



Courrier international

N° 1654 du 13 au 20 juillet 2022
courrierinternational.com
France : 4,50 €

Algérie 5,30 DA, Allemagne 5,70 €, Andorre 5,30 €, Canada 7,95 \$CAN, DOM 5,10 €, Espagne 5,40 €, Grande-Bretagne 4,70 €, Grèce 5,40 €, Italie 5,40 €, Japon 850 ¥, Maroc 43 DH, Pays-Bas 5,40 €, Portugal cont. 5,40 €, Sénégal 3400 F CFA, Suisse 6,80 CHF, TOM 850 XPF, Tunisie 7,70 DT, Afrique CFA autres 3500 F CFA.

LE TRAIN RETROUVÉ

*Plus lent mais plus écolo,
propice aux rencontres,
aux échanges... Le rail
a le vent en poupe,
en Europe et ailleurs.*



ROYAUME-UNI
LA CHUTE DE
BORIS JOHNSON

VOYAGE EN FRANCE —
ODE À SÈTE ET À L'OCCITANIE
JAPON — SHINZO ABE,
LE CHOC D'UN ASSASSINAT
CHINE — LA VOGUE
DU CAMPING



Histoires de mer.
Rachel Carson, l'art
de l'émerveillement

M 03183 - 1654 - F. 4,50 €



À 320 KM/H, TOUT EST LOIN D'ÊTRE LOIN

**CARTE AVANTAGE
À 49€/AN⁽¹⁾**

-30% SUR VOS VOYAGES⁽²⁾

-60% POUR LES ENFANTS⁽³⁾



IL Y AURA TOUJOURS UN **TGV INOUI** SUR LEQUEL COMPTER



**TGV
!nOUI**

RENDEZ-VOUS SUR LE SITE ET L'APPLICATION  **sncfconnect**, EN GARES, BOUTIQUES, AGENCES DE VOYAGES AGRÉÉES SNCF ET PAR TÉLÉPHONE.

(1) Prix TTC en vigueur au 04/07/2022 pour tout achat ou renouvellement d'une carte de réduction Avantage Adulte 27-59 ans, hors promotion ou bonus de renouvellement. Validité de 1 an à partir de la date d'activation. Date d'activation possible jusqu'à 5 mois après la date d'achat. (2) Offre réservée au titulaire de la carte Avantage, et à un accompagnateur de plus de 12 ans pour les titulaires de la carte Avantage Adulte. Réduction calculée, hors prestations supplémentaires payantes, sur le plein tarif Seconde et Première. (3) Offre réservée jusqu'à 3 accompagnateurs enfants de 4 à 11 ans inclus si le billet est acheté simultanément au billet du titulaire de la carte Avantage. Réduction calculée, hors prestations supplémentaires payantes, sur le plein tarif Seconde et Première. Réductions applicables sur le territoire national (sauf trajets effectués intégralement en IDF). TGV INOUI est une marque enregistrée de SNCF Voyageurs. Tous droits de reproduction réservés. SNCF Voyageurs, SA au capital social de 157 789 960 €, inscrite au RCS de Bobigny sous le numéro 519 037 584 - 9, rue Jean-Philippe Rameau - 93200 Saint-Denis Cedex.. ROSA PARIS



LES CHOIX DE "COURRIER"

CLAIRE CARRARD

Le train retrouvé

Rallier Barcelone depuis Prague en train et en... trente heures : c'est la longue traversée dans laquelle s'est lancé récemment un journaliste tchèque en passant par Vienne, Paris et Valence. Et le récit mémorable qu'il en fait dans l'hebdomadaire **Respekt** est une ode à la lenteur, au temps retrouvé, au plaisir d'admirer les paysages et de partager des moments d'intimité avec d'éphémères compagnons de route. "Cela exige un sens de la planification bien plus important et aussi plus de temps qu'un transfert aérien extrêmement facile", écrit-il. Mais ce genre de trajet offre "quelque chose que l'avion ne pourra jamais offrir [...], le sentiment que

le voyage en tant que tel est déjà une expérience de vie". Au moment des premiers départs en vacances, c'est la tonalité que nous avons voulu donner à ce dossier. Comme lui, ils sont (nous sommes?) de plus en plus nombreux à goûter à nouveau au plaisir du rail à travers l'Europe, où les ouvertures de lignes transfrontalières se multiplient. Des trains de nuit principalement. En 2021, année européenne du rail, l'Autriche, l'Allemagne, la France et la Suisse "ont accepté de coopérer pour que treize villes européennes soient raccordées par des trains de nuit d'ici à 2025", explique **El País**. "Peu rentables par rapport aux vols low cost et aux trains à grande vitesse, ils avaient disparu. Ces dernières années, ils connaissent un regain salué par Bruxelles, dans le cadre d'un vaste programme de relance du chemin de fer, moyen de transport bien moins polluant que la voiture ou l'avion." Les chiffres de la Commission européenne cités par le

quotidien espagnol sont éloquentes : "Les transports représentent 20 % des émissions de gaz à effet de serre. En 2018, les voyages par la route ont contribué pour 71,8 % aux émissions du secteur, tandis que la part de l'aviation civile était de 13,2 % et celle du transport maritime, de 14,1 %. Le trafic ferroviaire, quant à lui, n'en a généré que 0,4 %." Plus écolo, plus convivial, le train a le vent en poupe en Europe (et ailleurs dans le monde), mais il reste beaucoup à faire en matière de politique des transports. Il y a aujourd'hui "trop de maillons perdus, de tronçons de voie traversant des frontières qui ont été perdus ou qu'on n'utilise plus. Tout ce qui fait que l'ensemble du réseau est très faible", affirme une eurodéputée allemande citée par **El País**. On le voit en France, où le contrat de performance signé entre la SNCF et l'État, qui prévoit d'allouer 2,8 milliards d'euros par an à l'entretien des infrastructures sur les dix prochaines années,

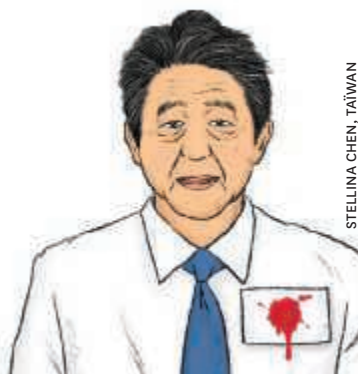
suscite le mécontentement des syndicats comme des usagers. Car les lignes secondaires souffrent, et certaines régions sont de plus en plus mal desservies. Les petites lignes sont pourtant parfois aussi synonymes de voyages étonnants. Pour rester dans ce registre, nourri d'une certaine nostalgie, nous avons sélectionné huit trajets salués comme autant de moments hors du temps dans la presse étrangère. Ainsi de la nouvelle ligne entre Ljubljana, en Slovénie, et Budapest, en Hongrie, qui "traverse deux fois l'ancien rideau de fer". "Aucun autre trajet en train ne vous permettra de saisir à quel point l'Europe a changé ces trente dernières années", observe **The Guardian**. Entre Oslo et Bergen, en Norvège, les voyageurs peuvent se repaître de panoramas inoubliables, s'enthousiasme **CNN** : "Lacs aux eaux cristallines, majestueux glaciers et, à l'approche du terminus, des fjords à couper le souffle." Il y en a d'autres dont, bien sûr,

le fameux "train des nuages", en Argentine, entre Salta et la frontière du Chili. "Vers la fin, le train grimpe un impressionnant dénivelé pour atteindre 4200 mètres au-dessus du niveau de la mer", s'émeut **Clarín**. Une invitation au voyage que nous tenions à mettre en avant dès ce deuxième numéro d'été (après celui consacré à "La course aux océans", la semaine dernière). À découvrir aussi, en pages 360°, le récit que **The Atlantic** consacré à Rachel Carson, l'une des pionnières du mouvement écologiste moderne et qui se passionnait pour la mer. "Tout au long de sa vie, [elle] conservera cette conviction profonde que l'émerveillement doit être au cœur de tout rapport à la nature", écrit le magazine. Une lecture bienvenue pour l'été.

En couverture : Trains : Dessin de Sofia Kolovskaya, Allemagne. Boris Johnson : Dessin de Kichka, Israël. Océans : Photo Nick Polanszky/Alamy



Sommaire



STELLINA CHEN, TAIWAN

JAPON p.23

Le meurtre de Shinzo Abe tétanise le pays

L'ancien Premier ministre japonais est mort le 8 juillet, après avoir été atteint par deux balles. Le pays est sous le choc.

FRANCE p.8

L'Occitanie, où la mer enrichit et menace

La proximité avec la Méditerranée est un argument touristique pour l'Occitanie. Mais la côte s'érode et l'élévation de la mer s'accélère. Que faire, s'interroge **Le Soir**.

ROYAUME-UNI p.14

Comment Boris a tué Johnson

Le Premier ministre britannique a fini par jeter l'éponge. Et si l'instigateur du Brexit était aussi victime de ce séisme, s'interroge l'historien Dominic Sandbrook sur le site britannique **UnHerd**.

360°

Récit. Rachel Carson, la mer et ses merveilles

Deuxième épisode de notre série d'été "Histoires de mer". Nous vous invitons à suivre la militante et biologiste Rachel Carson, passionnée par la mer. Elle lui a consacré des pages inoubliables, nous appelant à reconsidérer notre rapport au vivant, dans **The Atlantic**.



NICK POLANSZKY/ALAMY

p.38

LES SOURCES



Chaque semaine, les journalistes de *Courrier international* sélectionnent et traduisent des articles tirés de plus de 1500 médias du monde entier. Voici la liste exhaustive des journaux, sites et blogs utilisés dans ce numéro :

- Africa Is a Country** (africasacountry.com) New York, en ligne.
- African Arguments** (africanarguments) Londres, en ligne.
- The Atlantic** Washington, mensuel.
- Connectas** (connectas.org) Amérique latine, en ligne.
- The Economist** Londres, hebdomadaire.
- Guangming Ribao** Pékin, quotidien.
- Khuyut** (khuyut.com) Aden, en ligne.
- Nature** Londres, hebdomadaire.
- Nawaat** (nawaat.org) Tunis, en ligne.
- The New York Times** New York, quotidien.
- Oukraïnska Pravda** (pravda.com.ua) Kiev, en ligne.
- El País** Madrid, quotidien.
- Reaction** (reaction.life) Londres, en ligne.
- Respekt** Prague, hebdomadaire.
- Le Soir** Bruxelles, quotidien.
- TelQuel** Casablanca, hebdomadaire.
- Le Temps** Genève, quotidien.
- UnHerd** (unherd.com) Londres, en ligne.
- La Vanguardia** Barcelone, quotidien.
- Al-Yemen Net** (theyemen.net), en ligne.



SOMMAIRE

D'un continent à l'autre

6. **France.** Macron prend le pari de la division
8. **Série d'été.** L'Occitanie, où la mer enrichit et menace
11. **États-Unis.** La pilule abortive à la rescousse des Américaines
13. **Chili.** La poudrière mapuche
14. **Royaume-Uni.** Comment Boris a tué Johnson
16. **Ukraine.** Retour à "la Russie stalinienne" dans Kherson occupé
18. **Yémen.** Une paix qui risque de se payer au prix fort
20. **Maroc.** Rabat peut-il rester le gardien de la forteresse Europe ?
21. **Tunisie.** Kais Saïed : faux et usage de faux
22. **Chine.** Le camping, c'est chic !
23. **Japon.** Le meurtre de Shinzo Abe tétanise le pays

À la une

24. Le train prend son envol
- Transversales**
32. **Économie.** Henry Ford, leçons à la chaîne
34. **Sciences.** L'alimentation fait la différence
36. **Environnement.** La malédiction du poisson "sauveur"
37. **Signaux.** Les alliés de la Russie mobilisés sur Twitter
- 360°
38. **Série d'été.** Rachel Carson, la mer et ses merveilles
42. **Musique.** "La musique est mon arme"
43. **Rap.** LEX embrasse la Grèce
44. **Architecture.** Hô Chi Minh-Ville ne laisse pas béton
46. **Histoire.** Léovigilde, un Wisigoth à la tête de l'Espagne



SUR NOTRE SITE

Japon. Après l'assassinat de Shinzo Abe, un pays ébranlé

Le pays, qui n'avait pas connu un tel événement depuis les années 1930, a le sentiment que c'est sa vision de la démocratie parlementaire qui est mise à l'épreuve. Et la sécurité de ses hommes politiques est au cœur des débats, de même que le contrôle, déjà rigoureux, des armes à feu. Suivez les analyses, les réactions et les reportages de la presse japonaise tout au long de la semaine sur notre site.

Long format. En Amazonie colombienne, la guerre pour la coca

La Colombie, qui a signé un accord de paix historique avec les Farc en 2016, traverse pourtant une vague de violence inédite dans certaines régions. Anciens guérilleros, ex-militaires et membres du crime organisé s'affrontent violemment pour des questions de territoire et de mainmise sur le narcotraffic. Un reportage du **New York Times**.

L'horoscope de Rob Brezsný Retrouvez chaque semaine les prévisions poétiques et philosophiques de l'astrologue le plus original de la planète.



Retrouvez-nous aussi sur Facebook, Twitter, Instagram et Pinterest.

Un encart publicitaire est distribué avec votre numéro de *Courrier international*. Il a été intégralement réalisé par les équipes de Google. La rédaction n'a pas participé à ce numéro.



La semaine prochaine

NUMÉRO DOUBLE

En supplément

Courrier ados

32 pages pour mieux comprendre le monde avec la presse étrangère

Offre d'abonnement

Bulletin à retourner à : *Courrier international*
Service Abonnements - A2100 - 62066 Arras Cedex 9

Je m'abonne pour :

- 1 AN** (52 numéros) au prix de **129 €** au lieu de ~~218,80 €*~~
- 1 AN** (52 numéros) + **6 hors-séries** au prix de **159 €** au lieu de ~~269,80 €*~~

RCO22BAO003

Monsieur Madame

NOM..... PRÉNOM.....

ADRESSE.....

CP VILLE.....

Je règle par chèque bancaire à l'ordre de *Courrier international*

Pour tout autre moyen de paiement, rendez-vous sur notre site :
<https://abo.courrierinternational.com/jours2022>
ou téléphonez au 03 21 13 04 31 (du lundi au samedi, de 9 heures à 18 heures)

* Prix de vente au numéro. Pour l'étranger, nous consulter. Nos conditions générales de vente sont disponibles sur notre site Internet : boutique.courrierinternational.com/cgv-co

En retournant ce formulaire, vous acceptez que *Courrier international*, responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation client et de la gestion des réclamations et, en fonction de vos choix, d'actions marketing sur ses produits et services ou ceux de ses partenaires. Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/1978 modifiée et au RGPD du 27 avril 2016, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de modification, de portabilité, de suppression et d'opposition au traitement de vos données, que vous pouvez exercer à l'adresse suivante : DPO CI, 67-69, avenue Pierre-Mendès-France, 75013 Paris. Pour toute réclamation : www.cnil.fr.



Avantages abonnés :

Rendez-vous sur courrierinternational.com

- La version numérique du magazine dès le mercredi soir
- L'édition abonnés du site Internet
- Nos archives, soit plus de 100 000 articles
- L'accès illimité sur tous vos supports numériques
- Les applications iOS et Android
- Réveil Courrier 📧

Votre abonnement à l'étranger :

- Belgique :**
(32) 2 744 44 33 - abonnements@saipm.com
- États-Unis/Canada :**
(1) 800 363 1310 - expressmag@expressmag.com
- Suisse :**
(41) 022 860 84 01 - abonne@edigroup.ch



Édité par *Courrier international* SA, société anonyme avec directoire et conseil de surveillance au capital de 106 400 €

Actionnaire : La Société éditrice du Monde

Président du directoire, directeur de la publication :

François-Xavier Devaux

Directrice de la rédaction, membre du directoire : Claire Carrard

Conseil de surveillance : Louis Dreyfus, président

Dépôt légal Juillet 2022. Commission paritaire n° 0722c82101.

ISSN n° 1154-516X Imprimé en France/Printed in France

Rédaction 67-69, avenue Pierre-Mendès-France 75013 Paris. Accueil 33 (0) 1 46 46 16 00 Fax général 33 (0) 1 46 46 16 01 Fax rédaction 33 (0) 1 46 46 16 02 Site web www.courrierinternational.com Courriel lecteurs@courrierinternational.com Directrice de la rédaction Claire Carrard (16 58) Rédactrice en chef Virginie Lepetit (16 12) Rédacteurs en chef adjoints Raymond Clarinard (16 77), Claire Pomarès (web), Matthieu Recarte Responsable du numérique Joffrey Ricome Direction artistique Sophie-Anne Delhomme (16 31), Conception graphique Javier Errea Comunicación

ÉDITION Anouk Delpoit (16 98), Ioris Queyroi, Fatima Rizki (17 30) 7 JOURS DANS LE MONDE François Gerles (chef de rubrique, 17 48) EUROPE Gerry Feehily (chef de service, 16 95), Laurence Habay (chef de service adjointe, Russie, est de l'Europe, 16 36), Catherine Guichard (Allemagne, Autriche, Suisse allemande, 16 04), Carole Lyon (Belgique, 17 36), Sasha Mitchell (Royaume-Uni, Irlande, 19 74), Beniamino Morante (Italie, 19 72), Hélène Bienvenu (Pologne), Antoine Moutreau (Pays-Bas), Valentin Scholz (Espagne), Vincent Barros (Portugal), Antoine Jacob (Danemark, Norvège, Suède), Alexandre Lévy (Bulgarie), Alexandros Kottis (Grèce, Chypre), Joël Le Pavou (Hongrie), Guillaume Narguet (République tchèque, Slovaquie), Kika Curovic (Serbie, Monténégro, Croatie, Bosnie-Herzégovine), Marielle Vitureau (Lituanie), Alda Engoian (Caucase, Asie centrale), Larissa Kotelevets (Ukraine) FRANCE Carolin Lohrenz (chef de rubrique, 16 93) AMÉRIQUES Béangère Cagnat (chef de service, Amérique du Nord, 16 14), Jean-Hébert Armengaud (chef de service, Amérique latine, 16 57), Morgann Jezequel (Brésil), Martin Gauthier (Canada), Mathilde Guillaume (Argentine) ASIE Agnès Gaudu (chef de service, Chine, Singapour, Taïwan, 16 39), Christine Chaumeau (Asie du Sud-Est, 16 24), Zhang Zhulin (Chine, 17 47), Carole Dieterich (Asie du Sud), Elisabeth D. Inandiak (Indonésie), Jeong Eun-jin (Corée) MOYEN-ORIENT Bahir El-Khoury (chef de service), Julien Abirama (Liban, Syrie, Palestine, Irak), Pascal Fenaux (Israël), Ahmad Parhizi (Iran), Raphaël Boukandoura (Turquie), Philippe Mischkowsky (pays du Golfe) AFRIQUE Hassina Mechaï (chef de rubrique), Vincent Barros (Afrique lusophone), Malik Ben Salem (Maghreb), Mathilde Bousson (Afrique australe et Afrique de l'Est), Agnès Faivre (Afrique de l'Ouest) TRANSVERSALES Pascale Boyen (chef des informations, Économie, 16 47), Carole Lembézat (chef de rubrique, Sciences et Signaux, 16 15), Annick Rivoire (Économie) MAGAZINE 360° Marie Bécoll (chef des informations, 17 32), Hugo Florent (16 74), Delphine Veaudor (16 76) HISTOIRE Mélanie Lifschitz (16 96)

SITE INTERNET Claire Pomarès (rédactrice en chef adjointe), Nicolas Coisplet (chef d'édition), Adrien Oster (chef d'édition), Paul Blondé (éditeur web), Antoine Cuny-LeCallet, Gabriel Hassan (éditeur web, 16 32), Carole Lyon (éditrice web, 17 36), Hoda Saliby (éditrice web, 16 35), Mélanie Chenouard (vidéo, podcasts, 16 66), Louise Dugeai (développement web) COURRIER EXPAT Ingrid Therwath (16 51), Jean-Luc Majourat (16 42)

TRADUCTION Raymond Clarinard (responsable, Courrier Histoire), Mélanie Lifschitz (chef de service adjointe, anglais, espagnol), Julie Marcot (chef de service adjointe, anglais, espagnol, portugais), Catherine Baron (anglais, espagnol), Isabelle Boudon (anglais, allemand, portugais), Manon Delfour-Peyrethon (anglais, allemand), Caroline Lee (anglais, allemand, coréen), Françoise Lemoine-Minaudier (chinois, anglais), Olivier Ragasol (anglais, espagnol, catalan), Leslie Talaga (anglais, espagnol) RÉVISION Jean-Baptiste Luciani (chef de service, 17 35), Isabelle Bryskier, Philippe Czerepak, Françoise Hérol, Julie Martin, Anne Romefort

PÔLE VISUEL Sophie-Anne Delhomme (responsable), WEB DESIGN ET ANIMATION Alexandre Errichiello (chef de service, 16 17), Benjamin Fernandez, Jonnathan Renaud-Badet, Pierrick Van-Thé ICONOGRAPHIE Luc Briand (chef de service, 16 41), Lidwine Kervella (16 10), Stéphanie Saindon (16 53), Céline Merrien (colorisation) MAQUETTE Alice Andersen (chef de service, 16 37), Denis Scudeller, Gilles de Obaldia CARTOGRAPHIE Thierry Gauthé (16 70) INFOGRAPHIE Catherine Doutey (16 66)

AGENCE COURRIER Patricia Fernández Pérez (directrice du développement et de la communication, 17 37), Jessica Robineau (16 08), Alizée Marchal (17 38)

DIRECTRICE DE LA FABRICATION Nathalie Communeau, Nathalie Mounié (chef de fabrication, 45 35) IMPRESSION, BROCHAGE, ROUTAGE : Maury, 45330 Malesherbes

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO Murielle Bachellier, Étienne Bianchi, Aurélie Boissière, Jean-Baptiste Bor, Emmanuelle Bour, Anne-Françoise Cochet, Emma Collet, Marie-Ange Costantini, Camille Dalicieux, Frédéric Dalléas, Marie Daoudal, Guillaume Deneufbourg, Céline Dompierre, Zineb El Mountassir, Jeanne Fourneau, Louise Henry, Mathilde Loire, Ophélie Négros, Claire Olivès, Mélanie Tanous, Isabelle Taudière, Yuta Yagishita, Zheng Yiqian, Gudrun Zett, Chenxi Zhang

PUBLICITÉ MPublicité, 67-69, avenue Pierre-Mendès-France CS 11 469, 75707 Paris Cedex 13, tél. : 01 57 28 38 84 Directeur délégué Activités programmatiques, AD Tech & Monétisation Sébastien Noel (sebastien.noel@mpublicite.fr, 37 00) Directeur délégué, pôle Agences François de Ren (francois.deren@mpublicite.fr, 30 21) Directeur délégué, pôle Opérations spéciales Steve Dablin (steve.dablin@mpublicite.fr, 38 84)

RESPONSABLE ADMINISTRATIVE ET FINANCIÈRE Carine de Castellani (16 06) Lucie Madalena (gestion) Droits Blandine Mosnat (16 52) Comptabilité 01 48 88 45 51 Directeur de la diffusion et de la production Xavier Loth Directrice des ventes Sabine Gude Responsable commerciale international Saveria Colosimo Morin (01 57 28 32 20) Chef de produits Valentin Moreau (01 57 28 33 99) Communication et promotion Brigitte Billard, Christiane Montillet MARKETING Sophie Gerbaud (directrice, 16 18), Véronique Lallemand (16 91), Véronique Saudemont (17 39), Kevin Jolivet (16 89), Martine Prévot (16 49), Mynn-May Vang, Anthony Pittavino

Modifications de services ventes au numéro, réassorts 0805 01 47 Service clients Abonnements Courrier international, Service abonnements, A2100 - 62066 Arras Cedex 9 Tél. 03 21 13 04 31 Fax 01 57 67 44 96 (du lundi au vendredi de 9 h à 18 h) Courriel abo@courrierinternational.com. Prix de l'abonnement annuel en France métropolitaine : 119 €. Autres destinations : <https://boutique.courrierinternational.com> Nos conditions générales de vente et d'utilisation sont disponibles sur <https://www.courrierinternational.com/page/cgv>

Courrier international, USPS number 013-465, is published weekly 48 times per year (triple issue in Aug and in Dec), by Courrier International SA c/o Distribution Grid, at 900 Castle Rd Secaucus, NJ 07094, USA. Periodicals postage paid at Secaucus, NJ and at additional mailing offices. POSTMASTER: Send address changes to Courrier International c/o ExpressMag, 8275, avenue Marco-Polo, Montréal, QC H1E 7K1, Canada.



Certifié PEFC

Ce produit est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.
pefc-france.org

Origine du papier : UK, Allemagne, 100 % de fibres recyclées. Ce magazine est imprimé chez MAURY certifié PEFC. Émissions : Ptot - 0,0083 kg/tonne de papier. Papier issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées. Ouvrage imprimé à 100 % avec des encres conformes à la norme Blue Angel.



C'EST AU TOUR DES FEMMES D'ENTRER EN JEU.

EDF, partenaire de l'Équipe de France féminine de Football
et de toutes celles qui veulent s'engager pour la transition énergétique.



AUSTRALE.GAD - RCS PARIS 552 081 317 - ©Nick Meek



Rejoignez les équipes EDF sur edf.fr/edf-recrute

L'énergie est notre avenir, économisons-la!
En savoir plus sur EDF et la transition énergétique : edf.fr/climat

d'un
continent
à l'autre.

france

Amériques.....	11
Europe.....	14
Moyen-Orient...	18
Afrique.....	20
Asie.....	22



Politique. Macron prend le pari de la division

Le président de la République pourrait bien tirer profit du morcellement du Parlement, en jouant la partition de l'intraitable pragmatisme.

✓ *Dessin de Joep Bertrams paru dans De Groene Amsterdammer, Pays-Bas.*

— Reaction Londres

Que ne donnerait pas Boris Johnson pour troquer ses problèmes contre ceux d'Emmanuel Macron ? Confortablement réélu en avril, le président français se retrouve six semaines plus tard à 39 sièges de la majorité absolue à l'Assemblée nationale. Le voilà désormais avec un gouvernement minoritaire, cerné des deux côtés du spectre politique par les oppositions. Cependant, et c'est énorme, plus personne ne demande sa tête. Macron est assuré d'occuper la plus haute fonction de la V^e République jusqu'au printemps 2027. Mais en fonction de ce qui se passera dans la fosse aux lions de l'Assemblée, il restera dans l'histoire comme un président remarquable, ou juste comme le dernier représentant d'un chapelet de chefs de l'État insignifiants.

Autorité entamée. Après une interminable campagne électorale et des mois à gérer un quotidien politique chargé, notamment l'invasion russe de l'Ukraine, Macron est, dit-on, épuisé et pas au mieux de sa forme. Il fait plus que ses 44 ans et a perdu cet allant qui faisait presque de lui un ovni dans la classe politique française récente en 2017. Sans doute attend-il avec impatience les vacances avec son épouse au fort de Brégançon, la villégiature présidentielle de la Côte d'Azur où durant trois étés il a accueilli son homologue russe, Vladimir Poutine.

Mais il faut continuer de gouverner la France, avec ou sans le président, et Élisabeth Borne, fraîchement nommée Première ministre, donnait le 6 juillet son discours de politique générale : elle a annoncé une réforme des retraites qui passera notamment par un recul progressif de l'âge de départ, et des mesures contre la crise du pouvoir d'achat et en faveur des services de santé, très éprouvés, notamment par le Covid. Le gouvernement restera ferme dans ses ambitions écologiques, a-t-elle dit aux parlementaires, et c'est dans ce but que la Première ministre s'est engagée à faire accéder la France à la souveraineté énergétique en permettant à l'État de monter à 100 % du capital d'EDF. Élisabeth Borne, technocrate aux convictions centristes passée brièvement

par le Parti socialiste, ne fait pas même semblant de vouloir faire la révolution. Son objectif est, à l'inverse, de collaborer avec le président pour rendre l'économie plus résiliente en ces temps de grande instabilité mondiale, avec pour priorités l'emploi, le coût de l'énergie et, si possible, l'équilibre budgétaire.

