de votre entreprise. Au point que votre vue, dans la partie droite du pare-brise, commence à être gravement occultée. Jusqu'à ce qu'une vignette spéciale ne vienne prouver aux agents de la force publique que l'ensemble des autres vignettes sont bien placées et vous permettent de conduire sans danger..

Mais pourquoi ce petit carré officiel au verso pré-encollé s'appelle-t-il une vignette ? En quoi Bacchus est-il concerné ? En étymologie, il n'y a pas de hasard. Les versions d'autrefois des vignettes officielles, ainsi que les billets de banque et les timbres fiscaux, comportaient des dessins élégants, compliqués et difficiles à contrefaire, représentant souvent des végétaux à l'aspect torturé ... comme les pampres de la vigne ! D'où la solution de notre énigme.

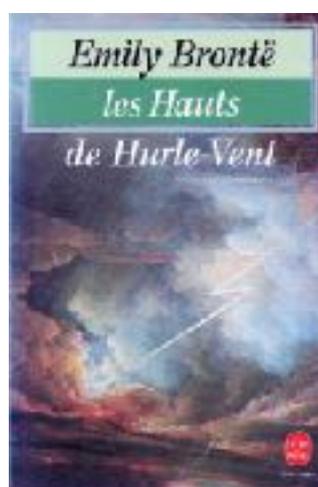
Une expression-clé de la période : *Etre sur les réseaux sociaux*

Les réseaux sociaux, cette invention démoniaque du XXI^{ème} siècle qui menace la vie sociale, la paix civile, la démocratie et jusqu'à l'intégrité physique des enfants, sont à l'origine nés d'un trombinoscope affiché dans une résidence étudiante de Nouvelle Angleterre. D'où les deux actions qui aujourd'hui encore décrivent ce que l'on en fait principalement : être sur les réseaux sociaux c'est y afficher sa photo ; aller sur les réseaux sociaux, c'est regarder les photos des autres. Toutes les variantes d'affichage y sont désormais possibles, il paraît même que l'on peut écrire des phrases !

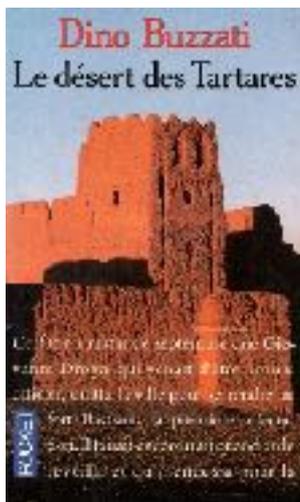
Lecture de grands romans



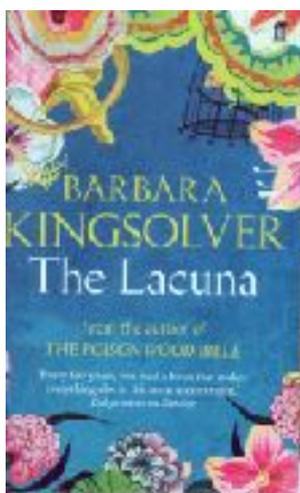
La Peau de Chagrin de **Honoré de BALZAC** Au programme du Bac de Français cette année, ce qui a motivé ma lecture, ce roman de Balzac est effectivement un monument de la littérature du XIX^o siècle. Son thème est la tragique destinée de la vie humaine : l'homme est destiné à mourir et à voir, petit à petit, décroître ses désirs et son énergie à les satisfaire, d'où l'image de la peau de chagrin. Pour illustrer cette thèse, Balzac mobilise un style d'écriture d'une incroyable puissance, et une culture ébouriffante, par la richesse du vocabulaire et l'évocation de personnages et d'évènements historiques célèbres. Le ressort du roman, à l'inverse du réalisme qui est la marque habituelle de l'auteur, est le fantastique, mis en scène dès le début avec ce talisman magique apportant la richesse en même temps que l'effroyable destinée du héros. Quant aux femmes, entre lesquelles le coeur de celui-ci balance, elles restent inaccessibles, nouvelle confirmation d'un malheur irrémédiable. (1831, 304 p)



Les Hauts de Hurlevent d' **Emily BRONTË** Au milieu du XVIII^o siècle, une jeune fille (de pasteur) qui ne connaît rien du monde écrit un livre qui s'avère être un remarquable témoignage sur les moeurs de son temps et qui révèle surtout une inventivité littéraire hors du commun. Au fond de la lande anglaise, deux propriétés voisines accueillent les familles Earnshaw et Linton qui vivent en bonne intelligence mais sans plus car les uns sont plutôt rustiques et les autres plutôt collet monté. C'est avec l'adoption d'un garçon venu de nulle part, Heathcliff, par le vieux Mr Earnshaw que s'introduisent la discorde et le malheur qui vont se poursuivre sur deux générations (merci au traducteur d'avoir ajouté au début du livre un tableau généalogique bien utile). Le génie d'Emily Brontë c'est d'avoir fait raconter les épisodes de cette histoire de familles plutôt embrouillée par des témoins proches et notamment Nelly, la gouvernante de l'une puis l'autre maison. Cent-soixante-dix ans après sa première publication, ce classique de la littérature anglaise est toujours un livre passionnant. (1847, 477 p)