La coutume veut que tout Premier ministre, après avoir annoncé le programme de son gouvernement, se soumette à un vote de confiance. Ça n'a pas été le cas cette fois-là. Le risque était trop grand. Élisabeth Borne a laissé aux partis d'opposition le soin de s'organiser pour déposer une motion de censure, ou plusieurs, consciente que bien qu'unis contre le président ils se trouvent pour le reste dans une grande confusion idéologique. Les dernières législatives ont incontestablement entamé l'autorité du président et de son parti En marche, d'ailleurs étrangement rebaptisé Renaissance pour l'occasion. Mais le nouveau partage du gâteau parlementaire est tel qu'aucune faction ne peut espérer faire avancer facilement ses idées seule. À partir de maintenant, le maître-mot est "compromis". La négociation d'accords, autour d'un déjeuner ou dans des salles de

À partir de maintenant, le maître-mot est "compromis".

réunion qui ne sont plus enfumées, est désormais de rigueur. Peut-être même se pourrait-il (mais ce n'est pas garanti) que les extrêmes du spectre se neutralisent mutuellement et que les divergences se trouvent gommées au profit d'un intraitable pragmatisme. La Première ministre travaillerait non-stop, déclarait [avant son discours à l'Assemblée] un de ses ministres à l'AFP. Elle rencontrerait tous azimuts, elle passerait des coups de fil. Elle serait vraiment à l'écoute, tout se passerait bien. C'est possible.

Dans cette Assemblée renouvelée, le Rassemblement national, dirigé par une Marine Le Pen relancée comme jamais, est enfin représenté à la hauteur de la place qu'il occupe dans le paysage électoral français. Sa dirigeante a beau avoir échoué deux fois face à Macron à

En l'absence de négociations, ce sera la guerre ouverte et le règne du chacun pour soi.

la présidentielle, elle est tout sauf finie. Son populisme intransigeant a le vent en poupe, et ses troupes (passées de 8 à 89 députés) sont suffisamment nombreuses pour être une épine dans le pied du camp Macron. Ironie du sort, si Marine Le Pen tient sa promesse de travailler non plus contre le système, mais avec lui, le président pourrait réussir à tourner sa propre faiblesse en force. Il pourrait se laisser convaincre d'accepter bon gré mal gré des lois qui durciraient les conditions d'immigration en France, mais qui iraient aussi dans son sens en renforçant encore les exigences d'assimilation de la communauté musulmane française.

À 180 degrés de là, de l'autre côté du spectre politique, Jean-Luc Mélenchon, homme de la gauche radicale qui se voit comme l'unique porte-parole valable d'une nation divisée, en est réduit au statut d'observateur extérieur. Il ne s'est pas présenté aux législatives, convaincu qu'il serait appelé comme Premier ministre dans un gouvernement de cohabitation. Mais lui aussi possède les troupes nécessaires pour mettre des bâtons dans les roues à Macron. La France insoumise est sortie des législatives forte de 75 sièges et est à la tête d'une coalition de gauche de 131 députés qui, quoique divisée, représente le deuxième groupe à l'Assemblée. Là encore, il n'est pas impossible que Macron parvienne à tourner à son avantage les revendications de la gauche en proposant des mesures à l'intention des classes moyennes, par exemple des révisions des aides aux plus démunis et une hausse modeste de la fiscalité sur les entreprises et les particuliers aisés. En matière de travail parlementaire, chacun va jouer sa propre partition. À droite, les Républicains, dominants auparavant, n'ont plus que 61 sièges à l'Assemblée, moins d'un tiers de ce que fut leur représentation. Ils devraient soutenir la réforme des retraites et le recul de l'âge de départ, ainsi que toutes les initiatives favorables aux entreprises. La gauche, quoique traversée par des antagonismes forts et de profonds désaccords

politiques, peut sans doute se laisser apaiser par des allègements fiscaux ciblés et un effort concerté, dans divers champs de l'action gouvernementale, en faveur du pouvoir d'achat sur l'alimentation et les carburants.

Voie inédite. En l'absence de négociation, ce sera la guerre ouverte et le règne du chacun pour soi – une éventualité qui, dans le climat actuel, ne saurait être exclue. Le cas échéant, l'immobilisme pourrait venir à bout de la patience d'électeurs déjà grandement exaspérés et déboucher sur une nouvelle vague de manifestations, voire de nouvelles élections [après une dissolution de l'Assemblée nationale]. Si ces élections ne permettaient pas de faire émerger une assemblée avec une majorité claire, la démocratie française pourrait prendre un chemin inédit qui la mènerait... On ne sait où...

Mais aujourd'hui, c'est à Elisabeth Borne et à son gouvernement remanié de prendre les rênes. Si cette *fonctionnaire** de 61 ans parvient à convaincre une majorité de députés que l'Apocalypse n'est pas une solution souhaitable pour la France, le gouvernement – et le président – devrait pouvoir retomber sur ses pattes. Pour l'heure, aucun haut responsable n'a présenté sa démission, le ministre accusé d'agression sexuelle a été remercié, et aucune voix ne s'élève depuis les rangs gouvernementaux pour réclamer que la tête du chef du parti n'aille rouler sur la *place de la Révolution**. C'est déjà un début.

—Walter Ellis
Publié le 7 juillet

* En français dans le texte.

SOURCE

REACTION

Londres, Royaume-Uni
www.reaction.life
Installé à Londres, *Reaction* se décrit comme "un site proposant des articles d'opinion et d'analyse sur la politique, l'économie et la culture", D'orientation centre droit, le site, fondé en juin 2016 entend offrir à ses lecteurs "quelque chose de nouveau, de différent et de grande qualité".



Nationaliser, une réaction si française

Élisabeth Borne a annoncé la prise de contrôle totale de l'État au sein du groupe EDF. Pour la presse étrangère, c'est une réponse très française à une problématique des pays européens en quête d'indépendance énergétique.

Emmanuel Macron en avait parlé, Elisabeth Borne l'a annoncé : le gouvernement souhaite renationaliser EDF, son "géant du nucléaire qui rencontre des difficultés financières", rapporte **Bloomberg**. Cette mesure, la seule concrète abordée le 5 juillet lors du discours de politique générale de la Première ministre, devrait permettre à Paris de faire passer sa participation dans l'énergéticien de 84 % aujourd'hui à 100 %. Une annonce qui a suscité un écho surtout dans la presse économique internationale.

L'objectif de l'opération, explique le site financier américain : aider la France "à se sortir de la pire crise énergétique qu'ait connue l'Europe depuis une génération et à investir dans de nouvelles centrales nucléaires" afin de renforcer son

indépendance énergétique et réaliser l'ambition du zéro énergie fossile. "Le projet français est aussi le signe que les États européens seront sans doute de plus en plus contraints de venir en aide à leurs compagnies énergétiques pour les protéger de la tempête provoquée par la guerre de la Russie en Ukraine", analyse le site.

Politiquement, à Paris, la décision devrait "pour l'essentiel faire l'objet d'un large consensus, estime Bloomberg, et rassembler autour de Macron une Assemblée par ailleurs divisée". Mais au-delà de la faisabilité politique, la reprise du contrôle par l'État français s'annonçait depuis des mois. EDF est en proie à une accumulation de problèmes, financiers surtout, avec une dette colossale de 45 milliards d'euros, un parc nucléaire vieillissant aux coûts d'entretien importants, des nouveaux chantiers explosant les budgets, et le poids supplémentaire plus récent de devoir vendre son électricité à perte. Avec son bouclier tarifaire, le gouvernement était donc loin

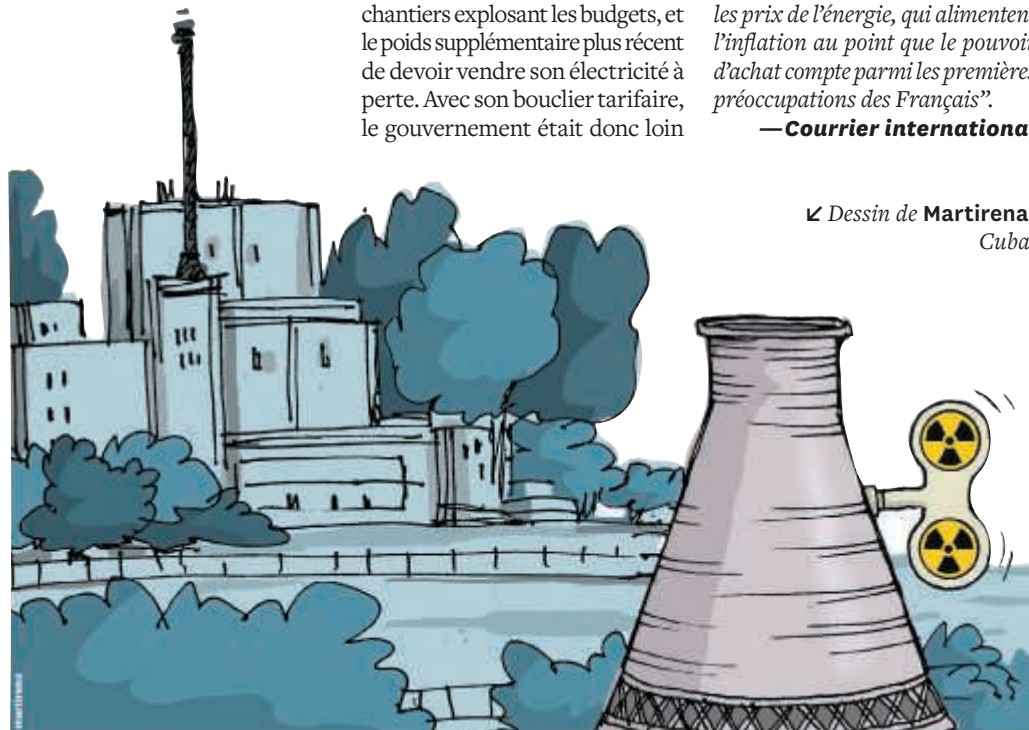
d'arranger les soucis du groupe ces derniers mois, explique le **Financial Times** à Londres, qui revient sur la relation complexe entre l'État et le premier distributeur d'électricité de France. "L'ouverture du capital d'EDF aux investisseurs privés avait notamment pour objectif d'imposer plus de discipline et de transparence financière à un groupe longtemps sapé par des querelles intestines et parfois décrit comme un État dans l'État. Mais son statut d'entreprise cotée devient de plus en plus problématique."

Quand il s'agit de ses champions nationaux, souligne **The New York Times**, "la France possède une longue tradition d'interventionnisme économique, même si l'époque des grandes vagues de nationalisations des années 1980 est révolue". Même Emmanuel Macron, ancien banquier d'affaires élu "sur un programme ouvertement favorable aux entreprises [...] n'aura pas mis longtemps à imiter ses prédécesseurs", écrit le **Times** en mentionnant notamment la nationalisation des chantiers navals de STX France en 2017.

Le quotidien américain explique les enjeux : couvrant 70 % de ses besoins énergétiques par le nucléaire, ce qui en fait le champion mondial en la matière, la France est moins dépendante du pétrole et du gaz russes. En contrepartie, la remise à niveau du parc existant est devenue cruciale pour le gouvernement, "alors que la guerre en Ukraine a fait flamber les prix de l'énergie, qui alimentent l'inflation au point que le pouvoir d'achat compte parmi les premières préoccupations des Français".

—**Courrier international**

↳ Dessin de Martirena, Cuba.



SÉRIE D'ÉTÉ

L'Occitanie, où la mer enrichit et menace

↓ La plage de la Tamarissière au Grau d'Agde.
Photo SFL Choice/Alamy/Photo12

La proximité avec la Méditerranée est un argument touristique majeur pour l'Occitanie. Mais la côte s'érode rapidement et l'élévation de la mer va accélérer le processus. Que faire ? Se protéger ou partir ?



—Le Soir Bruxelles

Les cartes postales aux couleurs passées en témoignent. Il y avait, à cet endroit précis, une large plage de sable fin, bordée par une dune. Des estivants allongés sur des serviettes de plage, des parasols... Aujourd'hui, le trait de côte a perdu la mémoire de ces quelques lointaines décennies. Des balafres en basalte soulignent le littoral, enserrant même plusieurs constructions dans une gaine protectrice de plus de deux mètres de haut que heurtent les vagues. L'accès à la mer n'est possible que par quelques tronçons sableux descendant vers les flots. "Le phénomène d'érosion n'est pas neuf, dessine Marie-France Durancel, propriétaire du camping Californie Plage depuis 1987. Mais il s'est accentué à cause des aménagements réalisés par l'homme." Pour elle, c'est la canalisation du Libron, le fleuve dont on aperçoit les protections rocheuses s'enfonçant en mer, qui est à l'origine de la disparition

de sa plage, amputée progressivement de sédiments. "On savait pourtant à l'époque que cela allait changer la topographie, se plaint-elle. Rien n'y a fait." Dans les années nonante [1990], après de grosses tempêtes, les premières protections en dur sont apparues. "On s'est enrochés avec nos propres moyens et nous en avons reçu l'autorisation, précise-t-elle. Ensuite, on a voulu nous les faire enlever. Il a fallu aller devant le Conseil constitutionnel; celui-ci a confirmé qu'il faudrait nous indemniser." À l'est, passé les campings des Flots bleus et [du] France-Floride, ce n'est plus qu'une enfilade d'épis et de brisélames. "Il y a bien eu une tentative pour engraisser la plage, mais une tempête a tout emporté. Ici, vous voyez la pire", lâche l'exploitante.

La commune accueille trente campings, dont le principal argument est l'accès à la mer. Certains disposent encore d'une plage. Au Californie, il a fallu

trouver d'autres arguments pour appâter les 1 400 clients hébergés sur 371 emplacements. Animations, piscines, jeux, bars, restaurants... "On a choisi une thématique sur les pirates. Les gens continuent à venir, mais c'est de plus en plus difficile."

À la vérité, toute la côte de l'Occitanie ne ressemble pas à cette forteresse assiégée. L'érosion n'a pas agi partout. Ni partout avec la même vigueur. Il reste des vastes plages, des dunes, des lidos – fines bandes de terre coincées entre la mer et un étang aux eaux saumâtres –, des lacs et des zones humides. "Il n'empêche, explique Sylvain Barone, chercheur en science politique à l'Inrae (Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement), la moitié des 220 kilomètres du littoral est en recul." [Celui-ci ajoute :] "C'est une côte à 90 % sableuse et de basse altitude. Ajoutons à cela qu'une

bonne partie de l'arrière-pays est exposée à un risque d'inondation lors du débordement des fleuves côtiers."

Hérault, Libron, Orb... Ils sont surveillés comme le lait sur le feu lorsque s'abat la pluie dans les montagnes. "Le terrain en retrait du bord de mer est plus bas que la dune; c'est une vraie cuvette, régulièrement sous l'eau", précise un habitant. Si la lutte contre l'érosion est déjà un (coûteux) enjeu très actuel, les perspectives ne sont guère encourageantes. Car après avoir monté de 7 centimètres en vingt-cinq ans à Sète, la mer va continuer à se soulever. En 2100, "en moyenne sur l'ensemble du bassin méditerranéen, les estimations vont de +37 centimètres à +90 centimètres par rapport à la fin

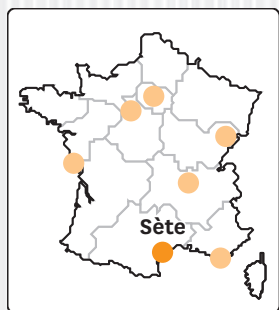
du xx^e siècle", analyse une récente étude pluridisciplinaire sur les changements climatiques en Occitanie. "Les superficies concernées par la submersion récurrente seront multipliées par quatre" d'ici à la fin du siècle. "Les événements extrêmes même ponctuels sont plus fréquents et intenses", relèvent déjà les experts.

Urbanisation intense. Mais ce littoral, on est résolu à le défendre bec et ongles. Dans les années 1960, pour capter un tourisme qui se rendait en Espagne, l'État français lançait un hyperdéveloppement balnéaire les pieds dans l'eau. La longue bande côtière naturelle et l'inhospitalière plaine marécageuse infestée de moustiques ont été arrosées aux pesticides et massivement urbanisées. Alors que les villages historiques étaient installés dans l'arrière-pays, souvent sur une colline, les nouvelles stations sont des murs de béton à deux pas de la mer, sur la dune parfois. On a construit sur les fragiles lidos, les privant de leur faculté à se retirer



"La moitié des 220 kilomètres de littoral est en recul."

Sylvain Barone,
CHERCHEUR EN SCIENCE
POLITIQUE



●●● De juin à septembre, *Courrier international* vous invite à suivre la presse étrangère dans les villes et les régions françaises. Un voyage en France en sept étapes qui commence à Marseille et se terminera à Paris. Tout l'été, venez redécouvrir la France vue par les presses allemande, italienne, belge et britannique.

La semaine prochaine, Die Zeit parcourt l'île de Ré, bluffé par l'aspect sauvage de ce bout de terre charentais.

puis à se reconstituer. Des zones "non urbanisables" ont vu pousser des constructions illégales, les autorités locales approuvant ou fermant les yeux. Plus haut, les barrages sur les fleuves, la bétonisation des berges et l'extraction des galets ont perturbé l'apport en sédiments qui alimentent les plages. "Aujourd'hui, on manque de sable", confirme un expert.

Campings, immeubles à appartements, parcs d'attractions, circuits de karting, gardiennage de caravanes, aéroport, hôtels, boîtes de nuit, zonings commerciaux [zones commerciales], parkings, restaurants... La griffe du tourisme est aujourd'hui omniprésente. Devant l'érosion et les coups de boutoir des tempêtes, qui frappent d'octobre à mars, on a déployé les grands moyens : brise-lames parallèles à la plage pour casser la houle, épis en dur pour retenir les sédiments, digues, réensablement régulier des plages ou reconstitution des dunes, des centaines de millions littéralement jetés à la mer. Sur

le lido, entre Sète et Marseillan, où la mer déstabilisait la route et menaçait l'importantissime voie de chemin de fer, 50 millions ont été dépensés pour reconstituer 15 kilomètres de plages et de dunes et déplacer la route. Deux kilomètres de coûteux "boudins" en géotextile ont été immergés à 300 mètres au large d'une des portions les plus fragiles, pour briser l'énergie des vagues. "Le trait de côte semble stabilisé", résume Éric Palvadeau, chef de projet au BRGM, le service géologique national. Mais pour combien de temps et à quel prix ?

Solutions alternatives. Si certaines communes y recourent encore malgré les inconvénients et le coût, l'État français semble avoir tourné la page des "protections en dur". "Ce n'est pas durable, de plus en plus de gens le disent", souligne Éric Palvadeau. La patronne du Californie Plage le constate à ses dépens : "On m'interdit d'entretenir mes enrochements alors que des rochers basculent

régulièrement à la mer. Le temps joue contre nous." Dans les zones naturelles, en revanche, les autorités laissent la mer agir à son gré. Mais on ne peut abaisser la garde sans préavis.

Des solutions technologiques alternatives sont avancées. À Vias, on espère beaucoup de filets sous-marins ancrés face à la côte qui piégeraient les sédiments et reconstitueraient un haut-fond, voire une plage. À Agde, on attend le déploiement près du Grau d'ouvrages atténuateurs de houle s'inspirant de la forme des mangroves. "C'est un ouvrage tortueux dans lequel la houle pénètre et où elle perd son énergie", explique Julien Dalle, directeur opérationnel de la société Seaboost. [Lequel avance :] "Cela permettra de limiter les dépôts de sédiments et de favoriser leur piégeage. L'ouvrage est moins pénalisant pour l'environnement et est conçu pour accueillir la vie marine, des bivalves, des juvéniles de poissons."

À Portiragnes, la maire, Gwendoline Chaudoir, vice-présidente de l'agglomération Hérault-Méditerranée, qui réunit 20 communes, évoque l'immersion de rochers artificiels servant à briser la force des vagues.

À Vias, on compte sur des filets sous-marins qui piégeraient les sédiments.

Autant de projets que l'on teste dans diverses configurations. "On tâtonne encore, reconnaît Julien Dalle. L'érosion va se poursuivre et s'aggraver, il faut trouver des solutions qui permettent d'y répondre à une plus grande échelle à davantage d'endroits." L'idéal : des solutions "basées sur la nature" qui la restaurent ou imitent ses effets.

"Pour les collectivités locales, il s'agit de faire durer la poule aux œufs d'or le plus longtemps possible, tranche Simon Popy, président de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon. De son côté, l'État central se désresponsabilise par anticipation. En cas de problème, on ne pourra jamais indemniser tout le monde. On commence donc à faire comprendre aux gens que, s'ils restent,

ce sera à leurs risques et périls." Il y a quelques années, le paysage a été secoué lorsqu'on a commencé à évoquer une "recomposition spatiale" de la bande côtière. Manière de ne pas dire qu'on songe à relocaliser des activités exposées. La commune de Vias a servi de crash-test. Mais l'affaire a tourné court : campings, "cabanistes" et autorités locales se sont dressés contre l'idée d'un déménagement d'envergure. Tout au plus a-t-on consenti quelques corrections marginales. "Relocaliser pour aller où ?" s'emporte Jean-Guy Amat. Lui est propriétaire du Sérignan-Plage, qui jouit encore d'une large plage. "Le seul endroit possible pour accueillir mes 42 hectares, ce serait une zone industrielle..." Son exploitation [reçoit] 5000 vacanciers en été; pour lui "le retrait stratégique est une utopie". [Et il ajoute :] "Tout le littoral est en érosion, on est installés sur des deltas, c'est rouge [inondable] partout. L'idée de se retirer, ça ne marche pas, c'est une vision parisienne du monde. Ou alors on abandonne 20 % des activités et du territoire ; ce sera une tuerie!"

Priorité. Et de rappeler au passage que la région "n'a pas d'industrie" et que "l'hôtellerie de plein air est absolument vitale : c'est 80 % des lits marchands en Occitanie". Pas question de nier le changement climatique. "Ce qu'il faut, c'est s'adapter. La priorité, ce sont les inondations fluviales, dit ce riverain de l'Orb. On dispose de systèmes d'alerte pour mettre les gens en sécurité. Dans un delta, l'eau monte lentement. Pour les biens, il faut d'autres méthodes, qui ne sont bizarrement pas autorisées : surélever les mobil-homes ou les mettre sur des flotteurs et installer les habitations légères de loisirs [des chalets] sur des pilotis."

Dans la cuvette du Sérignan-Plage, le plancher des tentes beiges est déjà relevé à environ 1,2 mètre. "Elles sont résilientes aux inondations et réversibles; en cas d'inondation, l'eau arrive au bas du plancher, puis elle se retire. Des prises aux meubles, tout est prévu pour faire face", insiste Jean-Guy Amat. Mais la législation actuelle, qui interdit toute nouvelle construction et tout remblaiement en zone inondable, n'autorise pas ces initiatives. "Il faut la changer. Les campings ne demandent pas des subventions, ils demandent à

puvoir s'adapter." Exit, donc, l'idée de relocaliser? "La réflexion sur la recomposition a été un échec", confirme Gwendoline Chaudoir, dont la commune voit sa population quasiment décupler en été - de 3500 à plus de 30000 personnes : "Nous sommes dans une ère d'expérimentations. Depuis quelques années, l'érosion s'accélère [dans] l'est de la commune. La plage se réduit, et il y a un vrai risque de submersion marine." "Un projet d'enrochement sous-marin est à l'étude sur toute la partie urbanisée. Cela pourrait être intéressant pour la biodiversité : les poissons se cassent la gueule ici..." poursuit-elle.

"Nous sommes dans une ère d'expérimentations."

Gwendoline Chaudoir,
MAIRE DE PORTIRAGNES

La communauté de communes projette aussi de lever des digues sur l'ensemble du cours du fleuve Hérault. Et celle qui protège Portiragnes-Plage de l'intérieur contre les débordements de l'Orb doit elle aussi être bouclée. "Il faut apprendre à vivre avec les risques."

"La situation est floue et le risque paraît très lointain pour certains", analyse Simon Popy, [qui poursuit :] "Certaines collectivités locales sont dans le déni total, consciemment ou non; les choses ne semblent pas suffisamment dramatiques pour qu'on se mobilise. Mais lorsqu'elles le seront, il sera trop tard [...] La région incite les communes à réfléchir, mais pour elle, c'est un non-sujet, alors qu'il devrait être envisagé à l'échelle régionale". Gwendoline Chaudoir, elle aussi, constate un certain "scepticisme de la population face à la montée de la mer. Les gens se disent qu'on a le temps..."

Si on continue à protéger les ouvrages vitaux et les zones urbanisées, informellement une petite musique tourne cependant au fil des stratégies, schémas, plans et projets successifs : de nouvelles règles commencent à se dessiner et l'idée de bouger certains "enjeux" circule. "La recomposition ne va pas se faire du jour au lendemain, reconnaît Éric Palvadeau. Mais en 2015, on n'osait pas parler de ces choses. En attendant d'avoir des outils légaux, on



↓ Vue du port de Sète.

Photo François Lepage/Hans Lucas

gagne du temps, on teste et on cherche des solutions à plus long terme.” La recomposition spatiale impose de sortir d’une gestion à l’échelle de la plage et de prendre en compte l’intérieur des terres et ce à l’échelle de plusieurs décennies. “Et puis cela coûte très cher, qui va payer ?” traduit Sylvain Barone. Le prix des maisons n’a pas encore bougé, parce que le risque n’est pas encore intégré, mais ça viendra. Les primes d’assurance augmenteront dans certaines zones. Progressivement, un autre état d’esprit se mettra en place. On ne pourra plus aller où on veut.” Lors des mutations de biens, vente ou héritage, la pression s’accroîtra. Celui qui aura acheté en zone à risque ne pourra plus prétendre à être indemnisé en cas de problème. L’idée d’une urbanisation temporaire, conditionnée à un retrait à charge du propriétaire au bout de quelques décennies, fait son chemin.

Mais où aller, alors que le territoire est largement exposé, que l’arrière-pays se densifie lui aussi et qu’il faut préserver des zones naturelles. Plus globalement, la région doit s’interroger sur le type de tourisme, dit Sylvain Barone : “Il faut sortir les gens de la mer, le modèle Palavas, c’est fini. Les gens veulent autre chose.” Voilà pour le long terme. En attendant, en été, les hébergements sont pleins, et, en hiver, la mer tape et mord...

—Michel de Muelenaere

Publié le 28 février



Quand Sète se pare des lumières de l’été indien

Exubérante en été, la cité se montre sous un autre jour en octobre. Une journaliste suisse raconte son émerveillement pour la douceur de vivre sétoise.

—Le Temps Genève

Les villes du Sud vous ont de ces mélancolies quand partent les touristes... Sète n’échappe pas à la règle. Et y revenir après la folie de l’été procure un sentiment mélangé. On apprécie le calme des rues dépeuplées et on voit mieux la cité, ses lignes architecturales, qui se découpent sur un ciel bleu souvent immaculé. Mais on regrette la

chaleur des animations estivales – six festivals à la suite, fréquents défilés de la fanfare des joueurs et même visites guidées de la série *Demain nous appartient* qui passent en bas de la maison et répètent toujours, inlassablement, la même chanson...

L’automne venu, le froid s’engouffre dans les rues étroites et escarpées du quartier haut. On grelotte dans les appartements peu ou pas chauffés et on se

souvent avec nostalgie des discussions colorées des Sétoises et Sétois s’interpellant à la volée sur la chaussée. On en vient même à regretter les mobylettes assourdissantes qui grimpent la rue Paul-Valéry en franchissant, c’est sûr, le mur du son...

La ville n’est pas morte, non, elle est juste assoupie.

Elle s’anime encore les jours de marché ou les dimanches de fête. La lumière, elle, reste belle.

Limpide et vivifiante le matin, dorée en fin de journée. Parfois, la brume descend sur la cité, et on sent que le soleil, un peu vexé, tente des percées. Il y a de la douceur dans Sète automnale. Une invitation à paresser. À aller au cinéma d’art et d’essai, le mythique Comoedia, souvent visité par feu Agnès Varda, [habituée] des lieux, ou au musée. Le Crac par exemple, ce Centre régional d’art contemporain Occitanie qui se distingue par sa programmation pointue et son personnel, incroyable de gentillesse et de compétence. Et puis, bien sûr, il y a la mer. Majestueuse et altière. On s’y

baigne frileusement – à 16 °C, ce n’est pas les tropiques –, mais on se promène à côté sans fin et sans fatigue. Douze kilomètres d’une plage continue qui nous prend par la main. Et invite à la rêverie, les yeux perdus dans l’horizon azuré. Un cliché ? Oui, mais un cliché magnifique et apaisant qu’on ne saurait se refuser... D’autant que les mouettes et goélands accompagnent cette flânerie de leurs cris stridents, voire de leurs geignements – parfois, leur “chant” ressemble au miaulement d’un chat ou aux pleurs d’un bébé...

Ne jamais oublier que si Sète est la patrie de Paul Valéry, poète de la spiritualité, elle est aussi la cantine de Georges Brassens, génie des petites gens, voire des petites frappes, plus chaotiques, moins alignées.

Parce qu’il aurait eu 100 ans en 2021 et que la plage était, dans son souvenir, sa destination ultime, on laisse au troubadour coquin le mot de la fin. “*Juste au bord de la mer, à deux pas des flots bleus / Creusez si c’est possible un petit trou moelleux / Une bonne petite niche / Après de mes amis d’enfance, les dauphins / Le long de cette grève où le sable est si fin / Sur la plage de la corniche.*”

—Marie-Pierre Genecand

Publié le 19 octobre 2021



SUR NOTRE SITE

courrierinternational.com

Îcône. Georges Brassens, ce poète que les Allemands nous envient. Les chansons du natif de Sète viennent d’être traduites en allemand. L’occasion pour Hubert Spiegel, un journaliste de la *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, d’applaudir leur force, leur inventivité et leur saveur. Hommage.

SOURCE

LE SOIR

Bruxelles, Belgique

Quotidien

www.lesoir.be

Lancé en 1887, *Le Soir* est, avec *La Libre Belgique*, l’un des deux quotidiens de référence en Belgique francophone. Pionnier sur le web, le quotidien généraliste se positionne comme politiquement neutre.





LES MOTS DES AUTRES

L’actualité racontée par les langues étrangères. Un podcast de Courrier international.

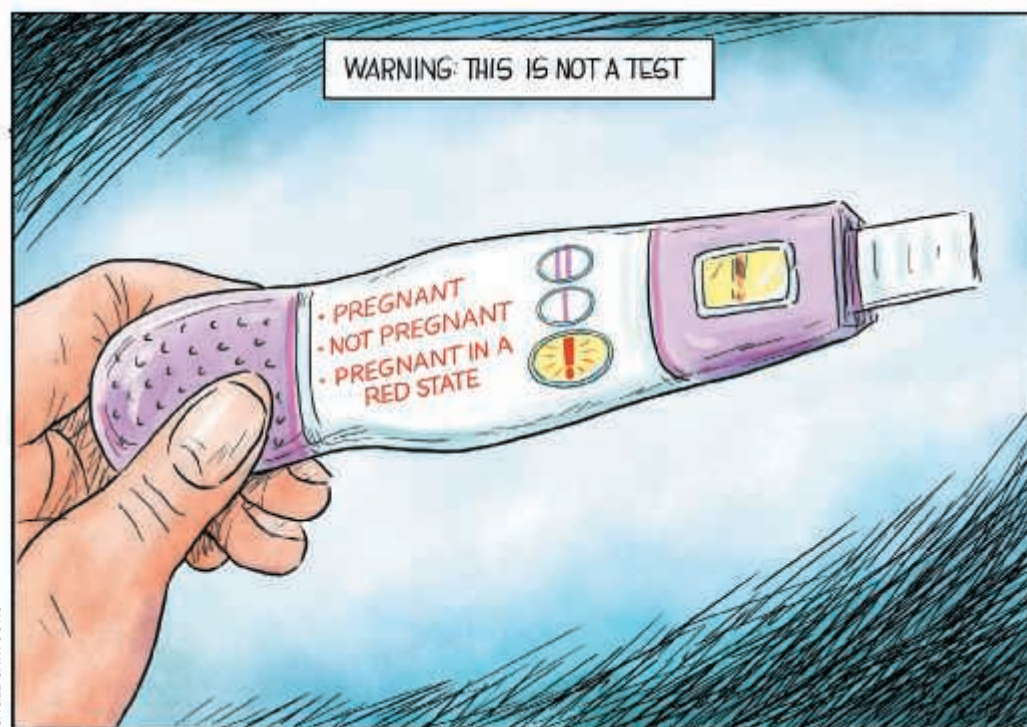
À ÉCOUTER SUR NOTRE SITE ET SUR VOTRE APPLICATION DE PODCAST PRÉFÉRÉE



amériques

États-Unis. La pilule abortive à la rescousse des Américaines

Le recours à l'avortement médicamenteux, qui représente déjà plus de la moitié des IVG aux États-Unis, devrait encore s'accroître, à mesure que de plus en plus d'États interdisent l'avortement.



CAGLE CARTOONS

—The New York Times
(extraits) New York

Après l'annonce de la décision de la Cour suprême révoquant le droit à l'avortement aux États-Unis, l'association Just the Pill a reçu en quelques heures près d'une centaine de demandes de rendez-vous. C'est à peu près quatre fois plus que n'en reçoit chaque jour, en temps normal, cette organisation à but non lucratif qui aide les femmes à se procurer la pilule abortive dans différents États. De nombreuses demandes de rendez-vous venaient de femmes vivant au Texas et dans d'autres États qui, à peine la décision de la Cour suprême connue, ont interdit sur-le-champ l'interruption

volontaire de grossesse (IVG). La pilule abortive représentait déjà plus de la moitié des IVG aux États-Unis, mais, avec la révocation de l'arrêt *Roe vs Wade* [le 24 juin], la demande devrait s'envoler. Ces médicaments vont se retrouver au cœur d'intenses batailles juridiques – environ la moitié des États américains devraient interdire l'IVG –, tandis que d'autres États commencent à prendre des mesures pour au contraire faciliter l'accès à l'avortement.

L'IVG médicamenteuse est autorisée par la Food and Drug Administration [FDA, l'agence américaine chargée de délivrer les autorisations des médicaments] jusqu'à la dixième semaine de grossesse. La procédure consiste en la prise de

deux médicaments distincts, avec un intervalle de vingt-quatre à quarante-huit heures, afin d'interrompre la gestation puis de provoquer l'expulsion du fœtus, moyennant des contractions importantes et des saignements souvent équivalents à des règles abondantes.

Beaucoup de patientes choisissent cette solution parce qu'elle est moins chère, moins invasive et plus discrète que l'avortement chirurgical. On peut prendre chez soi des comprimés

Le Texas a promulgué une loi prohibant la distribution postale des comprimés abortifs.

reçus par la poste à la suite d'une consultation médicale en présentiel ou à distance, voire après avoir simplement rempli un formulaire en ligne.

Lorsqu'elle participe à la téléconsultation, la patiente doit se trouver dans un État où l'avortement est autorisé, mais il lui suffit par exemple de le faire par téléphone dans une voiture venant de passer la frontière. C'est l'adresse IP de l'ordinateur ou du téléphone qui permet à la clinique de certifier sa localisation.

Dans les États prohibant totalement l'avortement, l'interdiction de l'IVG médicamenteuse s'annonce épineuse. S'il est aisé de fermer un centre médical, soulignent les experts, il est nettement plus compliqué de surveiller des activités de surveillance des activités de surveillance de comprimés par voie postale ou les déplacements de femmes vers des États autorisant l'avortement pour y suivre une consultation et s'y procurer ces médicaments en toute légalité.

Contourner. "On entend dire qu'on va revenir à l'époque d'avant l'arrêt *Roe vs Wade*, mais le voyage dans le temps n'existe pas : le paysage médical a complètement changé", souligne Katie Watson, constitutionnaliste et spécialiste en bioéthique à la faculté de médecine Feinberg de l'université Northwestern [dans l'Illinois].

Dans de nombreux États conservateurs, les lois sur l'avortement qui entrent en vigueur interdisent l'IVG sous toutes ses formes, y compris médicamenteuse. Par ailleurs, 19 États interdisaient déjà que la consultation préalable à un avortement soit réalisée à distance. Le Texas a tout récemment promulgué une loi prohibant la distribution postale des comprimés abortifs. Aussi les associations de soutien à l'IVG et certains États se mobilisent-ils autrement pour aider les patientes à se procurer les médicaments dans les États où ils sont autorisés.

Depuis octobre 2020, Just the Pill, en particulier, a organisé plus de 2500 téléconsultations grâce auxquelles des médecins ont pu envoyer la pilule abortive par la poste à des patientes dans le Colorado, le Minnesota, le Montana et le Wyoming. Dans le Colorado, l'organisation

devrait commencer ces jours-ci le déploiement de sa "flotte de cliniques mobiles". Elles seront installées à la frontière afin de proposer des consultations pré-IVG et de prescrire les comprimés abortifs, annonce Julie Amaon, directrice médicale de l'association.

Ces centres médicaux itinérants pourront aussi réaliser des IVG chirurgicales lorsque la patiente le souhaite ou que la grossesse est à un stade trop avancé pour l'avortement médicamenteux.

"Le voyage dans le temps n'existe pas, le paysage médical a complètement changé."

Katie Watson,
CONSTITUTIONNALISTE

teux. Sous le nom d'"*Abortion Delivered*" [qu'on pourrait traduire par "l'avortement vient à vous"], ils s'adressent aux femmes vivant dans des États voisins qui, tels le Texas, l'Oklahoma et le Dakota du Sud, ont interdit l'IVG dès la décision de la Cour suprême, ou dans d'autres États qui devraient très prochainement l'interdire ou l'encadrer strictement. "En intervenant aux frontières [...], nous réduirons les trajets des patientes vivant dans des États où l'avortement est interdit ou très restreint", explique le docteur Amaon. "En s'affranchissant des contraintes liées aux hôpitaux en dur, nos centres itinérants peuvent s'adapter rapidement aux décisions des tribunaux et des assemblées législatives des États [...] en se rendant là où les besoins se font sentir."

D'autres acteurs fournissant des traitements abortifs s'attendent aussi à un afflux de patients. Hey Jane, une association qui est venue en aide à près de 10 000 patientes en Californie, dans le Colorado, dans l'Illinois, au Nouveau-Mexique ainsi que dans les États de New York et de Washington, a l'intention d'être présente dans un plus grand nombre d'États. "Nous avons renforcé notre équipe pour faire face à cette forte hausse de la demande", commente la directrice de l'association, Kiki Freedman.

Les organisations anti-IVG essaient de contrecarrer ce recours grandissant aux avortements médicamenteux, qu'ils

↳ Dessin de Falco, Cuba.

appellent “avortements chimiques”, assurant qu’ils sont peu sûrs. Reste à savoir dans quelle mesure les États qui interdisent totalement ou partiellement l’IVG vont essayer de faire appliquer la loi dans les cas d’avortement médicamenteux. Mais tandis que le gouvernement Biden s’empresse de réagir à la décision de la Cour suprême, deux ministres [ceux de la Santé, Xavier Becerra, et de la Justice, Merrick Garland] ont publié des communiqués dans lesquels ils s’engageaient à défendre le droit de recourir aux médicaments abortifs approuvés par les autorités fédérales.

Le ministère de la Justice pourrait notamment contester les lois qui interdisent d’achever des comprimés par la poste, puisque les services postaux dépendent des autorités fédérales.

L’IVG médicamenteuse a été légalisée en 2000 aux États-Unis, quand la mifépristone a reçu l’agrément de la FDA. Celle-ci a néanmoins imposé des restrictions dont beaucoup continuent de s’appliquer. Mais l’accès à cette méthode s’est accru en 2016, quand l’agence a porté de sept semaines de grossesse à dix semaines le délai durant lequel le traitement peut être administré.

Préférence. À mesure que davantage d’États adoptaient des lois visant à limiter l’accès aux avortements chirurgicaux, plus de candidates à l’IVG ont opté pour la solution médicamenteuse, notamment parce qu’elles pouvaient prendre les comprimés tranquillement chez elles.

La pandémie de Covid-19 a renforcé cette tendance. Le Guttmacher Institute, un organisme de recherche qui défend le droit à l’avortement, rapporte qu’en 2020 les IVG médicamenteuses ont représenté 54 % des avortements. Certaines femmes cherchant à se procurer les médicaments se tournent vers des sites web internationaux comme celui d’Aid

Access, une organisation que la FDA essaie d’empêcher – jusqu’ici sans succès – d’envoyer les comprimés par la poste vers les États-Unis, ce qui complique encore les tentatives de mise en application de la loi.

Selon Mary Ziegler, professeure de droit à l’université de Californie, certains États interdisant l’avortement pourraient tenter de poursuivre en justice les prestataires de santé d’autres États qui prescrivent des pilules abortives à leurs habitantes. Ils pourraient également essayer de faire cesser les activités des organisations ou des fonds fournissant une aide financière aux femmes afin qu’elles puissent se rendre dans d’autres États.

Les États où l’avortement reste légal se mobilisent pour accroître l’accès à l’IVG et contrecarrer les offensives juridiques d’autres États. Le Connecticut a présenté un projet de loi qui empêcherait d’extrader vers d’autres États les soignants ayant pratiqué des avortements, veillerait à ce que les autorités du Connecticut ne collaborent pas avec des enquêtes sur des avortements menées depuis l’État d’origine des patientes et enfin permettrait aux habitants du Connecticut poursuivis pour violation de la législation antiavortement d’un autre État d’assigner celui-ci en justice. De son côté, la Californie envisage d’allouer une aide financière aux femmes venues d’autres États pour avorter et d’accroître le nombre de soignants effectuant des IVG.

Jusqu’à présent, la plupart des États qui limitent le droit à l’avortement ont depuis longtemps pour principe de s’en prendre non pas aux femmes elles-mêmes mais à ceux qui les aident. La professeure Mary Ziegler est d’avis que cela pourrait aussi changer, car, lorsque l’avortement aura lieu en dehors des frontières de l’État, “il pourrait n’y avoir personne d’autre à poursuivre que la patiente”.

— Pam Belluck
Publié le 26 juin

“J’ai dû trouver le moyen d’avorter toute seule”

Cette Texane de 27 ans a raconté au *New York Times* son parcours semé d’embûches pour avorter. Un puissant témoignage, à regarder en vidéo sur notre site, et dont voici quelques extraits.



J'allais commencer un nouveau boulot, j'allais fêter mes 27 ans et il me fallait choisir : avoir un enfant ou trouver le moyen d'avorter toute seule." Lorsque cette jeune femme a appris qu'elle était enceinte, la Cour suprême américaine n'avait pas encore révoqué le droit constitutionnel à l'avortement dans le pays.

Mais au Texas, où elle vit, de strictes restrictions étaient déjà en place. "J'ai donc pu avoir un aperçu de votre avenir", dit-elle à ses concitoyennes, auxquelles elle s'adresse dans une vidéo publiée par le *New York Times*.

Le quotidien américain a mis en images le récit qu'elle fait du combat qu'elle a mené pour avorter toute seule à l'aide de pilules abortives, sans quitter le Texas. "Le gouvernement n'allait

pas me dire quoi faire avec mon corps", a-t-elle décidé, avant de se lancer dans cette longue et difficile démarche. "Première étape : déterminer à quelle semaine de grossesse j'étais." Selon la science et la loi, la grossesse ne démarre pas au moment de la fécondation, mais au premier jour des dernières règles. "J'étais donc déjà enceinte de huit semaines", explique-t-elle. Soit trop tard pour avorter au Texas, où le délai légal avant l'annulation de l'arrêt *Roe vs Wade* était de seulement six semaines. La jeune femme décide donc de commander des pilules abortives.

Puisque l'avortement médicamenteux est sans danger seulement jusqu'à la douzième semaine, le temps lui est compté. Elle prend contact avec une clinique, mais s'aperçoit quelques jours plus tard



SUR NOTRE SITE

courrierinternational.com

L'intégralité de ce témoignage est à retrouver en vidéo, sous-titré en français sur notre site.

qu'il s'agit en réalité d'un centre anti-IVG qui tente de la dissuader et de jouer la montre : "Ils m'ont fait croire qu'ils allaient m'aider et m'ont fait perdre une précieuse semaine. Il me restait trois semaines pour trouver une solution."

Plus les jours passent, plus l'étau se resserre. Une situation représentée à l'image par des fils de laine toujours plus serrés autour de son corps. La jeune femme crée une boîte mail virtuelle dans un État où l'avortement est légal, afin de prendre rendez-vous avec un médecin en téléconsultation. Alors qu'elle est dans sa douzième semaine de grossesse, elle peut enfin recevoir chez elle les pilules abortives, qu'elle prend immédiatement car c'est la dernière semaine où il est possible de le faire.

"C'était comme si mon ventre explosait, se remémore-t-elle. Je perdais tellement de sang que j'avais des vertiges. Sur une échelle de la douleur de 1 à 10, j'étais à plus de 20. J'ai cru devoir aller à l'hôpital, mais j'avais entendu parler de soignants qui dénonçaient des femmes aux autorités. Au Texas, l'avortement est désormais un crime et chaque citoyen, un potentiel délateur."

La jeune femme ne regrette pas son choix pour autant. "Cet avortement m'a permis de garder le contrôle de ma vie, proclame-t-elle. La vraie solution, c'est une société qui respecte l'indépendance des femmes. En attendant, pour certaines, l'avortement autogéré sera la meilleure solution pour rester libre."

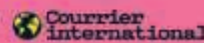
— **Courrier international**



SIX PIEDS SUR TERRE

D'autres voix pour un monde durable

UN NOUVEAU PODCAST SIGNÉ



À ÉCOUTER SUR NOTRE SITE ET SUR VOTRE APPLICATION DE PODCAST PRÉFÉRÉE

CHILI

La poudrière mapuche

Les revendications territoriales des Amérindiens mapuche dans le sud du Chili sont instrumentalisées par des groupes armés au nom de la “lutte contre le capitalisme”.



CONNECTAS

—Connectas (extraits) Amérique latine

Le 15 mars, pour son quatrième jour en tant que ministre de l'Intérieur du nouveau président de gauche Gabriel Boric, Izkia Siches est allée rencontrer des représentants mapuche dans le sud du Chili. C'était son premier acte officiel et il n'aurait pu y avoir pire baptême du feu : elle a été accueillie par des tirs en l'air à Temuicucui [ensemble de communautés mapuche], à 690 kilomètres au sud de Santiago, comme le montraient ces images de la télévision chilienne T13. Víctor Queipul, lonko (plus haute autorité) de la région a déclaré à cette occasion : “Si vous croyez pouvoir débarquer comme ça, vous vous trompez lourdement. Nous recevons Siches et Boric si c'est pour parler de la restitution de nos territoires.”

Escalade. En guise de réponse, le jeune président chilien a déclaré l'état d'exception et envoyé l'armée – comme l'avait déjà fait son prédécesseur, Sebastián Piñera – surveiller la “macrozone sud” (la région de l'Araucanía et les provinces d'Arauco et de Bío-Bío – deux provinces de la région de Bío-Bío). Le peuple mapuche est le plus grand peuple indigène du Chili : près de 1 million de personnes considèrent en faire partie. Les Mapuche sont également présents en Argentine, mais en nombre moindre. Comme leurs frères des autres peuples premiers d'Amérique, ils se battent pour leurs droits, restreints depuis plusieurs siècles. Après la rupture des relations avec Sebastián Piñera, les Mapuche attendaient beaucoup de Gabriel Boric. Mais après son arrivée au pouvoir, non seulement la tension

est revenue, mais le niveau de violence n'a jamais été aussi élevé depuis vingt ans. Il y a déjà eu sept décès depuis le début de l'année, soit plus que sur l'ensemble de 2021.

Quelle est la raison de cette escalade de la part de personnes se disant membres d'un peuple amérindien ? Et pourquoi le sud du Chili et – dans une moindre mesure – de l'Argentine sont-ils aujourd'hui les principaux foyers d'un problème existentiel dans nos pays : que faire de l'héritage indigène ?

Les Mayas au Mexique et au Guatemala, les Quechua en Équateur [et au Pérou], les Aymara au Pérou et en Bolivie, les Mapuche au Chili et en Argentine, pour ne citer qu'eux, comptaient plusieurs centaines d'années de développement culturel lorsque les Espagnols sont arrivés, à la fin du xv^e siècle. Aujourd'hui, ils ne représentent que 8 % de la population d'Amérique latine. Mais les membres des communautés amérindiennes constituent 14 % de la population pauvre.

C'est là l'origine du feu qui couve ces dernières décennies et qui menace aujourd'hui de faire exploser l'extrême sud du Chili et de l'Argentine. Dans cette région, le nombre de morts causés par la violence de groupes radicaux d'origine mapuche ne cesse d'augmenter, ainsi que les actes de sabotage contre des entreprises opérant dans le secteur. Comme celui qui a mis fin à la vie de Pablo Marchant, l'un des jeunes cagoulés qui ont attaqué avec des armes de gros calibre une entreprise forestière dans la commune de Carahue [région d'Araucanía] le 9 juillet 2021. Le jeune homme a été abattu par la police chilienne, qui essayait de repousser l'attaque avec l'appui de gardes privés. Quelques jours plus tard,

on a appris que Pablo Merchant, qui n'avait pas d'origines mapuche, était membre de la Coordinadora Arauco Malleco (CAM), une organisation paramilitaire qui lutte pour l'autonomie du peuple mapuche et qui a revendiqué une série d'incendies dans la région. Juan Pichún, le porte-parole du groupe, déclarait alors : “En tant que CAM, nous ne négocierons pas et ne transigerons pas avec l'ennemi historique. Nous faisons partie du mouvement révolutionnaire mapuche. Nous luttons contre le système capitaliste et contre l'État colonial.” Un discours similaire a été tenu par une autre organisation, Weichan Auka Mapu (WAM), dans une vidéo postée sur YouTube à la fin de novembre 2021, quelques jours avant les élections qui allaient consacrer la victoire de Gabriel Boric. Une trentaine d'hommes cagoulés et armés y réaffirment leur “engagement révolutionnaire à commettre des actes de sabotage contre les intérêts capitalistes”. Entre les militaires surveillant la région et les groupes radicalisés sous le drapeau mapuche menaçant la stabilité institutionnelle, l'Araucanía est devenue une poudrière qui maintient en état d'alerte non seulement le gouvernement de Boric mais aussi celui de son

“Nous luttons contre le système capitaliste et contre l'État colonial.”

Juan Pichún, PORTE-PAROLE D'UN GROUPE PARAMILITAIRE

homologue argentin, Alberto Fernández : dans des régions comme Bariloche, paradis touristique où affluent chaque hiver des skieurs du monde entier, la violence déguisée en lutte pour la reconnaissance des droits des Mapuche a également fait des victimes. José Bengoa est l'un des historiens chiliens qui connaît le mieux le peuple mapuche. Il attribue les raisons du conflit à “l'expansion des entreprises forestières”. À cela s'ajoute une “jeunesse indigène éclairée” qui, contrairement à ses ancêtres, a reçu



COURRIER INTERNATIONAL

une double éducation, issue des enseignements traditionnels d'une part, et de la culture occidentale moderne d'autre part. Sans oublier l'accès à Internet, les voyages et la mondialisation, “qui a également atteint les communautés indigènes”. Fortes de ce bagage culturel, les nouvelles générations d'un peuple traditionnellement guerrier ont durci leur position face aux États “blancs” créés en Argentine et au Chili après le processus d'indépendance vis-à-vis de l'Espagne lancé autour de 1810.

Reconnaissance. Selon Orlando Carriqueo, werken (porte-parole) du Parlement mapuche tehuelche de Río Negro, en Argentine, les Mapuche ne sont pas en guerre contre l'État, ils demandent seulement une reconnaissance fondée sur le respect : “On nous a imposé une culture unique, une identité argentine et une société homogène, ce qui ne correspond pas à la réalité. C'est pourquoi il y a des conflits territoriaux. Et c'est une chose qu'il faut admettre.”

Au Chili, la violence a atteint des niveaux sans précédent. Mais pour Humberto Toro, délégué du gouvernement dans la province d'Arauco, cette situation ne découle pas d'une lutte pour des revendications séculaires, elle est le fait d'organisations criminelles qui utilisent la question mapuche pour se livrer à des activités illégales, comme le vol de bois et de véhicules ou le trafic de drogue. “Les groupes qui sèment le trouble ont un territoire où se cacher et ils ont trouvé dans la cause mapuche une lutte historique derrière laquelle camoufler leurs activités illicites”, assure-t-il. Aucune issue n'a été trouvée pour le moment, mais le nouveau gouvernement chilien, de gauche, est optimiste. Il essaie de faire le tri entre les organisations qui sabotent les négociations par la violence et les communautés qui veulent dialoguer avec l'État, “afin d'être vraiment en mesure de construire un pays dans lequel chacun ait le droit de se déplacer et de vivre en paix sur tout le territoire, contrairement à ce qui se passe aujourd'hui dans la province d'Arauco”, affirme Humberto Toro. Qui insiste : “Les actes de violence n'ont rien à voir avec la cause mapuche.”

Quoi qu'il en soit, les origines des revendications indigénistes vont bien au-delà des explications officielles : elles remontent à un récit profondément ancré dans la conscience collective des peuples premiers. Pour eux, ce qui s'est passé sur le continent américain est une catastrophe historique et il ne sera jamais trop tard pour la réparer. Comment concilier ce point de vue avec l'existence d'États modernes et leur population non indigène (qui a cependant un peu de sang des premiers habitants du continent dans les veines) est une question encore sans réponse dans l'Amérique latine actuelle.

—Leonardo Oliva
Publié le 9 juin



europe

Royaume-Uni. Comment Boris a tué Johnson

Embourbé dans les scandales à répétition, le Premier ministre britannique a jeté l'éponge. Mais peut-être le Brexit, dont il a été l'instigateur en chef, a-t-il aussi joué un rôle dans cette chute, avance l'historien Dominic Sandbrook.



CARTOON MOVEMENT

✎ Dessin de Miguel Morales
Madrigal, Cuba.

d'avoir prise sur les choses. Lui l'a montré, il est maître dans l'art de raconter aux électeurs ce qu'ils ont besoin d'entendre."

Dans le chaos ridicule de cette fin de règne, ces articles se teintent évidemment d'ironie. Ils n'avaient pas tort pour autant. Ses adversaires peuvent bien avoir en horreur son personnage de populiste, force est de constater qu'il a gagné des élections. Et ça n'est pas tellement surprenant. L'histoire politique de la Grande-Bretagne est jalonnée de fripouilles et de cabotins jusqu'aux plus hautes sphères, de lord Palmerston [Premier ministre de 1859 à 1865] à Tony Blair en passant par Disraeli [de 1874 à 1880] et Lloyd George [de 1916 à 1922]. Évidemment, ces hommes n'étaient pas juste des fripouilles et des cabotins, sinon leur réussite aurait été moins grande. Mais quand on veut devenir Premier ministre, l'énergie, l'optimisme, l'art du récit, le sens de l'humour sont loin d'être des qualités négligeables.

Patriotisme incarné. Karl Marx lui-même décrivait lord Palmerston comme un plaisantin incroyablement guilleret qui cherchait à s'attirer les bonnes grâces de chacun. "Lorsqu'il est dépassé par un sujet, il sait comment en jouer", affirmait Marx, et quand il n'a pas d'opinion sur une question, il est toujours prêt à dégainer d'élégantes banalités. Cela ne vous rappelle pas quelqu'un? Au milieu du XIX^e siècle, des tas de citoyens ordinaires vénéraient pourtant leur Premier ministre, qui incarnait à merveille le patriotisme britannique et n'hésitait pas à tenir tête aux Macron et aux von der Leyen moralisateurs et pudibonds de l'époque. En 1851, lors de l'exposition universelle, "la foule a semblé comme électrisée dès qu'il est apparu, raconte un témoin. Hommes et femmes, jeunes et vieux, tous s'exclamaient : 'Lord Palmerston! Voilà lord Palmerston! Bravo! Hourra!'"

Mais de nos jours, se contenter de jouer les lord Palmerston – voire les Winston Churchill, le soi-disant héros de Boris Johnson – ne suffit plus. Le domaine de compétence de Downing Street s'est étendu bien au-delà de ce que ces deux anciens Premiers ministres auraient pu imaginer. Aujourd'hui, le chef du gouvernement se retrouve à la tête d'une machine bureaucratique présente dans presque

toutes les facettes du quotidien des 70 millions de Britanniques. Le gouvernement de Boris Johnson n'a pas connu que des échecs. Ses défenseurs mettent l'accent sur le succès de la campagne vaccinale et le soutien à l'Ukraine, à juste titre. Mais eux aussi seraient certainement forcés de reconnaître que la gestion des affaires courantes s'est déroulée dans la pagaille la plus totale. Les Britanniques ont

Le gouvernement de Boris Johnson n'a pas connu que des échecs.

eu leur lot de ministres sordides et incompetents, mais ils ont rarement connu un manque si criant d'orientation idéologique et une telle médiocrité dans l'organisation. À en juger par les photos qui ont circulé, même les fameuses fêtes [organisées à Downing Street en plein confinement] semblaient bien tristes – indignes d'un lieu qui a accueilli quelques agapes héroïques en son temps. Un verre de chardonnay bon marché avec BoJo et ses groupies adolescentes, ou un double scotch et une tirade contre le socialisme avec Margaret Thatcher? Le choix est vite vu.