Le Désert des Tartares de **Dino BUZZATI** Le lieutenant Drogo est nommé, pour sa première affectation après l'Ecole militaire, au Fort Bastiani, à la frontière qui sépare son pays imaginaire d'une immensité vide et inconnue, le Désert des Tartares, loin de la capitale, de sa famille et ses amis. Rien ne s'y passe, ou presque, pendant des jours, des mois, bientôt des années. Parmi les autres officiers, certains cherchent à quitter au plus vite ce fort glacial et silencieux, d'autres s'y incrustent lentement, rêvant peut-être d'une attaque ennemie qui justifierait leur présence, ou attendant patiemment la retraite. A l'égal des romans de Frantz Kafka, ce livre est devenu un classique du XX^e siècle car il symbolise le vide de la condition humaine, en mettant au premier plan l'angoisse existentielle découlant de cette prise de conscience. Une lecture qui ne peut laisser indifférent. (1940, 267 p)



The Lacuna by **Barbara KINGSOLVER** Titré en français *Un autre monde*, cet imposant roman de Barbara Kingsolver mérite que l'on s'y plonge pendant quelques semaines. Grâce aux journaux intimes retrouvés après sa mort (bel artifice littéraire), le livre déroule la vie de Harrison Shepherd, né de père américain et de mère mexicaine. Après une enfance et une école à la dure aux Etats-Unis, sa mère l'amène au Mexique où l'adolescent rêve de liberté et quitte rapidement la maison familiale pour Mexico. Il devient par hasard cuisinier du couple d'artistes Diego Rivera et Frida Kahlo et reste à leur service quand ils accueillent Léon Trotsky poursuivi à travers le monde par la haine de Staline et des tueurs à sa solde. Devenu le secrétaire de Trotsky, il est le témoin de cette extraordinaire période de création artistique, de militantisme révolutionnaire et d'impossible résistance à la menace stalinienne. Quand Trotsky est assassiné, son amie Frida envoie Soli, le surnom qu'elle lui a donné, acheminer des toiles pour une exposition à New-York. Il reste aux USA et devient rapidement un écrivain célèbre grâce aux livres qu'il écrit sur le Mexique pré-hispanique. Mais la seconde guerre mondiale se termine et la guerre froide la remplace, lorsque

survient aux USA l'impitoyable et abominable séquence du McCarthisme, où tous les démons américains de la haine, de la peur et du mensonge prennent le dessus. Un écrivain célèbre, qui a vécu à l'étranger et fréquenté des communistes est une proie rêvée pour les commissions d'enquête sur les activités anti-américaines, le FBI, les journaux et même le grand public dont l'esprit est vite perverti par le bourrage de crâne des politiciens d'extrême droite. Traîné dans la boue et devant les tribunaux, le héros malheureux ne garde que deux amis, son avocat et sa secrétaire, à laquelle le lecteur doit de lire ces lignes. Il retourne au Mexique et disparaît dans la grotte sous-marine de son enfance. Magnifique. (2009, 679 p)



Miroir de nos peines de **Pierre LEMAITRE** Sous-titré *Les enfants du désastre*, ce roman grandiose plonge le lecteur dans la débâcle d'avril 1940, lorsque les envahisseurs allemands poussent sur les routes de l'exode des Français de toutes origines. Soumis à la peur, à l'abandon de leurs maisons et de leurs biens, à la séparation d'avec leurs proches, à la faim et à la soif, à l'incertitude du lendemain, les différents personnages s'entrecroisent dans ce paysage de catastrophe, en s'efforçant de conserver un peu d'humanité. Quelques habiles passerelles sont jetées vers les aventures de la première guerre mondiale décrites dans le superbe *Au revoir, là-haut*, sans que le présent roman prétende être une suite, il se suffit à lui-même, il est magistral. (2020, 571 p)

Politique de publication :

Mémoirandom est une lettre d'information et de réflexion diffusée par son auteur Alain Videau. Les destinataires peuvent copier, imprimer ou faire suivre tout ou partie de cette lettre, à condition que ce ne soit pas à des fins lucratives, et qu'y figure la mention " © 2023, Alain Videau, tous droits réservés ". Pour être retiré(e) de, ou ajouté(e) à, la liste de diffusion, envoyer un e-mail à alain@videau.info

© 2023, Alain Videau, tous droits réservés