Mais tout aurait pu être différent. Ces dernières décennies nous ont montré à plusieurs reprises que même les élus les plus cabotins peuvent former des gouvernements compétents et efficaces – bien souvent parce qu'ils ont su se placer en retrait pour confier la gestion des détails pratiques à de vrais professionnels. Lorsque Ronald Reagan a été élu président des États-Unis, en janvier 1981, ses détracteurs lui reprochaient de n'être qu'une vedette hollywoodienne sur le retour. Ils le considéraient comme un crétin incompetent qui courait tranquillement à la catastrophe, porté par son optimisme et sa bonne humeur.

Mais Reagan était loin d'être un idiot. Il s'était entouré des plus gros poids lourds du Parti républicain, des durs à cuire qui connaissaient tous les rouages de la politique et savaient comment parvenir à leurs fins. Certes, Reagan se retrouvait souvent à être le moins intelligent et le moins renseigné dans la pièce. Mais il s'en fichait. Cette situation lui laissait toute marge de manœuvre pour jouer le rôle

—UnHerd Londres

Pour ses détracteurs, la chute de Boris Johnson était écrite. À l'été 2019, l'ex-journaliste ne s'était pas encore emparé de la couronne que son ancien rédacteur en chef du *Daily Telegraph*, Max Hastings, prédisait que son passage à Downing Street "ne manquerait pas de révéler son mépris des règles, des précédents, de l'ordre et de la stabilité". Boris Johnson allait certainement "finir par regretter d'avoir décroché cette timbale pour laquelle il s'était battu si longtemps, car son expérience comme Premier ministre révélera au grand jour à quel point il est inapte au poste". Faut-il balayer ces propos au prétexte qu'ils étaient tenus par un conservateur certes, mais un snob anti-Brexit? Pas forcément. Toujours durant l'été 2019, un autre ancien confrère journaliste de Johnson, le Brexiter radical Simon Heffer, mettait lui aussi en garde les membres du Parti

conservateur : ils seraient bien vite lassés par "son indolence, sa désinvolture, son égoïsme monstre, son manque de soin, son incompétence et sa malhonnêteté crasse". Quand bien même Johnson remporterait une élection, écrivait encore Simon Heffer, "nul ne devrait s'aviser de lui confier l'avenir de la Grande-Bretagne et de son peuple, sinon pour un très court intermède, qui risque fort d'être dérangeant".

Le communicant. Une autre lecture est sans doute possible. Détachés du tumulte de nos querelles actuelles, les historiens de demain retiendront peut-être les talents aussi formidables qu'éphémères de Johnson le communicant, le bateleur. Son effronterie, ses talents d'acteur, son populisme patriote ont rendu fous les bien-pensants (ainsi que ses propres confrères de la presse), mais ils ont manifestement fonctionné auprès de millions de Britanniques ordinaires peu versés dans les arcanes

de la politique. Au lendemain de sa victoire écrasante aux élections de 2019, Helen Thompson, universitaire à Cambridge, dans une analyse bien sentie, semblait presque approuver "son goût du risque, son empressement à sacrifier sa dignité, son indifférence aux leçons de morale et aux détails pratiques", attribuables selon elle à son "énergie païenne". Dans un autre portrait sensible paru l'année dernière, Tom McTague estimait que Boris Johnson "compre[n]ait mieux l'art de la politique que ses détracteurs et ses rivaux". Il a raison, écrivait McTague, de concevoir la politique comme "une bataille pour le récit national, or cela exige de donner au peuple de l'espoir, de l'optimisme, de la fierté et le sentiment

L'histoire politique de la Grande-Bretagne est jalonnée de fripouilles et de cabotins.

qui lui était le plus naturel : celui du père de la nation, fier de son pays, un type jovial et solaire, toujours prêt à désarmer ses opposants avec une histoire émouvante, une anecdote sur Hollywood ou – en privé – une blague salace. Et ça a marché. Il a remporté les élections, et même ses adversaires ne pouvaient s'empêcher de l'apprécier en secret.

Le Royaume-Uni a-t-il déjà eu un homme politique comme Reagan? Pour moi c'est évident : quid de cet autre type fier de son pays, sympathique, amusant qui adore faire rire les électeurs et les mettre à l'aise? Lui aussi s'est fait traiter de cabotin, de trublion incompétent en économie et peu rigoureux. Mais les électeurs l'aimaient bien, que ce soient des conservateurs purs et durs ou des travaillistes traditionnels, et ils l'ont choisi deux fois pour gouverner la capitale du pays. Et tandis qu'il amusait les foules avec ses blagues, il avait une équipe de professionnels sérieux pour faire avancer les choses en coulisses. Son nom? Boris Johnson, évidemment.

Gâchis. Mais alors pourquoi Boris Johnson n'a-t-il pas suivi l'exemple de Boris Johnson? Pourquoi n'a-t-il pas gouverné le pays comme il a dirigé Londres, lorsqu'il était le très populaire maire de la capitale? Pourquoi n'est-il pas devenu le Ronald Reagan britannique? Cette question me taraude. Demandez à ceux qui le connaissent bien et vous obtiendrez des réponses très différentes. Certains laissent entendre qu'il a toujours manqué

pathologiquement de confiance en lui (comme beaucoup sauf Reagan et Thatcher) et qu'il redoute de s'entourer de rivaux potentiels. D'autres mettent en cause sa séparation d'avec Marina Wheeler, en 2018, et affirment que son épouse était son roc, sa source de stabilité psychologique et de bon sens politique. Mais peut-être y a-t-il une explication plus simple, moins psychologisante mais plus satisfaisante. Sans doute la capacité de Boris Johnson à jouer les Reagan britanniques a disparu à un moment entre minuit et le petit matin du 24 juin 2016, quand il ne faisait plus de doute que le pays avait voté en faveur de la sortie de l'Union européenne. Quand le soleil s'est levé ce jour-là, un peu moins de la moitié des Britanniques ont juré qu'ils n'oublieraient et ne pardonneraient jamais cet affront. Ils en voulaient à Nigel Farage, mais surtout à Boris Johnson. Et ce jour-là, le rôle du fédérateur, du trublion sympathique, amoureux de son pays, s'est évanoui à jamais. Depuis, il s'est essayé à d'autres rôles : entre autres, négociateur du Brexit, fêtard de Downing Street. Mais aucun ne lui a réussi. Toute sa vie il s'était préparé à endosser un rôle taillé sur mesure – et au moment de monter sur scène, il s'est planté. Peut-être, qu'au bout du compte, Boris Johnson est une énième victime du Brexit. En tant qu'ancien étudiant en lettres classiques, l'ironie tragique de la situation n'a pas dû lui échapper.

— **Dominic Sandbrook**
Publié le 6 juillet

À la une



“LA CHUTE DU CLOWN”, savoure le magazine libéral **The Economist**, opposé à la politique de Boris Johnson, dans son édition datée du 9 juillet.



“MAIS QUE DIABLE ONT-ILS FAIT ?” titrait, épouvanté, le **Daily Mail**, au lendemain de la démission. En renversant leur dirigeant sans avoir d'abord préparé sa succession, les conservateurs “ont perdu la boule”, lâche ce tabloïd pro-Brexit.

L'heure des choix **douloureux**

Le futur ex-Premier ministre va laisser derrière lui un pays et un parti conservateur dans une situation extrêmement précaire, constate la presse britannique.

C'est (presque) fini”, souffle **The Guardian**, soulagé, le 8 juillet. Presque. Car au lendemain de sa démission de la tête du parti conservateur britannique, Boris Johnson occupe toujours le 10, Downing Street. “Le Premier ministre s'en va, mais il reste”, ironise le quotidien gratuit **Metro**.

Les appels à son départ immédiat n'y font rien : Johnson compte poursuivre sa mission à la tête du pays jusqu'à la désignation de son successeur dans les rangs des Tories (au Royaume-Uni, c'est le chef de la majorité qui prend les rênes du gouvernement). Un processus fastidieux qui dure plusieurs semaines, composé d'un premier écrémage par les députés puis du choix final des militants. “Il faut accélérer le calendrier, s'agace **The Times**. D'anciens Premiers ministres, comme David Cameron et Theresa May, tous deux démissionnaires, étaient dignes de confiance pour assurer la transition. Boris Johnson, lui, est tombé en disgrâce, rejeté par son propre camp politique pour ses mensonges et sa malhonnêteté.”

Seulement voilà : si au moment de son arrivée au pouvoir, en juillet 2019, “Boris Johnson faisait figure de sauveur providentiel”, rappelle **The Guardian**, trois ans plus tard aucun leader naturel ne semble se dégager sur les bancs de la majorité. “La compétition s'annonce rude, et il n'y a pas vraiment de favori”, selon les bookmakers, entre l'ambitieux ex-ministre des Finances Rishi Sunak, l'ancien ministre de la Santé Jeremy Hunt et l'actuelle ministre des Affaires étrangères, Liz Truss. Quel que soit le nom du successeur de Boris Johnson, le parti conservateur “se trouve à la croisée des chemins”, prévient **The Times**. Confronté à des choix difficiles : “Dans quelle mesure doit-il se désolidariser de Boris Johnson? Quelles prises de position doit-il assumer dans le contexte

post-Brexit et post-Covid qui pré-sage la pire crise du coût de la vie depuis 1945?”

Le futur ex-Premier ministre laisse “indéniablement” le Royaume-Uni “dans une situation extrêmement précaire”, en proie à de “graves problèmes” économiques et sociaux, s'alarme **The Economist**. “Le pays enregistre l'inflation la plus élevée au sein du G7 et les mouvements de grève se multiplient, que ce soit chez les cheminots, chez les avocats ou chez les médecins.” Derrière les scandales à répétition, “qui ont éclipsé au passage ses réussites, comme l'approvisionnement en vaccins anti-Covid et le soutien à l'Ukraine”, se cachait une “absence totale de vision”, assène le journal économique. Trois ans durant, “c'est la politique fantaisie qui a primé, le gouvernement a promis tout et son contraire” aux Britanniques, “comme d'augmenter la dépense publique tout en réduisant les impôts”.

Une fois ce constat dressé, “les conservateurs doivent collectivement prendre leur part de ce bazar”, estime **The Daily Telegraph**, ancien employeur de Boris Johnson. “Ils aiment le pouvoir et ont tendance à suivre quiconque le leur apportera.” Dans ces limbes où l'ancien Premier ministre s'éclipse et le nouveau tarde à apparaître, les questions existentielles peuvent attendre, balaie de son côté **The Sun**. Le tabloïd conservateur et eurosceptique préfère, pour l'heure, rendre hommage à “M. Brexit”. “Cet appel révolutionnaire à l'indépendance, lancé par 17,4 millions de personnes, a déclenché le plus grand changement de cap national en plusieurs décennies, applaudit le quotidien londonien. Son immense potentiel est loin d'être pleinement concrétisé, mais, sans Boris, rien de tout ça ne serait arrivé.” Sur ce point au moins, tout le monde, outre-Manche, peut sans doute s'accorder.

— **Courrier international**

Chronologie

TROIS ANNÉES DE TUMULTE

- Juillet 2019** — Boris Johnson est nommé Premier ministre.
- Décembre 2019** — Sous le slogan “Finissons-en avec le Brexit”, le Parti conservateur remporte sa plus large majorité depuis trente ans lors d'élections législatives anticipées.
- Janvier 2020** — Le Royaume-Uni quitte officiellement l'UE.
- Mars 2020** — Après avoir annoncé des mesures non contraignantes pour arrêter

- la propagation du Covid-19, Johnson finit par imposer un confinement national.
- Avril 2020** — Gravement atteint du Covid-19, il est placé sous oxygène pendant trois jours à l'hôpital.
- Décembre 2020** — Le Royaume-Uni devient le premier pays du monde à lancer la vaccination contre le Covid-19.
- Novembre 2021** — Les médias rapportent que des soirées arrosées ont eu lieu à Downing Street pendant le confinement.

- Avril 2022** — Johnson est condamné à une amende pour avoir assisté à l'une de ces fêtes. C'est le premier chef de l'exécutif de l'histoire à enfreindre la loi pendant son mandat.
- Juin 2022** — Acculé par son camp, il remporte une motion de défiance.
- 6 juillet 2022** — Des douzaines de ministres démissionnent après que Johnson a couvert un député accusé de harcèlement sexuel.
- 7 juillet 2022** — Boris Johnson démissionne.

UKRAINE

Dans Kherson occupé, un retour à “la Russie stalinienne”

Pénurie, marché noir, torture et répression : le site ukrainien *Oukraïnska Pravda* dénonce avec colère le quotidien sous l'occupation, dans la seule grande ville d'Ukraine prise par les troupes russes depuis le début de la guerre.



—*Oukraïnska Pravda* Kiev

Les Russes occupent Kherson depuis le 2 mars. Et peu à peu, la ville commence à se transformer en copie d'une ville soviétique. Lénine, immortalisé dans le métal, est de retour sur des socles. À chaque mât flotte “la serpillière” tricolore, que les habitants d'ici surnomment “Aquafresh” [à cause des couleurs – blanc, bleu, rouge – du drapeau russe], et qu'ils essaient activement de faire disparaître. Depuis qu'un cycliste inconnu a enlevé le drapeau ennemi hissé près de la Flamme éternelle [le monument aux morts de la Seconde Guerre mondiale], le mât est gardé par une unité entière de Russes sur des blindés.

Mais ce qui ulcère le plus les habitants, c'est de voir les drapeaux rouges avec la faucille et le marteau, les fresques qui représentent le Kremlin et les républiques de l'URSS, ainsi

que les rubans des “doryphores” [le ruban russe de Saint-Georges, orange et noir, que les Ukrainiens associent à ce coléoptère]. Ces attributs du passé contrastent avec les expressions du patriotisme des habitants.

Les envahisseurs débarrassent en toute hâte la ville des symboles nationaux ukrainiens, ils détruisent les kourganés

Joseph Staline aurait de quoi être fier de son successeur.

[tortes artificiels recouvrant des sépultures] millénaires des Scythes, les livres de l'histoire de l'Ukraine. Les Russes ont abattu le monument à la Centurie céleste [nom donné à la centaine de manifestants tués lors de la révolution de février 2014] dans le centre de Kherson et celui dédié aux habitants de la région tombés au combat durant la première phase de la guerre

du Donbass [2014-2021]. Ils nous ramènent délibérément non dans la Fédération de Russie, mais dans la Russie stalinienne. Ils privent les “koulaks du XXI^e siècle” de nourriture, ils détruisent leurs entreprises et leurs viticultures. Les occupants emportent le matériel agricole, que l'on peut ensuite retrouver en Tchétchénie. Joseph Vissarionovitch [Staline] aurait de quoi être fier de son successeur qui a l'intention de créer un Holodomor 2.0 [“Holodomor” est le nom donné en Ukraine à la famine artificielle de 1932-1933] qui menace aujourd'hui non seulement l'Ukraine, mais aussi l'Afrique et une partie de l'Europe. Ce sont 400 000 tonnes de céréales qui ont été exportées des territoires occupés. Les “rachistes” [contraction de “russes” “fascistes”] s'approprient les récoltes.

Dans la ville ainsi renvoyée à l'ère soviétique, une grande partie des marchandises est

importée de Crimée. Ces importations sont vendues à des prix irréels, alors que les habitants de Kherson sont obligés de céder leurs légumes produits localement pour quelques kopecks. Sur les marchés de Dniprovsky et de Tsentralny, on peut trouver presque tout : des écrevisses et des crevettes vivantes, des confiseries, des recharges pour cigarettes électroniques, de l'alcool et des cigarettes. Mais si, en ville, les marchandises sont apparemment disponibles en quantité suffisante, certains villages souffrent de la faim, car il n'est pas possible de leur livrer des vivres, à cause des échanges de tirs.

Certains connaissent avec précision la date de leur mort – le jour de leur dernière ampoule d'insuline.

Certains savent que leurs jours sont comptés. Ils connaissent avec précision la date de leur mort – le jour de leur dernière ampoule d'insuline. Dès la première semaine d'occupation, la région de Kherson a pâti du manque de médicaments pour les asthmatiques, d'insuline, de médicaments hormonaux, de psychotropes et de médicaments prescrits pour lutter contre les maladies graves (comme le cancer). Ce n'est que grâce à des volontaires qui, malgré les obus qui filent au-dessus d'eux, essaient de trouver le nécessaire que les gens ont un espoir de survie.

Puis, avec le marché noir, les médicaments sont réapparus. Ils se marchandent dans les coffres des voitures, ou dans des kiosques improvisés. Seuls des médicaments de première nécessité exclusivement d'origine russe sont accessibles, mais un tiers d'entre eux, sinon plus, sont inefficaces. Et leurs prix sont parfois six ou sept fois supérieurs à leur niveau d'avant la guerre. Des spéculateurs cupides s'enrichissent principalement sur les personnes âgées.

À l'exception des bruits de la guerre, le silence s'est abattu sur la région de Kherson. Époque paranoïaque, qui oblige à jeter des regards par-dessus son épaule, à se méfier des inconnus, à parler doucement, en évitant

les sujets liés à l'Ukraine et à la guerre. Le FSB, qui travaille avec les agents de la propagande psychologique russe, écume la ville à la recherche de ses prochaines victimes. Conseillers municipaux, journalistes, activistes, blogueurs, volontaires, manifestants, femmes et parents de vétérans de la guerre du Donbass, Tatares de Crimée, quiconque affiche des positions pro-ukrainiennes, tous se retrouvent dans les centres de torture.

Nous sommes hantés par le sentiment d'être tombés dans un film sur la répression menée par les agents du NKVD. Sur le territoire de la région de Kherson, il existe des dizaines de centres de ce type. Nous en connaissons l'existence sur le site de l'aéroport de Tchornobaïvka, dans le bâtiment de la police locale de Kakhovka, sur le site de la prison n° 90 et dans la zone industrielle d'Olechky. Dans ces centres, les prisonniers sont soumis à des tortures variées : passage à tabac, tirs à balle réelle près de la tête, étouffement à l'aide de masques à gaz, menaces de mort contre les proches. Les détenus, après avoir été arrosés d'eau, sont torturés avec de l'électricité, sur les oreilles, les organes génitaux et l'anus. “Une pince sur le sexe, l'autre sur un téton. Ils l'ont enlevé, ils l'ont rendu le lendemain : les dents arrachées avec des pinces et une partie de la langue coupée. Torturé à l'électricité”, raconte l'épouse d'un avocat de Kherson enlevé par les Russes au mois de mars.

Sur écoute. L'extrême brutalité des occupants vise en particulier les vétérans de la guerre du Donbass, qu'ils recherchent à l'aide de listes qu'ils ont récupérées ou en faisant des perquisitions dans les villages. Ainsi, le 16 avril, à Tiahynka, les Russes ont attaché un vétérans à un BTR [blindé de transport], à l'aide d'un câble, et, sous les yeux des enfants, ils l'ont traîné dans les rues, puis l'ont pendu devant tout le monde.

Il n'y a pas que la poigne brutale du régime totalitaire qui, en tenant la ville à la gorge, empêche les habitants de Kherson de s'exprimer ; il y a aussi l'absence de possibilité de communiquer avec l'Ukraine. Le 30 mai, les

✍ Dessin de Vlahovic, Serbie.

télécommunications ukrainiennes ont été définitivement coupées avec Kherson. Les occupants s'efforcent d'attirer les abonnés ukrainiens vers les opérateurs mobiles russes, qui fournissent du réseau, et qui sont sur écoute et contrôlés par les services secrets. Les "rachistes" vendent leurs cartes SIM afin de récolter des informations sur les habitants.

Au prix fort. Depuis le 31 mai, Internet est de nouveau disponible, fourni par des prestataires russes. Si quelqu'un se connecte sans VPN, il peut être identifié, ses échanges peuvent être décodés, ses recherches analysées, et il peut même être localisé. Malheureusement, tout le monde ne sait pas comment se protéger dans le domaine du numérique. Les habitants de Kherson paient le prix fort. Ils sont privés de la possibilité d'entrer en contact avec leurs proches, mais aussi d'appeler les urgences, raison pour laquelle beaucoup sont morts. Par exemple, lors d'accidents de la circulation, où chaque seconde compte pour sauver les blessés graves.

Les habitants de Kherson sont régulièrement témoins des activités de la défense antiaérienne russe autour de la ville. En empêchant les gens d'accéder à la télévision et aux fournisseurs d'Internet ukrainiens, les Russes espèrent les convaincre que les forces armées ukrainiennes leur tirent dessus et que la défense antiaérienne de l'occupant est en train de "sauver héroïquement les habitants de Kherson des tirs de nationalistes ukrainiens".

Mais Kherson ne se soumettra jamais. La ville a foi dans l'armée ukrainienne.

—Lina Hart
Publié le 27 juin

SOURCE



OUKRAÏNSKA PRAVDA

Kiev, Ukraine
www.pravda.com.ua
Le journal en ligne "Vérité ukrainienne", a été créé en 2000 par le journaliste Guéorgui Gongadzé, assassiné au cours de la même année alors qu'il enquêtait sur la corruption au sein du pouvoir.

135° JOUR DE GUERRE Situation au vendredi 8 juillet 2022



L'armée russe progresse dans le Donbass

Elle concentre désormais son offensive sur les villes de la région de Donetsk. Et après ? Le point sur la situation militaire.

1. Après Lyssytchansk, le tour de Sloviansk ?

L'armée ukrainienne a confirmé, le 3 juillet, son retrait de Lyssytchansk, la dernière ville qu'elle tenait encore dans la région de Louhansk. Selon le site du journal ukrainien **Novoïé Vremia**, "face aux multiples avantages dont dispose l'occupant russe en artillerie, en aviation, en lance-roquettes multiples, en munitions et en effectifs, la défense de la ville aurait pu aboutir à des conséquences fatales". La capture de Lyssytchansk permet désormais à Moscou de concentrer ses efforts sur les villes de la région de Donetsk, au sud, et

donc l'intégralité du Donbass, bassin industriel de l'est de l'Ukraine et région à majorité russophone. Selon le ministre de la Défense britannique, relayé par **The Guardian**, la ville de Sloviansk, à 75 kilomètres à l'ouest de Lyssytchansk, sera probablement le théâtre de la prochaine grande bataille de ce conflit. "Les dernières analyses laissent penser que les forces russes sont en train de converger rapidement vers Sloviansk."

2. Que se passe-t-il dans le sud de l'Ukraine ?

Les autorités russes poursuivent leurs efforts pour renforcer le

contrôle administratif et économique des zones occupées de Kherson (*lire ci-contre*) et de Zaporijjia, où l'armée ukrainienne mène une grande contre-offensive. Des visites officielles de hauts responsables politiques de Moscou ce printemps ont été l'occasion d'annoncer que des référendums d'autodétermination auraient lieu dans les prochains mois. Selon les médias russes, leur finalité est de faire reconnaître ces "Républiques populaires" comme des États indépendants par Moscou (à l'instar de ce qui s'est passé en février 2022 pour les Républiques de Donetsk et de Louhansk), puis de demander leur rattachement à la Fédération de Russie.

Comme l'explique le quotidien russe **Kommersant**, la région de Kherson, dont la particularité stratégique pour la Russie est de posséder une frontière terrestre avec la presque île de Crimée, annexée en 2014, est passée sous le contrôle des troupes russes dès le mois de mars.

La capture de Lyssytchansk permet aux Russes de se concentrer sur la région de Donetsk.

3. La prise du Donbass mettra-t-elle fin à la guerre ?

Selon le chef du renseignement militaire ukrainien, Kyrylo Boudanov, la réponse est catégoriquement négative. Dans un entretien accordé à **RBK-Oukraïna**, il expliquait : "Les plans de la Russie visent à la destruction totale de l'Ukraine. Et quand on insinue des choses du genre que, peut-être, elle pourrait se contenter du Donbass, la question ne se pose même pas." Même son de cloche pour l'**Institute for the Study of War**, un site installé à Washington qui livre

Le Kremlin a des aspirations territoriales importantes au-delà du Donbass.

quotidiennement des comptes rendus des opérations russes et ukrainiennes sur le terrain : "Le Kremlin a des aspirations territoriales importantes au-delà du Donbass."

Comme preuve, le site américain décrypte une déclaration du 5 juillet du secrétaire du Conseil de sécurité russe, Nikolaï Patrouchev, un proche du président russe, qui a repris "presque exactement" les objectifs annoncés par Vladimir Poutine au début de la guerre. "Poutine avait déclaré que l'opération visait à protéger les civils contre l'humiliation et le génocide, à démilitariser et à dénazifier l'Ukraine et à poursuivre les auteurs du génocide. La réaffirmation explicite par Patrouchev des objectifs initiaux de Poutine, près de cinq mois plus tard, indique fortement que le Kremlin ne considère pas les récents gains russes dans la région de Louhansk comme suffisants pour atteindre les objectifs initiaux de l'opération spéciale."

Selon la chaîne américaine **CNN**, Vladimir Poutine, s'adressant du Kremlin aux chefs des groupes parlementaires russes le 7 juillet, a déclaré : "Nous entendons à longueur de temps que l'Occident est disposé à se battre contre nous aussi longtemps qu'il y aura un Ukrainien debout. C'est une tragédie pour le peuple ukrainien, mais nous en prenons le chemin. Chacun doit savoir que nous n'avons pas commencé les choses sérieuses."

—Courrier international



Yémen. Une paix qui risque de se payer au prix fort

L'arrêt des hostilités en avril, après plus de sept ans d'une guerre dévastatrice, donne quelque espoir de paix. Mais au prix d'une légitimation des rebelles houthistes, soutenus par l'Iran, et d'une fragmentation du pays.

—Al-Yemen Net (extraits)

La donne a changé au Yémen depuis avril dernier, grâce à la création du Conseil présidentiel et de l'annonce du cessez-le-feu sous l'égide des Nations unies. Les deux ont été obtenues par l'entremise des Saoudiens et avec l'encouragement des Américains.

Le principal succès est l'arrêt de la guerre entre Saoudiens et houthistes. Depuis avril, pour la première fois [depuis 2015], il n'y a pas eu un seul missile lancé par les houthistes en direction du territoire saoudien, ni de survol du territoire houthiste par l'armée de l'air saoudienne.

Derniers blocages. De même, le trafic de l'aviation civile a repris à l'aéroport de Sanaa, et la fourniture de pétrole et de gaz est à nouveau assurée par le port de Hodeïda. Forte de ces éléments, la communauté internationale considère qu'il est possible de bâtir une trêve de long terme, voire d'ouvrir des perspectives réalistes pour une paix durable. La seule chose qui bloque vraiment pour l'instant, ce sont les négociations pour l'ouverture des routes d'accès à la ville de Taïz. Mais selon les Américains, ces blocages aussi peuvent être surmontés au prix de concessions réciproques. Tout cela constitue un signe encourageant pour la

communauté internationale. Mais vue de l'intérieur même du Yémen, la situation n'est pas aussi positive. Pour commencer, les houthistes ne lancent, certes, plus d'attaques contre le voisin saoudien, mais à l'intérieur des frontières ils continuent de violer les cessez-le-feu en s'en prenant aux forces gouvernementales.

Pour ce qui est du Conseil présidentiel, il a, certes, permis de réunir en une seule instance des personnalités sous la houlette du premier d'entre eux, Rachad Al-Alimi. Pour l'instant, elles ont toutes accepté de mettre sous le boisseau les différends qui les opposent les uns aux autres, bien qu'elles soient toutes, d'une manière ou d'une autre, soutenues par la coalition saoudo-émirat.

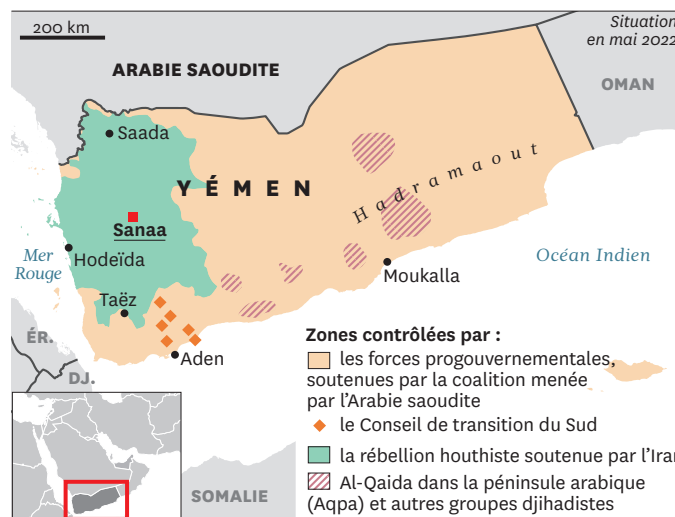
Mais dans quelle mesure les clivages pourront-ils être définitivement surmontés ? Chacune de ces personnes dispose de ses propres forces militaires, et les tensions risquent de resurgir au moment où elles devront mettre leurs forces militaires sous le commandement des ministères de la Défense et de l'Intérieur.

Un autre moment délicat sera celui où il s'agira de traduire dans la réalité le statut de capitale provisoire du Yémen à Aden, contrôlée par le Conseil de transition du Sud [membre du Conseil présidentiel qui prône l'indépendance du Yémen du Sud, un projet incompatible avec celui

des autres membres du Conseil, qui restent foncièrement attachés à l'unité du pays.] Par ailleurs, la réalité sur le terrain n'est pas propice à la reconstruction de l'État. Au contraire, tout donne à penser que le pays va s'installer dans une situation de mi-guerre, mi-paix.

Ce sera toujours la milice houthiste qui aura le contrôle [de la presque totalité du Yémen du Nord, avec notamment la capitale, Sanaa]. Quant au Sud, il devra vivre dans un équilibre précaire

Tout le monde est prêt à faire d'importantes concessions aux houthistes.



↓ Le chef d'état-major de l'armée yéménite (en bas à gauche), à proximité de la ligne de front dans l'ouest de Marib.



entre les différents acteurs. À cela s'ajoute que la nature du conflit s'est déplacée. Alors qu'il s'agissait initialement d'un désaccord entre le gouvernement légitime et les rebelles houthistes, tout se passe maintenant comme si c'était une guerre entre Riyad et les houthistes [et par procuration l'Iran].

Ce n'est pas nouveau que Saoudiens et houthistes mènent des négociations bilatérales. Ce qui l'est, c'est que cela se passe avec la bénédiction et les encouragements de la communauté internationale. Et ce, dans un contexte où tout le monde est prêt à faire d'importantes concessions aux houthistes pour tourner la page de la guerre.

Ainsi, le Conseil présidentiel, qui représente en principe la légalité internationale, en est

réduit à signer les accords négociés entre Saoudiens et houthistes. Et les Saoudiens ont beau dire qu'ils ont réussi à "unifier les rangs de la résistance antihouthiste" au sein du Conseil présidentiel, la réalité est qu'il a été décidé d'enterrer cette résistance.

Légitimité trouble. Mais le plus grave, c'est que tous les acteurs locaux, régionaux et internationaux semblent avoir oublié les sources de légitimité de l'État. Nous voulons parler ici de l'initiative des pays du Golfe et du dialogue national [de 2011, qui prévoient un processus de transition du pouvoir dans un cadre démocratique et fédéral], et de la résolution 2216 du Conseil de sécurité de l'ONU. [Adoptée en 2015, elle exige notamment des houthistes qu'ils se retirent des territoires qu'ils ont conquis par les armes, et elle réaffirme la légitimité du seul pouvoir présidentiel en titre.]

Le Conseil présidentiel n'y fait plus référence, pas plus que le gouvernement. Plus étonnant encore, les forces politiques les plus opposées aux houthistes [et notamment les sécessionnistes du Conseil de transition du Sud] et qui ne cessent de les qualifier d'organisation terroriste, semblent ne plus vouloir insister sur ces textes.

—Mohamed Al-Latif
Publié le 20 juin

↓ Le camp de réfugiés d'Al-Rawdha, où vivent de nombreuses familles déplacées. Photos Lorenzo Tugnoli/The Washington Post/Contrasto



sur la planète. Tous les pays du monde essaient de mettre en place des solutions contre la sécheresse, mais rien n'est fait au Yémen pour faire face à cette menace qui pèse sur la sécurité alimentaire en général et les paysans en particulier, qui dépendent plus que quiconque des activités agricoles pour leur subsistance.

Si les graines ne germent pas, les agriculteurs ne pourront pas faire face à la situation.

Selon Abdullah Mufarreh, de l'Autorité générale de recherche agricole, la crise provoquée par la sécheresse actuelle est due au retard pris par le Yémen pour trouver des solutions aux conséquences du changement climatique. Certaines mesures auraient déjà pu être prises, comme la promulgation de lois pour préserver les eaux souterraines et réglementer leur utilisation afin d'éviter le gaspillage, construire des barrages, creuser des points d'eau et favoriser les variétés locales de céréales et de légumineuses tolérantes à la sécheresse.

Abdullah Mufarreh exhorte également les agriculteurs qui possèdent des puits, qu'ils soient à pompe manuelle ou artésiens, à rationaliser l'usage de l'eau, en utilisant des méthodes d'irrigation modernes comme l'aspersion ou le goutte-à-goutte, et à ne pas épuiser les réserves d'eau pour arroser le khat, qui consomme 50 % du

volume des eaux souterraines.

Le Yémen est marqué par deux climats, aride et semi-aride, caractérisé par des précipitations saisonnières et faibles. Par le passé, les Yéménites se sont dotés de barrages, de réservoirs, de points d'eau et de bassins pour recueillir l'eau de pluie, mais rien à l'heure actuelle ne permettra d'éviter la crise alimentaire. Le pays subit aujourd'hui des changements climatiques importants, l'érosion des terres arables, des pénuries successives de carburant et de nombreuses difficultés dans le secteur agricole, qui emploie le plus de main-d'œuvre. Pour Mohammad Saleh Hatem, ingénieur agronome, il est urgent que les autorités publiques interviennent en accordant des prêts aux agriculteurs et en leur fournissant des équipements solaires et des systèmes d'irrigation modernes.

Informez les paysans. Le Yémen avait par le passé des coopératives agricoles qui soutenaient le secteur. La situation actuelle nécessite donc la création de coopératives qui soutiendront les paysans, les sensibiliseront à l'importance de rationaliser l'utilisation des eaux souterraines et les informeront sur les conséquences des changements climatiques et la façon d'y faire face. *«Une partie de l'argent public doit être allouée à l'agriculture, insiste Mohammad Saleh Hatem, et de façon urgente aux ressources en eau, afin de sauver les champs.»*

—Louay Sultan
Publié le 26 juin

Repères

Huit ans de conflit

●●● Depuis 2014, le Yémen, situé à la pointe sud de la péninsule arabique, est déchiré par un conflit qui oppose les forces gouvernementales, soutenues depuis 2015 par une coalition militaire menée par l'Arabie saoudite, sunnite, aux rebelles houthistes, proches de l'Iran, chiite. Les houthistes, qui ont mené des attaques de missiles et de drones sur le sol saoudien, dominent une grosse partie de l'ouest du pays, autour de la capitale, Sanaa, les forces loyalistes une grosse partie du centre et l'est du pays, tandis que des séparatistes sont présents à Aden et à l'est de cette ville portuaire. Le conflit a fait des centaines de milliers de morts et des millions de déplacés, mais il a également plongé le pays – qui était déjà l'un des plus pauvres de la planète – dans ce qui est considéré comme l'une des pires crises humanitaires au monde. En décembre 2021, le Programme alimentaire mondial des Nations unies a estimé que plus de la moitié de la population du pays, soit 30 millions d'habitants, était en proie à une famine aiguë.

L'enfer sur terre

En plus de la guerre, de la crise mondiale du blé et de la flambée des prix à l'international, le Yémen subit de plein fouet une sécheresse inhabituelle et une désertification croissante.

—Khuyut Aden

Le Yémen connaît actuellement une sécheresse généralisée due à des pluies tardives. Les paysans sont inquiets et le retard pris par les semis aggrave leurs souffrances. Beaucoup se résolvent soit à labourer et semer sans plus attendre, soit à vendre leurs vaches, chèvres ou moutons à bas prix parce qu'ils ne peuvent plus acheter de fourrage pour les nourrir.

Cette année la saison des pluies se fait attendre, au grand dam des paysans, qui ont fait leurs semis il y a plus d'un mois, à l'époque habituelle. La diminution du volume de précipitations annuelles, comme le confirme le calendrier agricole de la région, est une source d'inquiétude supplémentaire pour la qualité des récoltes. *«Cette année, nous avons labouré nos terres et semé nos graines, déclare Mohammad Ali Al-Qawsi, un agriculteur de la ville de Hajjah, mais l'absence*

de pluie et le retard de la saison humide bouleversent le calendrier des travaux agricoles.» Il craint la catastrophe. Si les graines ne germent pas, les agriculteurs ne pourront pas faire face à la situation, surtout dans le contexte de guerre et de crise économique qui sévit dans le pays.

Tragédies en nombre. Selon Al-Qawsi, le Yémen n'avait pas connu de sécheresse aussi importante depuis plusieurs années à cette période où démarre habituellement la saison agricole. La situation est très différente cette année : outre le manque de pluie, les Yéménites ont été confrontés à de nombreuses difficultés et tragédies, dont la flambée des prix du pétrole et de ses dérivés, ainsi que l'augmentation du coût de l'irrigation, avec la menace que cela fait peser sur les récoltes.

Cette sécheresse et la désertification croissante du Yémen s'inscrivent dans la lignée des autres changements climatiques qui surviennent partout

L'ONU réduit son aide

●●● Le Programme alimentaire mondial (PAM) a annoncé fin juin une baisse importante de l'aide alimentaire allouée au Yémen, faute de financement suffisant. Le PAM, qui soutenait jusque-là 13 millions de personnes, distribuera désormais seulement 50 % des besoins alimentaires quotidiens à 5 millions de personnes et 25 % aux 8 millions restants. Un changement dû aux conditions économiques mondiales délétères et aux effets de la guerre en Ukraine, d'après l'organisation. Selon les projections, quelque 19 millions de personnes auront besoin d'une aide alimentaire à la fin de 2022, contre 17,4 millions actuellement. Parmi eux, 7,3 millions risquent de se retrouver dans une situation très critique. Le Fonds des Nations unies pour l'enfance (Unicef) rappelle qu'environ 2,3 millions d'enfants de moins de 5 ans souffrent de malnutrition aiguë au Yémen, et 400 000 risquent de souffrir de malnutrition sévère potentiellement mortelle dans les mois à venir.



afrique

Maroc. Rabat peut-il rester le gardien de la forteresse Europe?

Le drame de Melilla révèle une position impossible : tenir les frontières sud de l'Europe tout en ayant de bonnes relations avec les pays africains.



—TelQuel (extraits)
Casablanca

Le bilan est lourd. Après une nuit de tensions, plus de 2 000 migrants subsahariens ont tenté de franchir la clôture séparant Melilla [ville autonome espagnole située en périphérie de l'agglomération marocaine de Nador] du Maroc au petit matin du vendredi 24 juin. Tout le long de ce rideau de fer, des forces antiémeutes marocaines (mêlant police, forces auxiliaires et gendarmerie royale) tentent tant bien que mal de repousser les milliers de migrants décidés à se frayer un passage. Affrontements, détresse et désespoir déclenchent alors une ambiance de fin du monde.

Sur une des vidéos, un migrant prêt à en découdre crie en anglais : “Nous n'avons plus peur de mourir !” Le chaos gagne le point frontalier après l'escalade

massive des barrières grillagées, hérissées de barbelés. Dans la panique générale, les migrants forcent le poste frontalier Barrio Chino [littéralement “Quartier chinois”, l'un des quatre postes-frontières entre Melilla et le territoire marocain, avec Beni Ensar, Farhana et Mari Guari]. Un cul-de-sac où, en temps normal, des tourniquets en acier contrôlent les flux d'entrée et de sortie. C'est l'entassement dans ces longs couloirs fermés. Le drame survient.

Piège mortel. Vers 17 heures, un premier bilan fait état de 5 morts. “Nous n'avons jamais vu un déferlement aussi violent”, assure à TelQuel une source proche du ministère de l'Intérieur. Asphyxies et évanouissements... L'incursion dans ce passage désaffecté a été dramatique pour des centaines d'entre eux, entassés les uns sur les autres dans un trou de souris.

Dans la soirée du vendredi, Barrio Chino se transforme en piège mortel pour les centaines de migrants qui s'y agglutinent, avec un bilan de 23 morts, selon les autorités [37, selon certaines ONG locales]. Comment en est-on arrivé là ? Contacté par TelQuel, le président de la section AMDH [Association marocaine des droits humains] Nador, Omar Naji, a suivi les tristes événements. “Nous avons été les premiers à dire que la tentative des migrants a été très violente cette fois-ci.”

Sur les vidéos, on voit des bâtons, de gros cailloux, des crochets pour escalader la clôture, et même des gilets, des casques et des boucliers récupérés lors des affrontements. Pourquoi une telle tension ? “Juste après le rétablissement des relations maroco-espagnoles, nous avons observé localement une nouvelle approche des autorités de Nador vis-à-vis des migrants, avec des poursuites quotidiennes dans

des zones très avancées de la forêt Gourougou [massif montagneux dans la région du Rif], où ils sont habituellement campés”, répond Omar Naji, rapportant dans ce contexte que “les commerçants des douars [groupements d'habitations] de Khmiss Aqdim, Bouqoya et Afra ont été sommés de ne plus rien vendre aux migrants”.

La première réaction marocaine a émané d'Amina Bouayach, du CNDH [Conseil national des droits de l'homme], lundi 27 juin. Le Conseil a annoncé la création d'une mission exploratoire qui se rendra à Nador et dans ses environs, tout en continuant “d'obtenir

“Sans voies légales alternatives, ces frontières vivront toujours des épisodes dramatiques.”

Lorena Gazzotti,
CHERCHEUSE

des informations transversales” sur le nombre de migrants impliqués dans le tragique événement. Bilan chiffré officiel : outre les 23 morts, on dénombre 76 blessés parmi les migrants, en plus de 140 blessés parmi les forces marocaines.

De l'autre côté de la Méditerranée, le chef du gouvernement espagnol, Pedro Sánchez, a réagi dès le lendemain des faits lors d'une conférence de presse à Madrid, décrivant la tentative des migrants comme un “assaut [...] violent et organisé de la part de mafias qui se livrent au trafic d'êtres humains contre une ville qui est un territoire espagnol”.

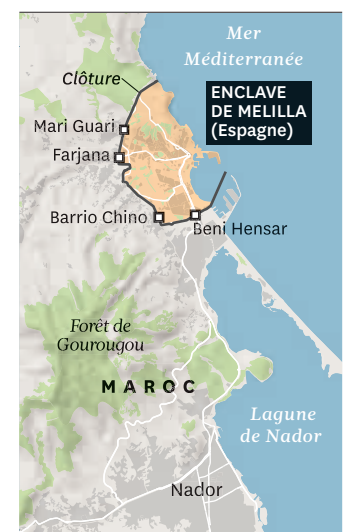
Selon des sources judiciaires citées par l'agence espagnole EFE, 29 migrants arrêtés sont de nationalité soudanaise. Ils sont notamment poursuivis pour “organisation et facilitation d'entrée et de sortie irrégulières d'étrangers depuis et vers le Maroc, dans le cadre d'une bande organisée”, “enlèvement et rétention d'un agent des forces publiques”, “incendie de forêt”, “désobéissance” et “rassemblement armé”, indique la section AMDH de Nador.

Plus virulent, le président de la Commission de l'Union africaine (UA), le Tchadien Moussa Faki Mahamat, a dénoncé, le 27 juin sur Twitter, “le traitement violent et dégradant de migrants africains [...] cherchant à traverser une frontière internationale”. Le Conseil de

sécurité de l'ONU s'est réuni mercredi 29 juin à huis clos mais sans élaborer de position commune.

“Les forces de sécurité surveillaient la clôture pour contenir d'éventuelles intrusions. Elles n'ont donc pas été prises par surprise”, nous indique Lorena Gazzotti, chercheuse à l'université de Cambridge et résidente de l'enclave. Elle atteste qu’“il n'y a jamais eu autant de morts lors d'une tentative de franchissement des frontières” entre les deux pays. D'autres sauts de clôture auront lieu, présume la spécialiste, “tant qu'il n'y aura pas de voies légales et sûres qui permettent à ces personnes de traverser d'une autre manière”. Gazzotti remonte au début des années 2000, lorsque “la militarisation des clôtures frontalières à Sebt [Ceuta, autre enclave espagnole au Maroc] et à Melilla a obligé les migrants à s'organiser en très grands groupes afin de se rapprocher du périmètre frontalier et de franchir la clôture, car le risque d'être détenu dans les environs des deux villes est très élevé”.

La chercheuse réfute l'hypothèse d'un “phénomène nouveau”, s'inscrivant en faux par rapport aux explications de Pedro Sánchez. Elle souligne : “Blâmer les mafias est une façon de nier que, simplement, en l'absence de voies légales alternatives, les frontières de Sebt [Ceuta] et Melilla vivront toujours des épisodes dramatiques.”



↳ Dessin d'Osama Hajjaj, Jordanie.

TUNISIE

Kaïs Saïed : faux et usage de faux

Régime présidentiel et contre-pouvoirs bâillonnés : le controversé projet constitutionnel, qui sera présenté à référendum le 25 juillet, provoque la colère de cet éditorialiste tunisien.

—Nawaat Tunis

Après un faux coup d'État aux béquilles constitutionnelles [le 25 juillet 2021, Kaïs Saïed avait limogé le Premier ministre, suspendu le Parlement et s'était arrogé les pleins pouvoirs en gouvernant par décrets], une fausse consultation nationale échouant à fédérer le quart de ses électeurs [seuls 500 000 Tunisiens ont participé à la consultation nationale lancée en janvier dernier], un faux dialogue national qui n'a rassemblé que ses béni-oui-oui [début mai, un "dialogue national" avait été annoncé, dont étaient pourtant exclues plusieurs formations politiques, dont le parti d'inspiration islamiste Ennahda], Kaïs Saïed a soumis une fausse Constitution, vingt-cinq jours avant un référendum [prévu ce 25 juillet] auquel sont invités les électeurs pour approuver ou rejeter ce texte fondamental pondou à la hâte. Plus il avance, plus il s'enfoncé.

Prophète. Pour rectifier la trajectoire, il a emprunté les chemins les plus tordus. Et ils ne l'ont mené qu'à de plus en plus d'isolement. Souvent seul, parfois mal accompagné, son action s'est de plus en plus subjectivée. Les constitutions, c'est tout ce qu'il connaît. C'est ce qu'il a toujours enseigné [Kaïs Saïed a été un universitaire spécialiste du droit constitutionnel]. C'est donc ce qu'il nous servira.

Sa perception prophétique des enseignants, revendiquée par la poésie arabe si

chère à son cœur, l'a poussé dans une mission sacrée. Et à force d'y croire et de réclamer le caractère divin de sa mission dans ses discours, il a perdu le nord, se croyant capable de créer sa propre *qibla* [direction vers laquelle doit se tourner le fidèle musulman pour effectuer le rite de la *salat*, ou la prière, cinq fois par jour]. À chaque prophète son message. Le sien est ce draft [projet] de Constitution.

Il a prêché son contenu depuis 2011, l'a développé en 2012, peaufiné entre 2013 et 2014 et répété des milliers de fois depuis. Ses collègues, les responsables politiques et autres élus lui ont souvent tourné le dos. Et ce malgré la fréquence de ses passages au journal de 20 heures de la première chaîne du service public. Mais l'isolement ne peut qu'entraîner la subjectivisation. Du coup, le régime

politique, le mode de scrutin, les institutions régaliennes, tout est devenu personnel. Une question de revanche. Celle d'un enseignant qui a pris sa retraite sans grimper haut dans les échelons, sans une véritable reconnaissance de ses pairs, sans maintenir leurs codes sociaux ou intégrer leurs dynamiques associatives. Outsider? Il ne l'est pas. C'est plutôt le vilain canard qui s'est radicalisé, forcé de devenir une brebis galeuse, puis un loup solitaire.

Résultat : un draft de constitution imposant un régime présidentieliste. Le chef de l'État aurait ainsi des pouvoirs jupitériens. Les gouvernements, c'est lui qui les désigne. Et avec un nouveau système bicaméral, le pouvoir législatif serait éparpillé sur deux assemblées : le conseil des régions et l'assemblée des représentants du peuple. La première est élue. La seconde ne l'est pas. Du moins, ce n'est pas précisé dans le draft publié le 30 juin au Jort [Journal officiel de la République tunisienne].

Irrévocable. Quasiment impossible de faire chuter les gouvernements désignés par sa majesté, puisqu'il faut les deux tiers des deux assemblées pour y parvenir. Intouchable, selon la Constitution de Saïed, le président est irrévocable, contrairement aux députés. Aucun contrôle sur la présidence de la République ne serait exercé. Même pas par la Cour constitutionnelle, dont les membres sont désignés par sa sainteté. L'arbitraire, encore et toujours...

Quant aux droits et aux libertés, ils sont conditionnés par l'humeur de l'exécutif, tributaires des "bonnes mœurs", de "la sécurité nationale" et autres facteurs relevant de l'au-delà. Ainsi, le président est le libre arbitre. D'ailleurs le contenu du préambule et son style l'attestent. Une simple dissertation valorisant le rôle de Saïed, le plaçant comme le faiseur

de moments historiques et le sauveur du peuple et de la révolution, écrite dans le même style que ses discours et avec les mêmes éléments de langage.

Dans la foulée, il poursuit son hold-up sur un slogan populaire révolutionnaire tout en l'ampoutant comme il a toujours fait. "Le peuple veut..." au lieu de "Le peuple veut la chute du régime". Et ce régime est encore en place et il a la peau dure.

Ni le mode de scrutin ni les articles constitutionnels ne peuvent le déboulonner. Et ses piliers sont la corruption et la répression. Les corrompus, Saïed leur a offert la réconciliation pénale. Les oppresseurs, Saïed préfère leur tapoter sur l'épaule. Lui qui n'a, à part les tours de magie constitutionnelle, que des matraques de police dans son sac souillé.

Il a fait un détournement de la volonté populaire, de la dignité et de la justice sociale au profit de joutes élitistes "juridistes". Ce dont il est inconscient, c'est que les célébrations de son coup de force du 25 juillet tout autant que les 2,7 millions d'électeurs au deuxième tour, qui l'ont amené au palais de Carthage, se moquent des articles constitutionnels.

Ils sont au contraire lassés de ces débats, perçus comme malvenus. Ils n'ont pas de comptes à régler avec les profs de droit et les enseignants de sciences juridiques. Ils veulent plus de dignité et d'égalité. Ils veulent manger à leur faim alors que l'inflation a atteint les 7,8 % en mai 2022. L'érosion du pouvoir d'achat finira par s'accroître au rythme des hausses des prix des céréales, des denrées alimentaires de base et du carburant. Conditions d'octroi des dettes obligent. FMI, Banque mondiale, Union européenne, États-Unis et autres créanciers guettent.

Le chômage grimpe à 16,1 %. Le déficit de la balance commerciale atteint les 2157,5 millions de dinars [680 millions d'euros]. Quant à l'espoir, il n'est pas loin du zéro. Les centaines de migrants qui prennent la mer pour l'Italie le manifestent. Et la fuite des médecins, ingénieurs et autres cadres, jeunes et moins jeunes, le prouve. Sauve qui peut.

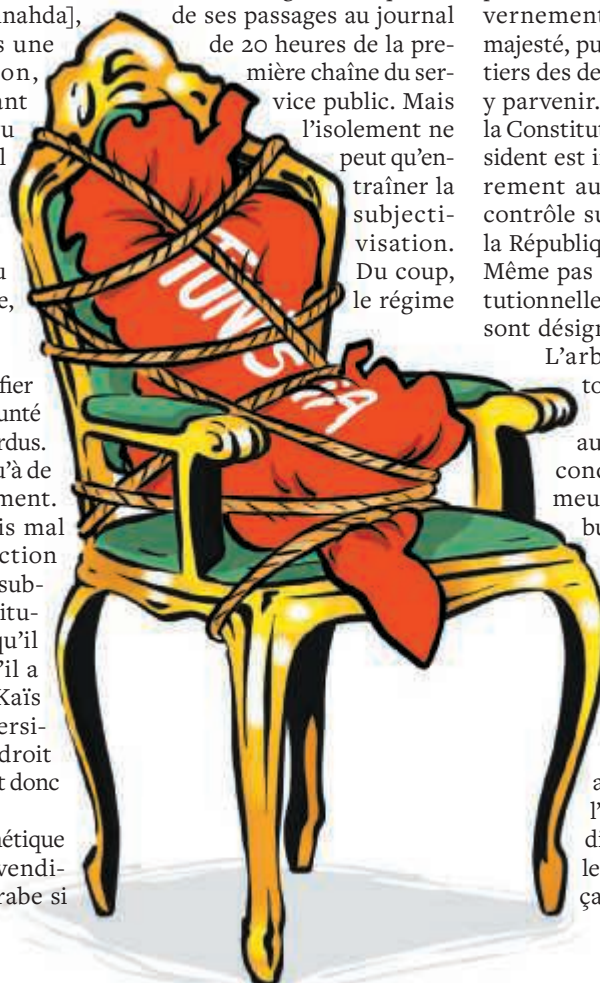
—Thameur Mekki
Publié le 2 juillet

Fuite en avant. L'universitaire exclut, lui aussi, les allégations de "mafias" évoquées par le chef du gouvernement espagnol. En attendant les résultats du procès, il rappelle au préalable que "Les filières du crime ne font du bénéfice que parce qu'elles arrivent à faire payer des choses qui fonctionnent plus ou moins à des migrants disposant d'un minimum d'argent. Ce qui n'est pas le cas des frontières de Melilla." Pour le sociologue, toute cette zone frontalière devrait sortir de la logique de l'"endigement" et des stratégies purement sécuritaires. Ces dernières "ne prennent pas la réalité de la migration et décident toujours de pointer du doigt des populations qui mériteraient le droit d'asile".

L'alternative doit se concevoir sur une économie de la circulation, d'après notre interlocuteur. "Il faut trouver d'autres moyens de s'occuper de ceux qui voudraient s'installer sans autorisation. Ce serait peut-être plus coûteux mais beaucoup moins violent, et, finalement, la violence est beaucoup plus coûteuse, et pas simplement en termes d'image", explique Mehdi Alioua, pour qui l'actuelle politique migratoire des deux pays se résume à une fuite en avant.

"Des milliards sont mobilisés pour sauver des frontières qui, de toute façon, sont perméables. Même s'ils mobilisent l'armée, il y aura plus de morts, car les gens continueront de trouver des moyens de passer de l'autre côté, où ils sont, de toute façon, attendus. C'est cela, l'hypocrisie européenne", développe l'universitaire, considérant qu'"il est inquiétant de voir à quel point les dirigeants peuvent oublier le b.a.-ba de la logique sociale".

—Jassim Ahdani et Amine Ater
Publié le 1^{er} juillet





asie

Chine. Le camping, c'est chic!

Avec la pandémie, les Chinois, friants de voyages, se rabattent sur les courts séjours dans des villages de tentes. Une activité économique en plein essor.



IKON IMAGES

—Guangming Ribao
(extraits) Pékin

Le week-end, les gens sont soit au camping, soit en route pour le camping.” Wang Yijie vit à Pékin. Il a le sentiment que la vogue du camping s’est imposée d’un coup. “Pendant les congés de Qingming [la Fête des morts, début avril], plusieurs de mes amis ont posté des photos d’eux en train de camper. Quand j’ai vu ça, ça m’a tout de suite donné envie. Alors quelque temps après, un week-end, nous sommes allés à Yinghai [dans le sud de la municipalité de Pékin]. Nous avons monté notre tente à côté d’un champ de colza en fleur. Les enfants ont adoré.”

Cette année, lors des vacances du 1^{er} Mai, du Shaanxi [nord-est de la Chine] au Zhejiang

[sud-est du pays], parcs naturels et campings ont été pris d’assaut par les campeurs, à tel point qu’il est devenu difficile d’y trouver le moindre coin d’herbe pour planter sa tente. Selon Cheng Chaogong, chercheur principal à l’Institut Tongcheng de recherche sur le tourisme, cette montée en puissance du camping a aussi pu s’observer ces deux dernières années sur les réseaux sociaux tels que Xiaohongshu (appelé aussi RED). Mais la popularité de cette activité a véritablement explosé cette année – le matériel nécessaire, les terrains recommandés, les provisions adaptées ou encore les modes de transport, tout cela fait désormais partie des sujets les plus discutés sur Internet. Une tendance que confirment les

statistiques : sur le site de RED, le volume de recherche de mots-clés liés au camping pendant la semaine de congé du 1^{er} Mai a augmenté de plus de 200 % en 2020, comme en 2021, avant de connaître un bond de 746 % cette année : voilà qui témoigne de la fièvre qui s’est emparée du pays pour cette activité. Selon un rapport publié par Ctrip [principale agence de voyage en ligne chinoise], le nombre de pages consultées liées au camping sur sa plateforme a lui aussi atteint un record historique.

En mode confort. Cet engouement a conduit à l’essor rapide d’un énorme marché. Parmi les jeunes, nombreux sont ceux à privilégier le confort plutôt que de se contenter de planter leur tente. Hors de question pour eux de partir

camper sans voile d’ombrage, table et chaises pliantes, barbecue, plancha, machine à café, voire – pour réchauffer l’atmosphère – guirlandes à lampions. Un petit tour sur un site de vente en ligne nous a appris qu’il faut compter plus de 1 000 yuans [environ 140 €] pour l’achat d’un tel set complet d’entrée de gamme, le double pour des équipements un peu plus luxueux et plus encore pour pouvoir se faire à manger ou créer une ambiance personnalisée. Surfant sur cette tendance, de plus en plus d’investisseurs sont entrés dans la

La hausse des revenus est allée de pair avec un désir de se reconnecter à la nature.

danse. Quatre-vingt-treize mille entreprises opèrent aujourd’hui dans ce secteur, et les données disponibles sur le site iiMedia Research montrent que, entre 2014 et 2021, le marché du camping en Chine a été multiplié par huit pour atteindre 74,75 milliards de yuans [10,7 milliards d’euros], tandis que le chiffre d’affaires des activités annexes parvenait à 381,23 milliards de yuans [54,57 milliards d’euros].

Comment expliquer l’ampleur prise par cette popularité du camping ? Beaucoup de professionnels mentionnent le rôle de la pandémie. Les mesures sanitaires ont en effet limité les déplacements sans pour autant éteindre le désir de voyage. Un “mini-tourisme” est en vogue, et le camping est un loisir qui permet de se ressourcer. Selon Cui Li, enseignante à la faculté des sciences du tourisme de l’université d’études internationales de Pékin, le contexte de la pandémie prolongée n’est pas étranger à cet engouement : le camping, c’est à la fois de courtes distances à parcourir, un retour à la nature, de la tempérance [alors que l’ostentation est politiquement réprouvée] et la perspective de passer du bon temps en famille ou entre amis. L’essor de toute cette économie du camping est aussi le produit du développement économique et social de ces dernières années, avec la généralisation de la voiture individuelle et l’amélioration du réseau routier

et des infrastructures dans les villes comme dans les campagnes.

Cheng Chaogong rappelle que, au départ, la plupart des amateurs de camping plantaient leur tente en pleine nature. C’étaient des gens bien préparés et débrouillards. L’activité était relativement exigeante, bien éloignée de ce qu’elle est devenue aujourd’hui. Puis l’épidémie, en restreignant la possibilité de voyager, a favorisé l’apparition d’un mode de camping haut de gamme : répondant à une demande du marché, le “glamping” (camping glamour) s’est en partie substitué à la pratique traditionnelle. Désormais, il suffit d’emporter une tente – et encore, pas toujours : arrivé au camping, on loue ce dont on a besoin. L’expérience se vit sur le mode de la détente. La hausse des revenus en Chine est allée de pair avec un désir de se reconnecter à la nature, poussant de plus en plus de gens à vivre leurs loisirs sur des modes nouveaux et variés. Fan de camping, Wang Long préfère à l’expérience de la pleine nature les terrains gérés par des professionnels. “Ça revient un peu plus cher, mais le cadre est plus agréable”, explique-t-il. Beaucoup de gens estiment que les tarifs pratiqués par les campings sont exagérés. Nous avons consulté ceux de plusieurs campings de Pékin bénéficiant de bons commentaires et constaté que le prix était d’environ 130 yuans [18,55 euros] par personne, hors location de tente et de matériel.

Camping sauvage. Camper dans la nature revient beaucoup moins cher, mais ce n’est pas possible partout. À Pékin, le camping est interdit dans de nombreux parcs [zones de nature périurbaines]. De plus, planter sa tente dans la nature peut comporter certains risques. Entre le 4 et le 10 avril, rien qu’à Nankin, les pompiers ont reçu 118 appels signalant des feux de broussailles – pour certains causés par des campeurs imprudents. Sans parler des espaces naturels dégradés par les ordures jetées n’importe où.

Selon Cui Li, le secteur du camping en Chine n’en est qu’à ses balbutiements, et cela explique la grande disparité de l’offre dans le secteur. Cheng Chaogong le résume ainsi : “Le succès soudain de cette activité a conduit à l’arrivée en masse de nouveaux acteurs en peu

↳ Dessin de Jens Magnusson, Suède.

✍ Dessin de Stellina Chen, Taïwan.

JAPON

Le meurtre de Shinzo Abe tétanise le pays

L'ancien Premier ministre japonais est mort le 8 juillet, après avoir été atteint par deux balles. Le Japon est sous le choc.



CARTOON MOVEMENT

de temps. Mais la compétence des professionnels du secteur, leur expérience et les services qu'ils proposent sont d'un niveau inégal. De plus, les formules proposées ne sont pas assez variées, cela freine l'essor du marché. Et puis il y a les problèmes de pollution environnementale causés par le camping." Le secteur économique du camping s'est développé rapidement, profitant de l'effet dopant généré par l'épidémie. Quand la page du Covid-19 sera tournée et que le secteur du voyage reviendra en force, "l'engouement pour le camping risque de s'essouffler", prévient Cheng Chaogong. Selon lui, le développement du secteur reposera à la fois sur une montée en gamme et une diversification de l'offre.

—Chen Chen
Publié le 29 mai

SOURCE



GUANGMING RIBAO

Pékin, Chine
Quotidien
gmw.cn
Créé en 1949 et devenu en 1995 le titre phare du groupe Guangming, le *Guangming Ribao* dépend directement du Comité central du Parti communiste chinois et s'adresse aux intellectuels. Il fait état d'une diffusion moyenne de 1 million d'exemplaires.

Le Japon est abasourdi, stupéfait de cette attaque d'une nature inédite depuis un siècle. Le 8 juillet vers 11h30 (4h30, heure de Paris), l'ancien Premier ministre Shinzo Abe, en déplacement dans la préfecture de Nara, dans l'ouest du pays, pour soutenir un candidat du Parti libéral-démocrate (PLD, au pouvoir) aux élections sénatoriales du 10 juillet, a été la cible de tirs. Immédiatement hospitalisé, Shinzo Abe, inconscient et en arrêt cardiorespiratoire, est mort quelques heures plus tard. Au cours d'une conférence de presse organisée alors que

son prédécesseur était toujours entre la vie et la mort, le Premier ministre, Fumio Kishida, avait précisé que "les plus grands efforts pour lui sauver la vie [étaient] en cours".

"Cette attaque odieuse et barbare est absolument impardonnable, d'autant qu'elle s'est produite pendant une campagne électorale, le socle de la démocratie. Je condamne cet acte avec la plus grande fermeté."

Ainsi s'était exprimé le Premier ministre, presque en larmes et la voix étranglée par l'émotion, lors de cette conférence de presse organisée trois heures après les faits, avait rapporté la chaîne de télévision NHK.



REVUE DE PRESSE

La police locale a arrêté sur place Tetsuya Yamagami, ancien membre des forces maritimes d'autodéfense, selon le *Mainichi Shimbun*. Cet homme de 41 ans est accusé d'avoir tiré sur l'ancien Premier ministre à deux reprises avec une arme à feu qu'il aurait lui-même fabriquée. "J'étais en colère contre Shinzo Abe. Je voulais le tuer", a-t-il affirmé aux enquêteurs, selon la chaîne NHK, qui cite des propos de responsables de la police. "Ce n'était pas pour m'opposer à ses idées politiques", a-t-il poursuivi, selon l'agence de presse *Kyodo News*, qui relaie également des informations venant d'une source policière.

Dans le pays, le choc est d'autant plus grand que le port d'arme à feu est strictement encadré, et que de tels incidents sont très rares : en 2019, seules treize attaques à l'arme à feu ont été recensées au niveau national. Dans ce contexte, les responsables politiques font rarement l'objet d'attaques; le dernier attentat visant un ministre (et ancien Premier ministre) remonte à... 1936, explique le *Mainichi Shimbun* dans un autre article.

Un témoin de l'attentat a d'ailleurs déclaré à l'*Asahi Shimbun* : "Je sais qu'aux États-Unis il y a souvent des fusillades, mais je n'aurais jamais pensé qu'une telle chose était possible ici. J'ai toujours des frissons, alors qu'une heure et demie s'est écoulée depuis les faits." Au Japon, les conséquences politiques et sociales de cet événement

s'annoncent immenses. À plus forte raison parce que l'ancien Premier ministre conservateur, qui se targuait de détenir le record de longévité à la tête du gouvernement (sept ans et huit mois), a longtemps gardé une influence prépondérante au sein de sa formation, le PLD. Les questions sur cette attaque demeurent nombreuses – en particulier concernant les motivations de son auteur et les conditions de sécurité –, mais une chose semble certaine : le pays est en train d'entrer dans une période très agitée, et ce bien au-delà des élections sénatoriales prévues pour le 10 juillet.

—Courrier international



SUR NOTRE SITE
courrierinternational.com

Les réactions des dirigeants internationaux, de la population et de la presse japonaise, les analyses de la presse internationale sélectionnées par notre équipe et traduites en français... Les suites de l'assassinat de Shinzo Abe sont à lire sur notre site.

METROPOLITAN FILMEXPORT et WHY NOT PRODUCTIONS présentent

MEHDI BAJESTANI
ZAR AMIR EBRAHIMI

PRIX D'INTERPRÉTATION FÉMININE
FESTIVAL DE CANNES

LES NUITS DE MASHHAD

حکایت مقلدس HOLY SPIDER
UN FILM DE ALI ABBASI

ACTUELLEMENT AU CINÉMA

“ L'ACTRICE A BOULEVERSE LE FESTIVAL DE CANNES ”
ELLE

“ THRILLER SOCIAL FASCINANT ”
L'HUMANITÉ

“ UN CHOC ”
ÉCRAN LARGE

arte CINE+ Le Point Courrier international PREMIERE (SIMONE) ecranlarge franceinfo:

à la une



LE TRAIN PREND SON

Paris-Vienne, Zurich-Barcelone : les ouvertures de lignes transfrontalières se multiplient à travers l'Europe, motivées par des enjeux écologiques et sociétaux. Un premier pas pour permettre au rail de devenir une réelle alternative à l'avion, relève *El País*. Le train, c'est aussi l'occasion de profiter du paysage, de la lenteur et de la compagnie des autres, comme le raconte un journaliste tchèque dans un joli récit de voyage. Dans ce dossier, également, une sélection d'itinéraires hors du commun à découvrir à son rythme.

—*El País* Madrid

Francine et Jiri attendent sur le quai de la gare centrale de Vienne l'arrivée du train de nuit qui les conduira à Rome. Tous les deux à la retraite, ils ne sont pas pressés. Voyager en train couchette lui paraît à elle *"beau et nostalgique"*, elle aime s'endormir *"bercée par le bruit du roulement"*. *"C'est plus tranquille, dans l'avion je me sens à l'étroit"*, affirme cette femme de 64 ans. Son compagnon de voyage, qui a onze ans de plus qu'elle, se sent faire partie d'une *"génération qui aime les trains"*. En revanche, Kathi, pharmacienne de 31 ans, a été séduite par l'offre d'un billet à bon prix pour une escapade à Amsterdam : *"Je vais essayer pour la première fois le train de nuit au lieu de l'avion."*

Que ce soit par romantisme, par goût du voyage tranquille ou par conscience écologique, des adeptes de plus en plus nombreux montent à bord des trains de nuit. Peu rentables par rapport aux vols low cost et aux trains à grande vitesse, ils avaient disparu depuis quelques dizaines d'années. Ces dernières années, en

revanche, ils connaissent un regain salué par Bruxelles, dans le cadre d'un vaste programme de relance du chemin de fer, moyen de transport bien moins polluant que la voiture ou l'avion.

Selon les chiffres de la Commission européenne, les transports représentent 20 % des émissions de gaz à effet de serre. En 2018, les voyages par route ont contribué pour 71,8 % aux émissions du secteur, tandis que la part de l'aviation civile était de 13,2 % et celle du transport maritime, de 14,1 %. Le trafic ferroviaire, quant à lui, n'en a généré que 0,4 %. Or, pour atteindre la neutralité carbone, l'objectif est de réduire de 90 % les émissions des transports d'ici à 2050.

Les projets de lutte contre le réchauffement climatique favorisent le retour en grâce des trains de nuit pour les voyages de longue distance, un créneau sur lequel les Chemins de fer fédéraux autrichiens (Österreichische Bundesbahnen, ÖBB) possèdent déjà une bonne longueur d'avance. *"En 2016, nous avons créé la marque Nightjet, et depuis nous sommes en expansion pour développer le réseau"*, explique Kurt Bauer, responsable des lignes longue distance



ENVOL

et des nouveaux marchés d'ÖBB, depuis la gare centrale de Vienne. "Nous avons ajouté de nouvelles destinations, comme Amsterdam, Bruxelles et Paris. Dans les prochaines années, nous allons recevoir de nouvelles unités de trains de nuit. L'ÖBB investira 790 millions d'euros sur neuf trains de nuit."

L'entreprise a repris en 2016 les services abandonnés par les chemins de fer allemands, et depuis lors, elle accroît le réseau, tant vers les capitales occidentales que vers les partenaires communautaires de l'Est, en l'occurrence sous la marque Euronight.

D'autres entreprises ferroviaires suivent le mouvement. En 2021, pour marquer le début de l'année européenne du rail, qui devait donner lieu à diverses initiatives, les compagnies ferroviaires nationales d'Autriche, d'Allemagne, de France et de Suisse ont accepté de coopérer pour que 13 villes européennes soient raccordées par des trains de nuit d'ici à 2025. Ainsi, en 2024, il devrait y avoir une liaison Zurich-Barcelone.

La vingtaine de lignes nocturnes de l'ÖBB ont transporté en 2019 près de 1,5 million de voyageurs, un chiffre que la compagnie espère

"doubler à moyen terme" après l'effondrement de la fréquentation dû à la pandémie. Bauer soutient, sans entrer dans les détails, que sa stratégie permettra à l'ÖBB d'être bénéficiaire sur ce service malgré la concurrence de la voiture et de l'avion.

Luca Ferraro, 42 ans, voyage de Vienne à Milan avec sa femme et son jeune fils pour rendre visite à la famille. Il a opté au dernier moment pour un compartiment trois couchettes dans le train de nuit (entre 200 et 270 euros). "En réalité, nous avions réservé des billets d'avion, mais nous les avons changés à la dernière minute, raconte-t-il. Nous avons décidé de prendre les choses calmement. C'est-à-dire que nous avons payé un peu plus."

Bauer souligne que, pour proposer des prix compétitifs, il faut "une intervention du pouvoir politique". "Un vol Vienne-Madrid n'est pas soumis à la TVA, tandis que le train y est assujéti, détaille-t-il. Le kérosène n'est pas taxé. Dans ce domaine, il est clair que la politique des transports doit tenir ses promesses. Quand elle l'aura fait, les réseaux ferroviaires en général seront plus compétitifs, et le train de nuit en particulier."

← Série Reconstructions.

Photo Iosif Kiraly.
Courtesy Anca Poterasu
Gallery

Le train paie aussi pour chaque kilomètre de voie utilisé, tandis que les péages restent peu nombreux sur les routes, souligne l'euro-députée des Verts allemands Anna Deparnay-Grunenberg. "Nous disons que nous voulons promouvoir le rail, car c'est le moyen de transport le moins polluant. Mais on lui crée toutes sortes d'obstacles, et ensuite on s'étonne que les billets soient trop chers et que d'autres moyens de transport tirent leur épingle du jeu", déplore la députée.

Les Verts allemands ont inclus dans leur programme électoral des mesures pour rendre moins attrayants les vols low cost. Des pays comme la France ou la Belgique ont décidé de taxer, de réduire, voire d'interdire les vols de courte durée, afin de favoriser le recours au train. Dans cet esprit, Christian Gratzler, porte-parole de VCÖ, une ONG établie à Vienne et dont la mission est de promouvoir les mobilités durables, estime que parier résolument sur le rail passe par l'abandon des "subventions aux aéroports régionaux".

"L'UNION EUROPÉENNE DOIT TRAVAILLER À RÉACTIVER LES MAILLONS PERDUS, LES TRONÇONS QU'ON N'UTILISE PLUS."

Anna Deparnay-Grunenberg
EURODÉPUTÉE DES VERTS ALLEMANDS

Dans une étude récente, Greenpeace conclut que, pour 30 % des vols de courte distance en Europe, "on trouve des liaisons ferroviaires de moins de 6 heures, et des liaisons directes de trains de nuit pour 15 % d'entre eux."

Gratzler met dans la balance les possibilités de l'utilisation d'énergies propres. "Avec la guerre en Ukraine, nous voyons les conséquences de notre dépendance énergétique, souligne-t-il. Or le train a pour avantage de fonctionner grâce à une électricité que nous pouvons produire à partir de sources renouvelables. Il y aurait beaucoup d'arguments en faveur du développement du rail en Europe, et l'un d'entre eux est l'indépendance énergétique."

Bruxelles a donc déclaré 2021 année du rail, lançant une campagne de promotion du train, ainsi qu'un plan d'action qui donne un élan décisif à un réseau de transport souvent entravé par les frontières intérieures de l'Union européenne (UE). "L'UE doit travailler à réactiver ce qu'on appelle les maillons perdus, les tronçons de voie traversant des frontières qui ont été perdus, ou qu'on n'utilise plus. Tout ce qui fait que l'ensemble du réseau est très faible", affirme Deparnay-Grunenberg.

Cette faiblesse se traduit par le fait que les voyages transfrontaliers représentent à peine 7 % des kilomètres parcourus en train, selon la Commission, qui souhaite doubler le trafic à haute vitesse à l'horizon 2030 et le tripler vers 2050. Elle veut aussi transférer des flux de marchandises de la route vers le rail et améliorer le réseau ferroviaire.

"Il s'agit de construire un espace ferroviaire qui n'existe pas encore, intervient la députée européenne du PNV [Parti nationaliste basque] Izaskun

SOURCE



EL PAÍS

Madrid, Espagne
Quotidien, 113 000 ex
elpais.com
Fondé en 1976, six mois après la mort de Franco, "Le Pays" est le journal le plus lu en Espagne. Quotidien de centre gauche, il appartient au groupe éditorial espagnol Prisa. À la fin de 2013, elpais.com a lancé deux nouvelles éditions. La première, *El País Brasil*, a été développée en portugais. La seconde, *El País América*, offre un contenu différencié pour ses lecteurs du continent américain.

Bilbao. Soit nous admettons que nous devons trouver une cohérence entre les réseaux nationaux pour les intégrer au rail européen et obtenir cette interconnexion, ces mobilités viables à l'échelle de l'Union, soit nous resterons à la traîne" sur les objectifs climatiques et l'efficacité du réseau. Elle évoque le "goulet d'étranglement d'Irún" pour les marchandises, ou encore les liaisons inachevées en Espagne, comme "l'axe Méditerranée et l'axe Atlantique".

Le train va devoir aussi bénéficier d'une harmonisation indispensable des mesures de sécurité et de contrôle du trafic, afin de ne pas être freiné aux frontières par les différentes exigences légales de chaque pays. Il va falloir également développer la numérisation et l'automatisation pour gagner en vitesse et en capacité, et trouver "une langue de travail commune", comme il en existe une dans le trafic routier et aérien.

"LA CARTE FERROVIAIRE EUROPÉENNE DOIT ÊTRE COMME LE PLAN DE MÉTRO DE N'IMPORTE QUELLE VILLE."

Izaskun Bilbao, EURODÉPUTÉE DU PARTI NATIONALISTE BASQUE (PNV)

"Dans un train qui voyage d'Italie à la mer du Nord via Amsterdam, il faut un conducteur qui puisse parler plusieurs langues", fait valoir Anna Deparnay-Grunenberg. Pour attirer les voyageurs transfrontaliers, on devra aussi faire en sorte d'éviter un feuillet tarifaire qui oblige à payer des tronçons de voyage à plusieurs entreprises ferroviaires. "Il faut que ce soit aussi simple que de prendre un billet d'avion", renchérit Gratzler.

Le plan d'action de la Commission présenté au Parlement européen en décembre dernier a pour but de vaincre tous ces obstacles et ainsi d'obtenir un réseau ferroviaire compétitif qui réduise les temps de trajet. "Ce projet ne doit pas devenir un tigre de papier, espère l'eurodéputée allemande. Il devra donner lieu à des mesures et des investissements concrets pour profiter du potentiel inexploité des chemins de fer dans l'UE."

Izaskun Bilbao conclut : "La carte ferroviaire européenne doit être comme le plan de métro de n'importe quelle ville. Nous devons pouvoir prendre un billet et nous situer sans problème dans un pays du nord de l'Europe. C'est cela que nous devons construire. Une bonne offre crée sa propre demande, c'est elle qui va rendre le rail attrayant."

Stephan Haunold l'a bien compris. Cet anethésiste qui approche de la soixantaine profite des avantages d'un abonnement annuel de transport public en Autriche, le KlimaTicket, qui coûte 1 095 euros (soit 3 euros par jour) et permet de se déplacer dans tout le pays. S'il veut passer des vacances en Italie, il peut prendre le train de nuit pour Milan avec son épouse : "Nous ne voyageons presque plus en voiture."

—Sara Velert
Publié le 18 mars

→ Série Reconstructions.

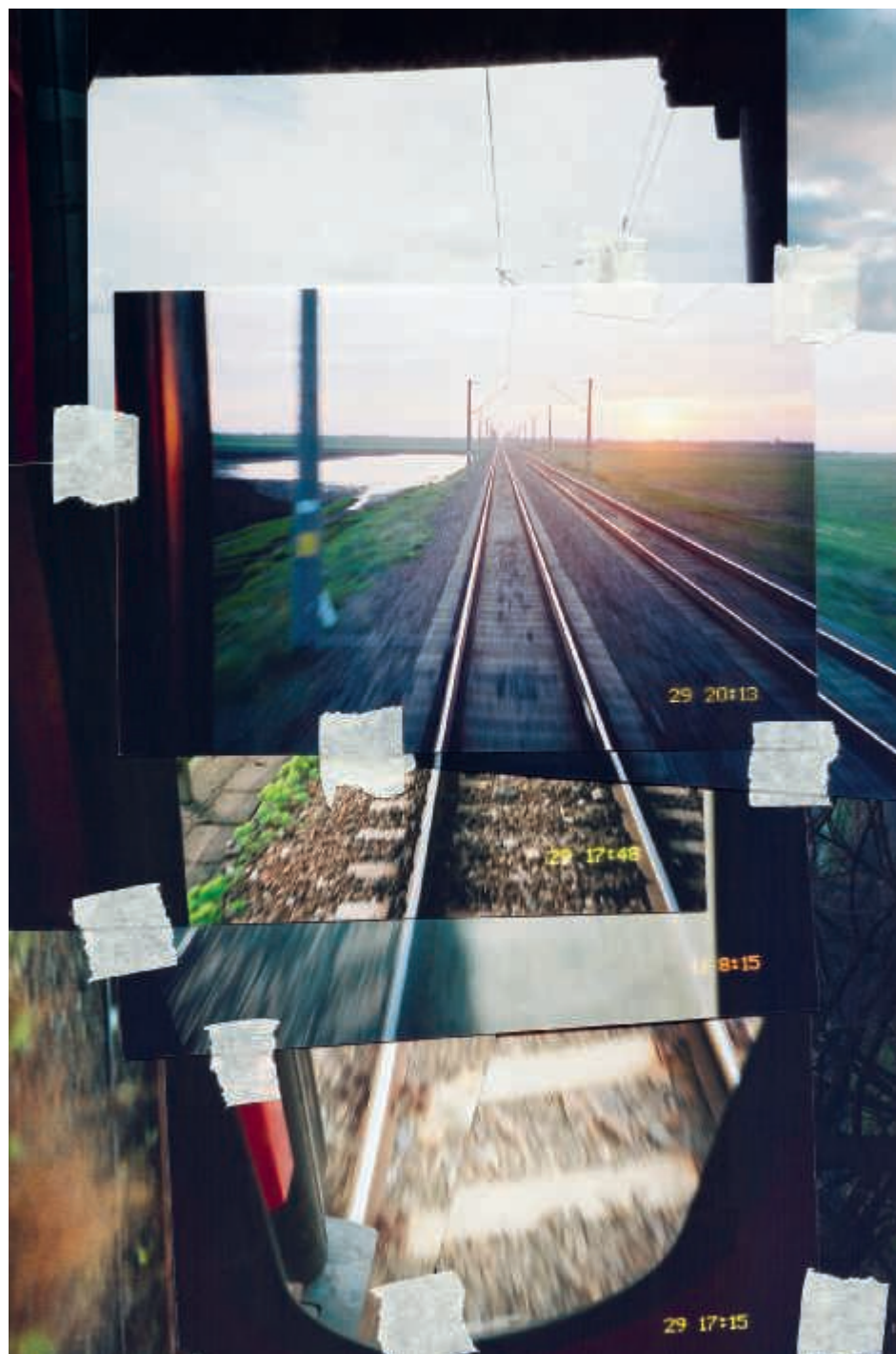
Photos Iosif Kiraly.
Courtesy Anca Poterasu Gallery

Contexte

L'ALLEMAGNE ET L'AUTRICHE SE METTENT AU PASSE

"L'Allemagne se prête à une expérience d'une portée historique", assure **Die Zeit**. Pour seulement 9 euros mensuels, il est désormais possible d'accéder à tous les trains régionaux, bus, tramways ou métros du pays. La mesure, prévue pendant les mois de juin, juillet et août 2022 uniquement, doit inciter les usagers à prendre davantage les transports en commun, dans un contexte de hausse des prix de l'énergie. Mais elle entend aussi changer les habitudes sur le long terme. "Après deux années de pandémie, ce forfait à 9 euros veut inciter les voyageurs occasionnels et réguliers à se réapproprier les modes de transport respectueux de l'environnement."

L'idée n'est pas nouvelle. De l'autre côté des Alpes, en Autriche, un projet similaire avait été mis en place en octobre 2021. Mais son prix était bien plus élevé : 1 095 euros pour circuler pendant un an sur toutes les lignes publiques de bus et de train du pays. Une manière, estimait à l'époque **Der Standard**, d'"atteindre les objectifs climatiques de Paris".



La ruée vers le rail

Transition écologique, réduction des temps de parcours, stimulation du commerce : des chantiers, parfois pharaoniques, sont lancés sur tous les continents.

La trouée à travers cette forêt du sud-est du Mexique est longue, observe l'agence **Bloomberg**. Quarante mètres de large, et aussi rectiligne que le permettent les techniques d'ingénierie modernes." D'ici à la fin de l'année 2023, parole de président, les travaux pharaoniques en cours dans la péninsule du Yucatán doivent permettre la création de 1 500 kilomètres de voie ferrée. Lancé par le dirigeant de gauche Andrés Manuel López Obrador, ce projet controversé, en partie pour des raisons environnementales, illustre la "ruée vers le rail" en cours partout dans le monde.

Aux États-Unis, l'opérateur semi-public Amtrak fait ainsi "preuve d'ambition", assure le magazine **Time**, dans un pays construit grâce au train mais

où “le service est désormais lent et miné par les retards”. Sous l’impulsion de Joe Biden, 77 milliards d’euros ont été alloués, à la fin de 2021, à la modernisation du réseau et du matériel roulant, plus propre. En parallèle, complète **The New York Times**, Amtrak ambitionne de créer 39 nouvelles lignes d’ici à 2035 “pour desservir des villes comme Nashville, Phoenix et Las Vegas”.

Sur le continent africain aussi, “le rail s’étend, vu comme un catalyseur essentiel pour le commerce régional et pour transporter plus efficacement un grand nombre de personnes entre les grandes villes”, indique le quotidien tanzanien **The Citizen**. De l’Égypte, où “un projet de canal de Suez sur rail a été signé en 2021”, au Sénégal, “qui vient d’inaugurer une ligne de TER entre Dakar et sa banlieue”, en passant par la Tanzanie, “sur le point de faire rouler les trains les plus rapides d’Afrique de l’Est”, les contrats “de plusieurs milliards de dollars se multiplient”.

Même objectif de stimulation des échanges commerciaux et du transport de personnes au Moyen-Orient. Après plusieurs décennies de tergiversations, un projet de chemin de fer reliant six pays arabes du Golfe devrait s’achever d’ici 2025, selon l’Oxford Business Group. Avec comme point de départ la capitale du Koweït, la ligne traversera les villes saoudiennes de Jubail et Dammam, puis la capitale de Bahreïn et celle du Qatar avant de revenir en Arabie saoudite, de poursuivre son chemin à travers les Émirats arabes unis puis de finir son parcours à Oman.

Les Indiens, eux, attendent la mise en circulation de leurs premiers trains à grande vitesse. “Prévue cette année, la mise en service a été reportée à 2026, relate le journal financier **Mint**. Et encore, sur un tronçon de 50 kilomètres seulement.” La “révolution du rail indien”, attendue avec impatience par le quotidien de New Delhi, avance au rythme d’un tortillard.

— **Courrier international**

2,8

MILLIARDS D’EUROS

Derrière le renouveau des trains de nuit, en France, les petites lignes continuent de souffrir. Le contrat de performance signé entre l’État et la SNCF au printemps se retrouve ainsi critiqué de toutes parts. Syndicats, associations d’usagers, sénateurs et même le régulateur des transports déplorent le trop faible montant alloué à l’entretien des infrastructures sur les dix prochaines années, en particulier pour certaines liaisons régionales. Un problème similaire se pose d’ailleurs au Japon, où de nombreuses lignes, jugées non rentables, souffrent de sous-investissement chronique, explique le **Mainichi Shimbun**.



Le “trainspotting”, c’est cool

●●● “Aujourd’hui, je dis au revoir à deux Class 43 HST, mon modèle de train préféré. Ils vont au terminus, la gare dans le ciel.” Yeux embués, gorge nouée, Francis Bourgeois regarde passer les locomotives bleu et jaune, quelque part dans la campagne anglaise. Un petit signe de la main et ces fleurons de feu British Rail, le service public du rail privatisé dans les années 1990, filent au loin, vers la casse. L’émotion du jeune Britannique de 21 ans traduit sa passion sans borne pour le ferroviaire, partagée avec 2,6 millions de followers sur la plateforme TikTok. De Londres à Southampton en passant par Nottingham, où il étudie l’ingénierie, “la star des réseaux sociaux la plus improbable qui soit” sillonne le Royaume-Uni à l’affût des trains de voyageurs, de marchandises et des plus belles locomotives à vapeur encore en activité. “Avec lui, le trainspotting [l’observation des trains] est devenu cool sur des réseaux sociaux plus connus pour leurs danses loufoques”, constate **The Times**, un brin circonspect. “C’est une activité qui semble pourtant aussi excitante que regarder de la peinture sécher”, réchérît **The Daily Telegraph**. Le succès de Francis Bourgeois s’explique au moins en partie par ses faux airs de “jeune David Bowie”, s’amuse le quotidien londonien. Surtout, sa joie contagieuse – décuplée en cas de coup de klaxon – offre un contenu des plus “sains” aux internautes. “Quand il ne porte pas sa casquette de chef de gare à l’ancienne, Bourgeois se fixe souvent une facecam grand angle sur le front,

ce qui lui donne un air de dentiste fou et donne lieu à des selfies en gros plan idiots et rigolos.” À l’issue de ses études, le trainspotter le plus célèbre d’Internet, revenu à son amour d’enfance pour le train au moment du confinement, vise une carrière dans l’ingénierie ferroviaire. Forcément. Histoire, sans doute, d’éviter au plus grand nombre de trains possible le terminus, “la gare dans le ciel”.

Le train est-il vraiment écologique?

●●● “Plus d’argent pour le rail, c’est bon pour le climat !” Pour **la Tageszeitung**, la formule ne va pas de soi. “Elle ne vaut que si l’on ne tient pas compte, dans le bilan environnemental du rail, de certains éléments qui sont généralement comptabilisés ou au moins connus pour les autres secteurs, explique le titre berlinois. À savoir le mode d’utilisation des trains [...] et l’énergie grise, c’est-à-dire la quantité totale d’énergie nécessaire au cycle de vie d’un produit et son effet sur le climat, en commençant par l’extraction des matières premières qui le composent.” Les trains à grande vitesse, par exemple, sont gourmands en matériaux. Plus lourds que les engins classiques, ils consomment aussi davantage d’énergie en roulant et usent de manière significative les voies ferrées sur lesquelles ils circulent. Ces mêmes voies ferrées passent souvent par des tunnels, dont la construction polluée. Selon une étude de la Fondation Friedrich Naumann pour la liberté, plus de 850 000 tonnes de CO₂ ont été émises lors de la création des trente tunnels ferroviaires du trajet

Cologne-Francfort, soit l’empreinte annuelle moyenne de 77 000 français. Pour la TAZ, ces données ne sont pas assez prises en compte en Allemagne. Si elles l’étaient, une vraie “politique ferroviaire du climat” pourrait voir le jour.

En Espagne, la fièvre du TGV

●●● L’Espagne compte le plus de lignes à grande vitesse du monde, derrière la Chine. En 2020, le réseau AVE (l’équivalent du TGV en France) s’étendait sur 3 300 kilomètres à travers le pays, certes, loin derrière les plus de 35 000 kilomètres chinois, mais devant les réseaux japonais, français et allemand, d’après l’institut allemand Statista. Pourtant, “deux fantômes” hantent les lignes à grande vitesse du pays, assure le quotidien catalan **Ara**. D’abord, les Espagnols les empruntent peu. Le pays d’Europe du Sud enregistre 54 kilomètres de ligne AVE pour chaque million d’habitants, contre 31 kilomètres en France, mais le nombre de passagers par kilomètre opérationnel (l’unité qui sert à mesurer la fréquentation des lignes) est de 11 800 personnes en Espagne, contre 61 400 chez son voisin français. Ensuite, chaque euro investi dans l’AVE est souvent voué à “ne pas être rentable” et répond plutôt à des promesses politiques de développement des infrastructures, estime **Ara**. Cette “fièvre de l’AVE” contribue à isoler certaines régions en manque de lignes à grande vitesse, “notamment en Estrémadure et en Murcie, où il existe encore des tronçons sur lesquels la vitesse ne dépasse pas les 40 km/h, des voies en bois datant du XIX^e siècle et des kilomètres à électrifier”.

AH, LES JOLIS PETITS TRAINS!

De la nature sauvage du Péloponnèse aux sommets d'Argentine en passant par les faubourgs d'Amman, la presse internationale s'enthousiasme pour huit trajets hors du commun.



Retour vers le passé

●●● La nouvelle ligne entre Ljubljana, en Slovénie, et Budapest, la capitale hongroise, “traverse deux fois l’ancien rideau de fer”, observe **The Guardian**. “Aucun autre trajet en train ne vous permettra de saisir à quel point l’Europe a changé ces trente dernières années.” Pour ce trajet direct, avec un crochet en Autriche, “privilégier un départ au début de l’été, lorsque le soleil se lève juste après le départ du train, à 5 heures du matin”, conseille le journal londonien. En chemin, “attendez-vous à un festival de paysages tous plus sublimes les uns que les autres, dans les endroits les plus reculés du pays, avant d’atteindre” le terminus, en début d’après-midi.

En Grèce, à gorge déployée

●●● “Il te faut du temps pour assimiler tout ce que tu as vu dans ce court voyage d’une heure qui t’a tant donné.” C’est ainsi qu’**I Kathimerini** présente, émerveillé, la ligne qui relie Diakofto à Kalavryta, dans le nord du Péloponnèse. La voie ferrée la plus montagneuse de Grèce traverse des villages, passe sur des ponts et sous des tunnels sans jamais dépasser les 30 km/h, permettant aux voyageurs d’apprécier le paysage. “Mais surtout, de se rendre compte de ce que l’homme est capable de faire dans une zone où la nature est sauvage”, ajoute le quotidien grec. Inaugurée en 1896, la ligne Odontotos (“dentée”), qui transportait alors des céréales vers Athènes “est considérée comme l’une des grandes réalisations de la période, toutes les constructions ayant été faites à la main, sans machines ni moyens technologiques.”



La funambule des Pyrénées

●●● “Dans les hauteurs des Pyrénées, là où les frontières de la France et de la Catalogne espagnole se confondent, une ligne de chemin de fer insolite et spectaculaire se joue du relief et traverse sans encombre des gorges très étroites tout en surplombant des vallées à des hauteurs vertigineuses”, s’enthousiasme **CNN**. La ligne de Cerdagne, plus connue sous le nom de “petit train jaune”, constitue “une véritable succession de prouesses techniques avec en apothéose le pont Gisclard, le seul pont suspendu encore en service en France”, informe le média établi à Atlanta. Entre les forteresses anciennes, les villages traditionnels, comme Villefranche-de-Conflent, classé à l’Unesco, et les ruisseaux qui jaillissent de la roche, “c’est un voyage inoubliable”, promet le site de la chaîne de télévision américaine à ses lecteurs.

Le grand frisson

●●● “Époustouflante.” La vue depuis le Bergensbanen occupe les passagers “sans problème” pendant les six heures quarante-cinq de trajet entre la capitale norvégienne, Oslo, et Bergen, assure **Forbes**. “Le train vous emmène jusqu’au plateau montagneux de Hardangervidda, qui reste enneigé même au beau milieu de l’été”, décrit le magazine américain. Près du point culminant de la ligne, ouverte en 1909 et classée parmi les plus belles d’Europe, “le climat est tellement rude que les explorateurs sont longtemps venus ici se préparer à leurs expéditions en Antarctique, ajoute **CNN**. Les voyageurs peuvent également se repaître de panoramas inoubliables : lacs aux eaux cristallines, rivières regorgeant de saumons, pics montagneux vertigineux, majestueux glacier de Hardangerjokulen et, à l’approche du terminus, des fjords d’une beauté à couper le souffle.”



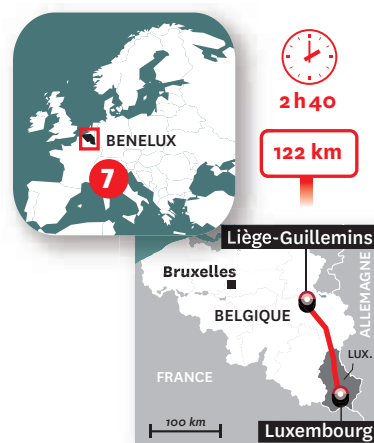
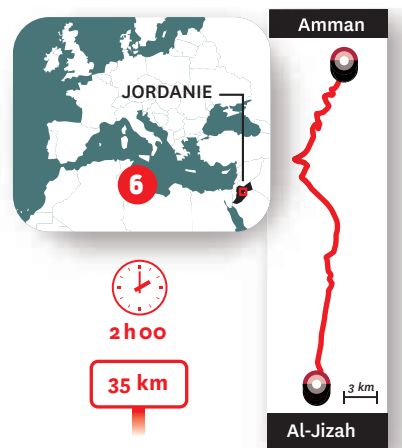


“Train trip” sur la côte Ouest

●●● “C’est l’un des plus beaux trajets des États-Unis”, annonce d’emblée **CNN**. Rallier Seattle depuis Los Angeles. Ou vice versa. Serpenter à travers l’État de Washington, traverser l’Oregon pour, enfin, longer la somptueuse côte californienne. “À un moment du trajet, les rails sont si proches de l’océan qu’on a l’impression de glisser directement sur l’eau – par la fenêtre, rien que du bleu”, s’émerveille Jessie Yeung. Compter environ 100 dollars pour “un siège qui offre presque une position allongée”, précise la journaliste. “L’espace restauration est correct pour quelques repas, mais, dès la fin du premier jour, je rêvais du menu offert aux passagers des compartiments privés : salades, plats de pâtes, saumon grillé ou encore omelettes.” Mais pour ces prestations haut de gamme, le prix grimpe vite : entre 400 et 1200 dollars pour le jour et demi de trajet.

Aller simple pour la nostalgie

●●● De la “mythique voie ferrée” entre Damas (Syrie) et Médine (Arabie saoudite), lieu saint de l’islam, ne reste qu’un maigre tronçon en Jordanie. Départ de la “très belle gare recouverte de vigne” d’Amman, capitale du pays, direction Al-Jizah, un peu plus au sud. L’unique train quotidien “vous emmène là où personne n’a besoin d’aller”, poétise **The New York Times**. Les quelque 20 000 voyageurs, essentiellement jordaniens, “viennent simplement revivre un bout d’histoire”, confirme **Middle East Eye**. Les plus aisés peuvent s’offrir une voiture VIP, “avec des sièges moelleux, des rideaux en velours rouge et une couronne sur la porte”. À l’époque de la construction de cette ligne, en 1908, l’ambition était pourtant immense, indique le site d’information spécialiste du Moyen-Orient. “Il s’agissait non seulement pour le sultan ottoman Abdülhamid II d’offrir un vrai service aux pèlerins, qui trouvaient parfois la mort en effectuant le pèlerinage à La Mecque, mais aussi de renforcer le contrôle sur les territoires les plus excentrés.” Aujourd’hui, la Jordanie “se félicite d’être l’un des rares pays de la région à avoir conservé les rails en bon état”. Et de pouvoir potentiellement refaire, à l’avenir, circuler des trains entre la frontière syrienne, au nord (la liaison avec Damas est interrompue depuis 2011 et le début de la guerre en Syrie), et l’Arabie saoudite, au sud.



Dans les forêts du Benelux

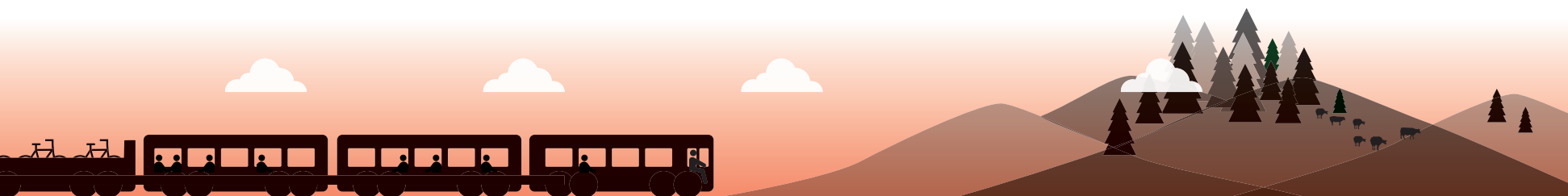
●●● Lorsque les Néerlandais se prennent à rêver à de beaux voyages en train, écrit **Trouw**, ils pensent surtout au Bergensbanen, en Norvège, ou encore au Bernina Express, en Suisse. Et pourtant, à en croire le journal d’Amsterdam, beaucoup plus proche des Pays-Bas, la ligne belgo-luxembourgeoise Liège-Luxembourg Ville n’a rien à leur envier. Datant de 1867 et empruntant des dizaines de tunnels et de ponts, elle “serpente à travers les vaux de l’Amblève, de la Clerve, de la Wiltz, de la Sûre et de l’Alzette”. À travers la fenêtre défilent “de mystérieuses forêts de pins, les parois en granit des vallées et les paisibles villages des Ardennes”. Entre l’imposante gare de Liège-Guillemins, “chef-d’œuvre de l’architecte espagnol Santiago Calatrava”, et le quartier de la Belle Époque de la gare de Luxembourg, les 34 stations desservies et leurs environs “offrent une sélection de grottes, cascades, musées, châteaux, zones naturelles et randonnées dans les collines”.

La tête dans les nuages

●●● Jadis, la section C-14 du chemin de fer General Belgrano était connectée aux voies chiliennes à l’ouest et au reste du réseau ferroviaire argentin à l’est. Mais depuis cinquante ans exactement (“La ligne fête ses noces d’or le 16 juillet”, s’enorgueillit le quotidien local **El Tribuno**), la voie ferrée entre la ville de Salta et la frontière avec le Chili se suffit à elle-même. Pour le plus grand bonheur des touristes, argentins comme étrangers. “Le trajet permet de se plonger dans les paysages du Nord-Ouest argentin, la culture andine et toute la mystique de l’histoire du rail, explique le quotidien **Clarín**. Vers la fin, le train grimpe un impressionnant dénivelé pour atteindre les 4 200 mètres au-dessus du niveau de la mer.” D’où son surnom, véritable invitation au rêve : “tren a las nubes”. “Le train des nuages”.



Retrouvez l’article de **The Economist** : **Les chemins de fer disparus du Moyen-Orient**. Le réseau ferroviaire qui maillait le Moyen-Orient a fini par se dissoudre. Mais un frémissement est perceptible...



De Prague à Barcelone, le rail vaille que vaille

Un journaliste tchèque a traversé l'Europe en train. Dans cette ode au voyage et à la lenteur, il fait le récit mémorable des changements de paysages, de langues, et de compagnons de route.



—Respekt Prague

J'ouvre les yeux et, quelques secondes durant, je me demande où je suis. Seule la perception sensorielle de mon proche environnement me ramène à la réalité. Un grondement rythmique facilement reconnaissable me rappelle que je viens de me réveiller dans un train. La couverture grise dans laquelle je suis enveloppé sur l'étroit lit rembourré témoigne aussi qu'il s'agit du compartiment couchettes d'un train de nuit, ce que confirme d'ailleurs un regard jeté de l'autre côté de l'allée, où je reconnais l'étrange visage d'une femme inconnue endormie dans la pénombre de l'aube. De forts ronflements provenant d'en haut (et plus faiblement d'en bas) m'indiquent que plusieurs autres personnes se trouvent dans le compartiment.

Derrière la fenêtre, dans la brume, des champs verdoyants défilent et, un peu plus tard, une petite gare avec une inscription en français. Tout s'enchaîne alors dans mon esprit : hier après-midi, je suis monté dans un train à Prague avec pour but de rejoindre Barcelone. À ce moment-là, je suis à peu près à mi-chemin.

À première vue, vouloir se rendre en Espagne en prenant le train en République tchèque peut sembler être une idée dépourvue de bon sens. Qui donc, au XXI^e siècle, voudrait traverser la moitié de l'Europe en devant changer plusieurs fois de train alors que la même distance peut être couverte plus rapidement et à moindres frais avec un vol direct ? Malgré ce scepticisme logique, les voyages en train longue distance connaissent un nouvel essor en Europe. Je voulais donc savoir si rejoindre en train une station balnéaire aussi courue que Barcelone était raisonnable, voire possible.

L'expérience que j'ai faite montre que cela exige un sens de la planification bien plus important et aussi plus de temps qu'un transfert aérien

extrêmement facile. Néanmoins, un long trajet en train offre au voyageur patient quelque chose que l'avion ne pourra jamais offrir : une lente traversée des paysages, la possibilité de s'imprégner de l'atmosphère de plusieurs villes européennes à la fois et, surtout, le sentiment que le voyage en tant que tel est déjà une expérience de vie.

Le début du voyage en question n'a rien de spectaculaire – le lundi à 13 h 30, je monte à la gare centrale de Prague dans le train express dit "Jizni" ("du Sud"), tiré par une vieille locomotive, et, à 13 h 49 précisément, nous nous élançons laborieusement pour Linz, en Autriche. Cette mise en route est d'autant plus paresseuse qu'un désagrément survient moins d'une heure plus tard : en raison de travaux sur la voie, tous les passagers doivent descendre et parcourir une courte portion à proximité de Tabor (à 100 kilomètres au sud de Prague) dans des bus de substitution. Mais nous revenons dans le train et la traversée des paysages pittoresques de la Bohême du Sud nous fait oublier ce démarrage le souffle court.

Le départ est pourtant crucial. En train, tout le déroulement ultérieur du voyage dépend de la première liaison. Un train en suit toujours un autre. Je n'ai pas choisi de voyager jusqu'à Barcelone en passant par l'Autriche par hasard. Cette option n'est ni la plus rapide ni la moins onéreuse, mais c'est l'itinéraire qui, personnellement, me convient le mieux. C'est la particularité des voyages en train longue distance : il existe toujours de nombreux itinéraires, et il n'appartient qu'à vous de décider de celui que vous emprunterez.



REPORTAGE



→ Petr Horky en escale dans les rues de Paris.

SOURCE



RESPEKT
Prague, République tchèque
Hebdomadaire
33000 ex.
respekt.cz

Respekt est devenu, au fil des années, depuis son lancement en 1989, le média de référence en matière de presse écrite en République tchèque et se distingue par ses reportages.

Lorsque j'ai appris que les chemins de fer autrichiens ÖBB avaient récemment rétabli la ligne de nuit reliant Vienne à Paris, qui avait été annulée il y a de nombreuses années, et qu'elle s'arrêtait à Linz à 21 heures, ma décision était prise : je prendrais le train express de Prague pour Linz, puis le Nightjet de l'ÖBB jusqu'à Paris, avant de prendre le TGV jusqu'à Valence, dans le sud de la France, où je monterais dans l'express espagnol AVE pour la dernière étape.

Le train de Prague me dépose à Linz un peu après 18 heures, et il me reste encore trois heures avant l'arrivée de l'express de nuit. Comme il

fait un froid glacial cet après-midi, je délaisse la visite de Linz. La gare en verre moderne n'est pas spécialement accueillante, mais le bistro propose une soupe chaude, je m'y installe donc en ouvrant mon livre.

À 21 heures, un train arrive, rappelant de manière frappante les anciens trains de nuit tchèques. Du couloir, on accède aux compartiments à six places, et au bout du wagon se trouvent les toilettes avec un lavabo à l'intérieur. Dans notre wagon de deuxième classe, Ibrahim, un homme souriant aux cheveux longs, veille au confort des passagers. Il m'offre une bouteille d'eau en guise de bienvenue et m'informe que la demande pour le train de nuit est telle que, même aujourd'hui, le voyage affiche complet.

Dans mon compartiment, une jeune mère de Kiev se repose sur une banquette, sa fille de 2 ans joue sur l'échelle qui mène à l'étage supérieur. En tant que réfugiés de guerre, les Ukrainiens bénéficient de la gratuité des trains dans la plupart des pays d'Europe, et Lena profite de celui-ci pour rendre visite à sa sœur à Karlsruhe, en Allemagne, où le train s'arrête à 3 h 30. Deux femmes parlant allemand sont là aussi, tandis que deux autres



places restent inoccupées. À la tombée de la nuit, tous les passagers s'allongent sur leur couchette pour se plonger dans le monde virtuel des téléphones portables avant de s'endormir.

Bien qu'une couchette offre une meilleure qualité de sommeil qu'un siège, cela n'en reste pas moins un sommeil interrompu tout au mieux. De plus, tous les occupants du compartiment sont réveillés à minuit par les policiers allemands pour un contrôle aléatoire des passeports, et plus tard dans la nuit par un nouveau passager qui grimpe sur l'échelle pour atteindre la couchette supérieure. Le matin venu, ma compagne de voyage autrichienne, Ulli, qui a rendu visite à sa fille à Vienne et qui retourne

↙ **Tout au long du parcours, le journaliste Petr Horky a documenté son voyage.**

Photos Petr Horky



maintenant à Paris, où elle vit, résume la nuit passée : *“Je me suis répété toute la nuit que je ne pouvais pas fermer l'œil, mais je me sens plutôt reposée, c'est donc que j'ai dû dormir.”*

L'humeur dans le compartiment s'améliore considérablement lorsque Ibrahim nous apporte du café et des petits pains avec du beurre et de la confiture. Les banquettes sont relevées et tout le monde prend le petit déjeuner ensemble.

D'avoir passé une nuit ensemble à l'exigu a créé un certain sentiment d'intimité, et la conversation coule de source. Viktoria, une jeune Allemande, explique qu'elle va retrouver à Paris sa mère, qui habite à Berlin, et qu'elles iront faire les magasins ensemble avant de rentrer à Vienne par le même train le soir même. Normalement, elle aurait pris l'avion, précise-t-elle, mais elle est au premier trimestre de sa grossesse et ne veut prendre aucun risque.

UN LONG TRAJET EN TRAIN OFFRE AU VOYAGEUR PATIENT LE SENTIMENT QUE LE VOYAGE EN TANT QUE TEL EST DÉJÀ UNE EXPÉRIENCE DE VIE.

L'expression

“DENSHA OTAKU”

Le Japon, pays du train par excellence, se targue d'un réseau très dense, totalisant 27 000 kilomètres et dont l'histoire remonte à 1872. Cet attachement national au rail a donné naissance aux *densha otaku* (“fous du train”, en japonais), lesquels se passionnent pour tout ce qui concerne le domaine ferroviaire – panneaux d'affichage, jingles, repas servis à bord, etc. Certaines lignes vont jusqu'à organiser des événements destinés à ce public, à qui s'adressent également plusieurs magazines et émissions de télé spécialisés.

Manger et discuter ensemble fait passer le voyage plus vite et bientôt la campagne derrière les fenêtres laisse place à la banlieue parisienne. À 9 h 42 exactement, le train s'arrête à la gare de l'Est. Sur le quai, nous prenons congé du personnel comme s'il s'agissait de vieux amis.

J'ai désormais deux heures devant moi pour me rendre à la gare de Lyon, d'où part le prochain train, je décide donc de faire les quatre kilomètres à pied. Après la nuit passée, se promener sur les grands boulevards, à travers des lieux légendaires comme la place de la République ou la place de la Bastille, jusqu'à la Seine, fait partie des moments forts du voyage.

C'est l'heure de pointe à Paris, avec des files de cyclistes se rendant au travail qui se forment



aux carrefours et des employés de bureau en cravate qui prennent leur expresso dans les cafés. La vieille gare de Lyon ressemble plus à un château qu'à une

cathédrale du mouvement. Je trouve le restaurant Le Train bleu dans ses entrailles. Un café y coûte 6 euros, mais le siroter dans une salle des années 1900 décorée de statues, de tableaux et de lustres dorés vaut bien la dépense.

De Paris, le voyage s'accélère lorsque le TGV prend de la vitesse à la sortie de la ville. Derrière la fenêtre, les paysages défilent comme s'ils sortaient d'une publicité pour des fromages français – des champs verts sur des collines douces, des vaches et des moutons qui paissent, d'anciennes fermes en pierre grise et des allées séculaires. J'ouvre la bouteille de vin achetée à la gare et mords dans ma baguette. Que demander de plus ?

Après deux heures de trajet, je débarque à Valence, mais je ne vois rien de la ville, car la gare, moderne et anguleuse, se trouve à sa périphérie. Je réalise qu'à ce stade je voyage depuis vingt-quatre heures, mais la concentration de sensations me donne l'impression que cela fait une semaine. Trois quarts d'heure plus tard, le train express espagnol AVE arrive pour m'emmener pour la dernière, et à bien des égards la meilleure, étape du voyage. Assister au spectacle du passage d'un paysage continental verdoyant aux décors méditerranéens plus secs, jaune-brun et rocheux est une expérience fascinante. Au fil des kilomètres, cyprès et pins

remplacent les arbres feuillus. Au sommet des collines se dressent de petits châteaux autour desquels s'agglutinent des villages de pierre blanche. Nous traversons la vallée du Rhône jusqu'à Montpellier, où la mer apparaît enfin.

La dernière étape me permet de faire la rencontre d'un passager qui semble être apparu dans le train comme un figurant arrangé. Petter est suédois et il effectue le trajet de Stockholm à Barcelone en train. Par principe, il ne prend plus l'avion depuis quatre ans. Comme sa compatriote Greta Thunberg, il refuse que ses déplacements contribuent au réchauffement de la planète. En outre, la lenteur des voyages convient au blond Suédois. Producteur de musique, il peut travailler n'importe où, et il trouve qu'un train traversant la campagne constitue un bureau idéal.

Petter se rend à Barcelone pour le festival de musique Primavera, où il retrouvera des amis de Stockholm. Tous ont pris l'avion ce matin, me confie-t-il, confirmant que son



mode de voyage reste singulier, même dans un pays comme la Suède, soucieux de l'environnement. Petter passe l'essentiel des quatre heures du voyage à travailler sur son ordinateur portable, mais lorsque nous pénétrons dans le décor montagneux de la Catalogne, il le referme et regarde le paysage avec satisfaction. *“C'est magnifique”*, dit-il d'une voix calme, sans émotion apparente.

Le train arrive en gare de Barcelone-Sants à 19 h 32, à la minute près, comme d'ailleurs toutes les liaisons précédentes, ce qui ressemble à un petit miracle du point de vue d'un voyageur venant d'Europe centrale.

Je descends dans une gare moderne du centre de Barcelone après avoir passé trente heures sur les rails. Je me promène dans de vieilles ruelles où le linge sèche aux balcons – c'est là aussi le charme des voyages en train, qui vous dépose généralement au cœur de la ville.

Je ne sais pas si c'est la fatigue du long voyage, la joie d'être enfin arrivé à destination ou le charme de la ville, mais je suis gagné par l'euphorie. Il est peu probable que j'entreprenne la même expédition la prochaine fois que je choisirai une destination telle que Barcelone, encore moins avec femme et enfant, et entre autres raisons parce que le train coûte plus cher que l'avion. À ce moment précis, je suis néanmoins habité par le sentiment que le train est bien le meilleur moyen de transport.

—Petr Horky
Publié le 5 juin

trans-
versales.



économie

Henry Ford, leçons à la chaîne

Automobile. L'industriel de légende, décrié pour son antisémitisme et son antisyndicalisme, était obsédé par les ruptures de stock. Qu'aurait-il fait face à l'actuelle pénurie de semi-conducteurs ?

—The New York Times
(extraits) New York

Henry Ford, parrain de la production de masse, était hanté par le risque de manquer de pièces détachées et de matières premières. Il ne faisait pas confiance aux financiers – un état d'esprit qui nourrissait son antisémitisme virulent – et se méfiait énormément de ses fournisseurs. Il était obnubilé par l'idée de stocker assez de matériaux pour que ses chaînes de montage ne soient jamais paralysées par des pénuries.

Il est devenu propriétaire de mines de charbon dans le Kentucky et en Virginie, ainsi que de voies ferrées servant au transport du minerai jusqu'à ses usines. Il a constitué une flotte de navires qui sillonnaient les Grands Lacs [à la frontière entre le Canada et les États-Unis] pour garantir des livraisons constantes de minerai de fer et de bois venus du nord du Michigan. Et il a fait construire un immense complexe industriel en périphérie de Détroit, au bord de la rivière Rouge : un ensemble d'usines conçues pour assurer chaque étape de la transformation des matières premières en automobiles. Cent ans plus tard,

l'usine sur la rivière Rouge est toujours en activité, mais la production y est perturbée par la pénurie d'un composant crucial, ce qui aurait horrifié Henry Ford. Le groupe qu'il a fondé n'arrive pas à acheter suffisamment de semi-conducteurs, les puces électroniques qui sont le cerveau de la voiture moderne.

Monopole. L'entreprise est extrêmement dépendante d'un seul et unique fournisseur de puces électroniques [le groupe TSMC], dont le siège se trouve à plus de 11 000 kilomètres, à Taïwan. Ces composants se faisant rares à tous les niveaux de l'économie mondiale, Ford et d'autres constructeurs automobiles ont été forcés de suspendre la production par intermittence.

En cet après-midi sur le site du complexe Ford Rouge, des centaines d'ouvriers travaillent à l'assemblage du modèle le plus populaire de la marque, le pick-up F-150. Mais ces derniers mois, il a fallu entreposer des milliers de véhicules terminés sur des parkings éparpillés dans tout Dearborn – la ville natale de Henry Ford – en attendant la livraison des puces électroniques qui leur donneront vie.

“C'est exactement ce que craignait Henry Ford”, affirme Matt Anderson, conservateur au musée Henry Ford de Dearborn, qui explore l'héritage de l'industriel et l'histoire de l'innovation aux États-Unis. *“Au fil du temps, il a cherché à maîtriser au maximum la moindre étape de la production.”*

Célébré en son temps, Henry Ford suscite aujourd'hui l'opprobre. Il défendait la suprématie blanche ainsi qu'un antisémitisme acerbe. Il a violemment réprimé le mouvement syndical qui a progressivement émergé dans ses usines. Il avait une emprise monopolistique sur le marché des automobiles bon marché.

Sa doctrine en matière de gestion est malgré tout riche en enseignements sur les responsables et les conséquences du grand bouleversement actuel de la chaîne logistique, qui génère inflation et pénuries. *“Il voyait bien que la chaîne d'approvisionnement, même à l'époque, comportait de nombreux risques”,* explique Mike Skinner, cofondateur de la Henry Ford Heritage Association [qui défend l'héritage de l'industriel]. S'il était parmi nous aujourd'hui, *“il fabriquerait en interne les puces électroniques, ça ne fait aucun doute”.* Selon les dirigeants de Ford, cette

conclusion est par trop simpliste. Le pick-up F-150, qui est fabriqué à l'usine Rouge, nécessite plus de 800 types de puces électroniques, ce qui crée une dépendance vis-à-vis des fabricants spécialisés. Et ces composants ont une durée de vie limitée, c'est pourquoi il est difficile d'en stocker de grandes quantités.

“C'est extrêmement complexe”, dit Hau Thai-Tang, directeur de la plateforme industrielle chez Ford. Pour le groupe, fabriquer ses puces électroniques ou même limiter ses fournisseurs à l'Amérique du Nord serait *“une tâche herculéenne qui coûterait très cher en moyens et en capitaux, ce n'est tout simplement pas réaliste”.*

Malgré tout, Hau Thai-Tang admet que la stratégie de Ford pour son approvisionnement en puces a été guidée par les intérêts d'une coterie que le fondateur méprisait, la considérant comme une menace potentielle pour la vitalité de son entreprise : les actionnaires.

“Une entreprise qui paie mal se met dans une situation précaire.”

Henry Ford, FONDATEUR
DE LA FORD MOTOR COMPANY



Si Ford a adopté l'organisation dite du juste-à-temps, qui vise à réduire les stocks au maximum pour limiter les coûts, c'est *“en raison des marchés financiers et pour privilégier les retours sur le capital investi”*, assure Hau Thai-Tang. Henry Ford a souvent repoussé les demandes de dividendes – les versements qui enrichissent les investisseurs – et préférerait affecter les bénéfices au développement. Dans ses Mémoires, il écrit : *“Nous sommes contre le genre de banquier qui voit l'entreprise comme un melon à découper.”*

Cette tension avait éclaté au grand jour en 1916, quand l'industriel s'était opposé à des investisseurs de la première heure, les frères Dodge, qui étaient eux-mêmes à l'avant-garde de l'industrie automobile naissante. Les bénéfices de Ford l'année précédente avaient atteint 16 millions de dollars, et l'entreprise avait en banque plus de 50 millions de dollars de trésorerie. Henry Ford voulait absolument que ces fonds servent à financer la construction d'une nouvelle usine, le complexe Ford Rouge. Les frères Dodge, de leur côté, voulaient toucher des dividendes. Ils avaient donc porté plainte afin qu'une injonction gèle



← Henry Ford en 1900, au volant de l'une de ses voitures. Le fondateur du groupe portant son nom a mis en place un modèle de production associant le travail à la chaîne et des salaires relativement élevés.
Photo UPI/AFP

masse. Ford présentait les hausses de salaire – qui visaient aussi à dissuader toute mobilisation syndicale – comme le moyen d'attirer une main-d'œuvre suffisante pour produire toujours plus de voitures. "Une entreprise qui paie mal est forcément dans une situation précaire", expliquait-il.

"Nous sommes contre les banquiers pour qui l'entreprise est un melon à découper."

Henry Ford, FONDATEUR DE LA FORD MOTOR COMPANY

les projets d'expansion de Ford. Le tribunal leur a donné raison, ce qui a mis Henry Ford hors de lui : les frères Dodge entravaient non seulement ses projets sur la rivière Rouge, mais aussi le principe d'organisation central de son entreprise. "Je ne pense pas qu'on doive tirer énormément de bénéfices de nos voitures", témoigna-t-il à la barre lors du procès. "Ma position consiste toujours à faire baisser le prix de la voiture autant que le permet la production, et à en faire profiter les automobilistes et les ouvriers."

Pragmatisme. Ce conflit était notamment dû au fait que, deux ans plus tôt, Henry Ford avait décidé de quasiment doubler la paie de ses ouvriers en leur versant une somme inédite à l'époque : 5 dollars par jour. D'autres patrons l'avaient accusé de mettre en péril leur entreprise en faisant grimper les salaires dans toute l'industrie américaine.

Henry Ford affirmait faire simplement preuve de pragmatisme. L'avènement de la chaîne de montage avait systématisé le travail de construction automobile. De nombreux ouvriers, mécontents d'être réduits à des tâches qu'ils considéraient comme robotiques et répétitives, démissionnaient en

Lors du procès intenté par les frères Dodge, Henry Ford a affirmé que la raison d'être de son entreprise était de créer des emplois et de fabriquer des voitures bon marché, l'argent étant accessoire, selon un récit que l'on peut lire dans la biographie écrite par Richard Snow *Invented the Modern Age* ["J'ai inventé la modernité", inédit en français]. Il disait : "Faire des affaires, c'est un service rendu, pas une manne."

La cour suprême du Michigan a fini par rejeter ce point de vue. "Une entreprise s'organise et œuvre principalement au bénéfice de ses actionnaires", a-t-elle tranché.

Cette décision de justice fait figure aujourd'hui de jalon dans la domination qu'a acquise l'actionnaire américain. La cour suprême du Michigan a statué en faveur des frères Dodge et ordonné à Ford de distribuer environ 25 millions de dollars en dividendes, même si Henry Ford a obtenu, grâce à une procédure en appel, le droit de faire construire l'usine Rouge. Par la suite, il a évincé les frères Dodge en rachetant leurs parts et a repris le contrôle de son entreprise. Aujourd'hui toutefois, plus de 50 % des parts de Ford sont aux mains d'institutions

financières de Wall Street telles que Vanguard, un fonds commun de placement, et BlackRock, premier gestionnaire d'actifs au monde, qui supervisent plus de 10 000 milliards de dollars. Les trois années précédant la pandémie, Ford a distribué 7,9 milliards de dollars de dividendes, soit 70 % de ses bénéfices, selon des données compilées par William Lazonick, économiste à l'université Lowell du Massachusetts. Par rapport à d'autres entreprises cotées en Bourse, Ford est plus enclin à limiter les dividendes et à préserver son capital, au cas où, souligne l'universitaire.

Les fabricants de puces électroniques, en revanche, ont tout fait pour satisfaire leurs actionnaires en limitant leurs capacités de production, une stratégie qui vise à maintenir des prix élevés. Et les pénuries de chauffeurs routiers ou de manutentionnaires, par exemple, sont souvent dues à la dévalorisation de ces emplois, avec des réductions de salaires – là encore pour récompenser les actionnaires.

Henry Ford se serait insurgé contre toute pénurie provoquée par une dépendance excessive à un fournisseur incapable de répondre à ses exigences.

À la fin de 2021, Ford a annoncé un partenariat [avec le groupe californien GlobalFoundries] visant à fabriquer des puces électroniques aux États-Unis. "Une chose est sûre, les deux dernières années nous donnent matière à réfléchir", admet Hau Thai-Tang.

—Peter S. Goodman

Publié le 10 juin

SOURCE



THE NEW YORK TIMES

New York, États-Unis
Quotidien, 570 000 ex.
nytimes.com

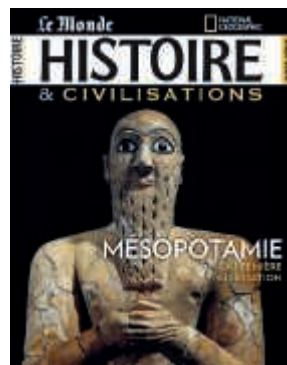
Avec 1600 journalistes, 35 bureaux à l'étranger, 130 prix Pulitzer et quelque 5 millions d'abonnés au total, *The New York Times* est de loin le premier quotidien du pays, dans lequel on peut lire "all the news that's fit to print" ("toute l'information digne d'être publiée"). C'est le journal de référence des États-Unis.

NOTRE SÉLECTION

Pour commander, scannez le QR code



Ou sinon rendez-vous sur notre site :
<https://abo.courrierinternational.com/vpc>
ou par téléphone : 03 21 13 04 31
(du lundi au samedi de 9 heures à 18 heures)



Hors-série "Mésopotamie"

Partir à la rencontre des civilisations de la Mésopotamie, c'est assouvir sa curiosité pour un univers aussi lointain que mystérieux. Mais plus que cela, c'est être convié à de passionnantes retrouvailles avec le passé.

9,90€*

Hors-série "Les peuples en cartes"

Ce hors-série revient sur la façon dont se sont construits les peuples et les États-nations au fil du temps et sur ce qui les définit : une langue, un territoire, une culture, un récit fondateur...

14€*



Hors-série "Angkor"

La capitale khmère révèle ses mystères mais aucun éclairage n'épuisera jamais le mystère foncier dans lequel baigne ce lieu magique.

9,90€*

Offre valable dans la limite des stocks disponibles en France métropolitaine jusqu'au 31 décembre 2022.

* Frais de port en sus en fonction du produit.

Réception chez vous environ trois semaines après la prise en compte de votre commande.

Nos conditions générales de vente sont disponibles sur notre site Internet :

<https://boutique.courrierinternational.com/cgv-co>



L'alimentation fait la différence

Biologie. Prêter attention au régime alimentaire des animaux de laboratoire et le documenter avec précision contribuent à améliorer la reproductibilité des études.

— **Nature** (extraits) Londres

Dans les années 1980, aux États-Unis, deux équipes de chercheurs se sont posé une question en apparence simple : les animaux peuvent-ils vivre plus longtemps s'ils mangent moins ? Une équipe des National Institutes of Health (NIH) de Bethesda, dans le Maryland, et une de l'université du Wisconsin à Madison ont donné à un groupe de macaques rhésus (*Macaca mulatta*) 30 % de calories de moins qu'à un groupe témoin. D'après les résultats du Wisconsin, la restriction calorique permet aux singes de vivre plus longtemps et en meilleure santé ; mais selon ceux du NIH, elle n'a aucun effet de ce type.

Pour comprendre la raison de cette différence, les chercheurs se sont penchés sur les conditions des deux expériences. Ainsi se sont-ils aperçus que les divergences observées étaient peut-être dues aux particularités de la nourriture fournie aux animaux, quand bien même les niveaux de restriction calorique étaient similaires.

“Le régime alimentaire est une variable parmi d'autres”, explique Kristin Gribble, biologiste moléculaire du Marine Biological Laboratory de Woods Hole, dans le Massachusetts. “S'il n'est pas identique dans deux expériences, il constitue une variable additionnelle à prendre en considération dans l'analyse des résultats.”

Par le passé, les chercheurs ignoraient souvent l'importance de l'alimentation des animaux lorsqu'ils concevaient leurs expériences, souligne Stephen Watts, spécialiste de l'alimentation des organismes aquatiques à l'université de l'Alabama à Birmingham. “Tant que les animaux avaient l'air contents et en bonne santé, les chercheurs étaient satisfaits”, résume-t-il.

Le vent a commencé à tourner en 1977, quand un rapport de l'American Institute for Nutrition

de Rockville, dans le Maryland, a proposé des directives pour éliminer les facteurs de confusion d'ordre alimentaire dans la recherche médicale. Dès lors, les scientifiques ont élaboré de multiples régimes standardisés destinés aux élevages et aux laboratoires ; on a produit toute une palette de granulés standardisés pour les rats et les souris de laboratoire. “Nous avons pris conscience que la nutrition était un élément clé pour améliorer la rigueur et la reproductibilité des expériences”, note Stephen Watts.

Pourtant, ces régimes standardisés présentent encore moult variations et ne sont pas disponibles pour de nombreux animaux couramment utilisés. Lorsqu'on les a mis au point, on a souvent cherché à limiter leur coût et à maximiser leur praticité, plutôt qu'à imiter les habitudes des animaux dans la nature.

Il est donc crucial de documenter avec soin les conditions expérimentales pour améliorer la répliquabilité des expériences, souligne David Allison, biostatisticien de l'université de l'Indiana à Bloomington qui planche sur les divergences de résultats observées par le NIH et l'université du Wisconsin. Selon lui, en

“Il est également important de détailler la composition de l'alimentation.”

Caroline Tuck,
DIÉTÉTICIENNE

fournissant des informations précises sur le régime alimentaire appliqué pendant une étude, on peut grandement aider les autres chercheurs à “décider ou non de la reproduire, et comment interpréter les résultats”.

Lors d'une longue étude à laquelle a participé David Allison, des rats ont développé des calculs de la vessie à cause d'un adjuvant [substance peu chère, parfois nocive, introduite frauduleusement dans un aliment, un carburant ou autre] présent dans certains lots achetés dans le commerce. Par conséquent, les chercheurs n'ont pas pu tirer de conclusions statistiquement significatives ; ils ont dû à nouveau concevoir l'expérience depuis le début pour

comprendre les raisons du problème et le résoudre avant de poursuivre. Même si ces incidents n'ont pas eu de conséquences sur les conclusions, les expériences n'étaient pas aussi parfaites que l'équipe l'aurait souhaité, rapporte David Allison.

Intestin irritable. Même dans les études courtes – et même avec des régimes standardisés –, des complications peuvent survenir. En 2018, la diététicienne Caroline Tuck, de l'université La Trobe à Melbourne, en Australie, a étudié les glucides fermentescibles à chaîne courte connus sous le nom de Fodmap, lesquels aggravent les troubles tels que le syndrome de l'intestin irritable chez les humains. En se penchant sur les régimes de souris comportant différents teneurs en Fodmap, elle s'est rendu compte que la teneur en macronutriments – notamment en protéines – et micronutriments des aliments de laboratoire standardisés variait grandement.

Pour évaluer l'effet de cette variation, son équipe a nourri pendant trois semaines quatre groupes de souris avec plusieurs aliments achetés dans le commerce. Résultat : la diversité du microbiote du cæcum, principal site de la fermentation des aliments chez la souris, présentait des différences significatives.

Aucune alimentation ne s'est révélée meilleure que les autres, précise l'équipe. Mais, étant donné les différences constatées, elle invite les scientifiques à se demander si la composition des granulés alimentaires qu'ils utilisent peut avoir une incidence sur la question à laquelle leur étude tente de répondre. En outre, poursuit Caroline Tuck, les chercheurs doivent signaler les particularités de leurs études. “Dans une publication, on précise à quels moments les animaux ont eu à disposition de l'eau et de la nourriture, mais il est également extrêmement important de détailler la composition de l'alimentation.”

C'est d'ailleurs ce genre d'informations précises qui a permis de déterminer si la restriction calorique aide les singes rhésus à vivre plus longtemps. Lorsqu'ils se sont penchés sur leurs protocoles expérimentaux, les chercheurs du NIH et de l'université du Wisconsin se sont aperçus

↳ Dessin d'Ares,
Cuba.



que la qualité de la nourriture, le moment de son administration, ainsi que les choix des animaux pouvaient être à l'origine des divergences de résultats. Par exemple, les macaques du NIH [étaient nourris à heure fixe mais] avaient accès à de la nourriture toute la nuit. En revanche, ceux du Wisconsin [également nourris à heure fixe] se voyaient retirer les restes après leur collation de fruits de l'après-midi.

Pour améliorer la reproductibilité d'une expérience, on peut aussi miser sur le bien-être des animaux et leur proposer une alimentation plus variée, estime Robyn Crook, neuroscientifique comportementale à l'université d'État de San Francisco, en Californie. "Il y a une limite à ce qu'il est possible de standardiser dans la vie d'un rat ou d'une souris au-delà de laquelle on nuit à son bien-être. Et donc à la science", observe-t-elle. Kristin Gribble partage cet avis. "Certains régimes de laboratoire sont à mille lieues de ce que les animaux mangent dans la nature, relève-t-elle. Ce n'est pas le profil nutritionnel auquel ces organismes se sont adaptés, ce qui peut altérer les résultats des expériences."

Par exemple, les chercheurs nourrissent le nématode *Caenorhabditis elegans* avec des bactéries *Escherichia coli* non pas parce que ces petits vers en sont friands, mais parce qu'*E. coli* est facile à cultiver. Pour une

Lorsqu'on leur propose un buffet de six souches bactériennes, les vers en évitent certaines.

étude publiée en 2020, des chercheurs ont régulièrement observé des *C. elegans* consommer des contaminants bactériens qui se trouvaient là et ils se sont rendu compte que ces espèces étaient aussi présentes dans l'environnement naturel des nématodes. Ils ont également remarqué qu'en alimentant les *C. elegans* avec ces espèces, et non plus avec un régime standard à base de colibacille, des processus comme l'expression des gènes, le développement et la reproduction étaient modifiés. Et lorsqu'on leur propose un buffet de six souches bactériennes, les vers en évitent activement certaines et se jettent sur d'autres.

Céphalopodes. Des variations chez des crevettes et d'autres petites espèces aquatiques peuvent entraîner des variations chez des animaux qui s'en nourrissent, comme les poulpes et les calmars. Robyn Crook raconte que lorsqu'elle étudie des calmars dans son laboratoire pendant des périodes prolongées, elle doit aussi entretenir un élevage de crevettes pour les nourrir. Il est possible de standardiser l'alimentation des calmars en

contrôlant ce que consomment leurs proies. Mais beaucoup de céphalopodes sont difficiles à élever en laboratoire, et certains chercheurs optent pour des animaux capturés dans la nature - et des proies qui viennent elles aussi de leur milieu naturel.

Lorsqu'elle mène des expériences plus courtes avec des poulpes, son équipe privilégie des aliments prélevés dans la nature ou des poissons vivants pour des raisons économiques et pratiques. Ses travaux se focalisent sur la neurobiologie de la douleur, et non sur la nourriture ou l'élevage d'animaux, "mais il est impossible de travailler avec des céphalopodes sans se poser ces questions, fondamentales pour la santé des animaux", estime-t-elle. Aussi encourage-t-elle les chercheurs à se référer à la vie des animaux en milieu naturel lorsqu'ils conçoivent leurs expériences. Pour ne pas nuire au bien-être des animaux, il est primordial de leur laisser un certain contrôle, dit la chercheuse : "Alors pourquoi ne pas leur laisser le choix de ce qu'ils mangent?"

L'intérêt porté au bien-être animal peut renforcer la rigueur scientifique, assure David Allison. Si nous en tenons compte, "nous avons bien plus de probabilités de trouver des effets identiques dans un large éventail de conditions."

—Jyoti Madhusoodanan

Publié le 23 mai

Des boucles sans paradoxes

Recherche. La physique n'interdirait finalement pas les boucles temporelles.

Lorsqu'on imagine des voyages dans le temps, on prend le risque d'être confronté à des situations pour le moins paradoxales. Par exemple, si vous pouviez aller dans le passé et que vous donniez à Albert Einstein la célèbre formule $E = mc^2$ avant qu'il ne l'ait publiée, alors vous créeriez une situation dans laquelle son origine ne peut plus être attribuée à Einstein, puisque c'est vous qui la lui avez communiquée.

"Ce genre de boucle causale provoquerait une distorsion de la réalité en gommant l'origine de certaines informations, mais elle pourrait apparemment se produire dans des univers à une seule dimension", assure le **New Scientist**. L'hebdomadaire britannique se fait l'écho des travaux pointus de Venkatesh Vilasini, de l'École polytechnique fédérale de Zurich, en Suisse, et de Roger Colbeck, de l'université de York au Royaume-Uni, qui ont modélisé

une série d'univers théoriques, dont certains partagent des caractéristiques avec le nôtre.

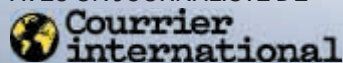
Selon Venkatesh Vilasini, la causalité peut être définie de deux manières. La première prend en compte la façon dont deux agents sont liés l'un à l'autre dans l'espace-temps, la distance qui les sépare et s'ils se trouvent dans le futur ou le passé l'un de l'autre. La seconde consiste à analyser le flux de certaines informations transitant entre les deux agents. "En général, souligne la chercheuse, on considère que corrélation n'implique pas causalité. Nous nous sommes concentrés sur l'inverse, où la causalité n'implique pas la corrélation, c'est-à-dire sur la capacité de deux agents à s'échanger des informations."

Les chercheurs ont ainsi montré que, dans des univers théoriques particuliers, il serait possible de faire découvrir à Einstein sa fameuse équation en se basant sur des informations de son avenir sans jamais communiquer directement avec lui. Le **New Scientist** précise que "d'après Vilasini, les boucles causales que les chercheurs ont étudiées n'entraînent pas systématiquement des paradoxes considérables, mais c'est la preuve que passé et avenir peuvent être liés de façon contre-intuitive". Ces phénomènes peuvent-ils se produire dans notre univers? "Pour l'heure, la question reste en suspens", affirme la chercheuse.—



Le 6/9 du week-end

RETROUVEZ
TOUS LES SAMEDIS À 6H46
L'ACTU DE LA SEMAINE
AVEC UN JOURNALISTE DE



JUILLET HELÈNE FILY
AOÛT CHRISTELLE REBIÈRE



ENVIRONNEMENT



La malédiction du poisson "sauveur"

Biodiversité. Introduite dans le lac Victoria, en Tanzanie, dans les années 1950, la perche du Nil a fini par remplacer une grande partie des espèces indigènes. C'est à son tour d'être menacée d'extinction.

—African Arguments

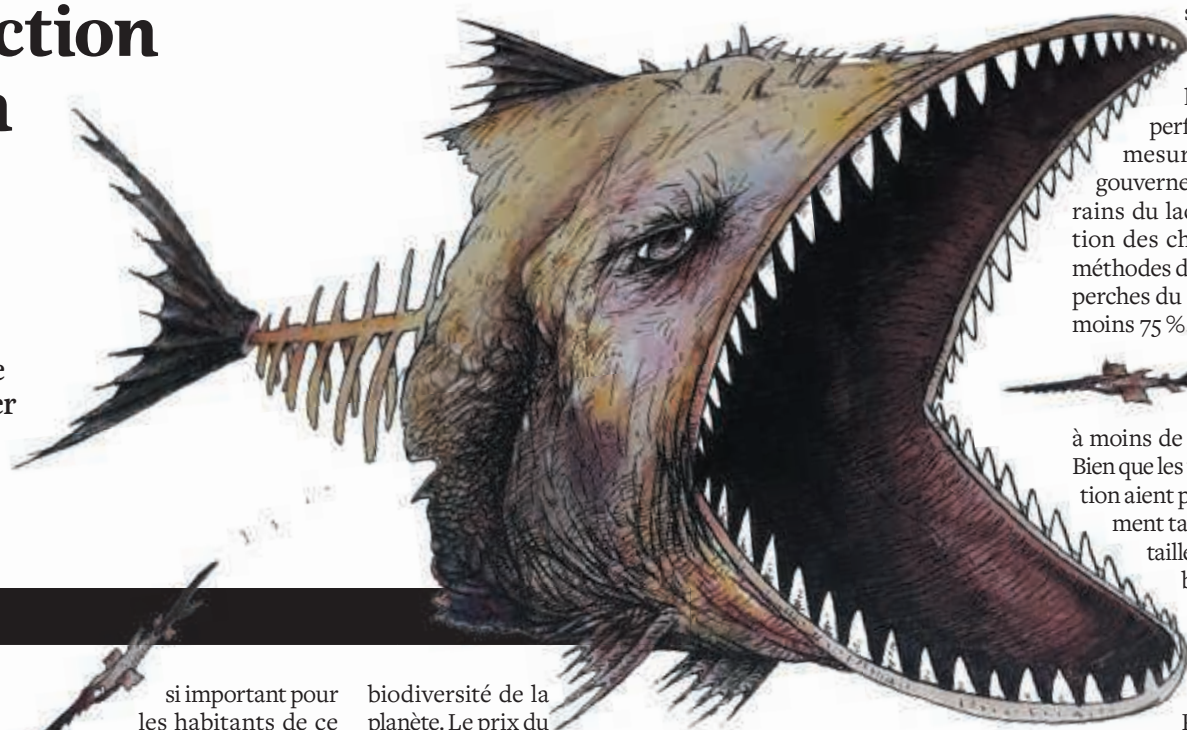
Londres

Sur le rond-point principal de Mwanza, la deuxième ville la plus peuplée de Tanzanie, se dresse une grande statue grise. Ce monument n'a pas été élevé à la gloire d'un grand dirigeant post-indépendance ou de l'explorateur européen qui, après avoir cherché pendant des années la source du Nil, a découvert le grand lac au bord duquel se trouve Mwanza, mais à celle d'un poisson.

Il y a une bonne raison à cela : la pêche fait vivre Mwanza. Et depuis quarante ans la perche du Nil, un carnassier puissant qui nage très vite et peut devenir aussi grand qu'un homme, est au cœur de cette activité.

Tout autour du lac Victoria, des millions de Tanzaniens, d'Ougandais et de Kényans dépendent de ce poisson. Les années 1980 et 1990 ont vu un boom de la perche du Nil : des pêcheurs sont venus de toute l'Afrique profiter de la manne offerte par le plus grand lac du continent. Ils vendaient leurs prises aux usines de transformation qui l'entourent, et celles-ci les exportaient vers l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie.

Au milieu des années 1990, 200 000 tonnes de perches du Nil étaient capturées chaque année dans la seule moitié tanzanienne du lac Victoria. C'est trente fois la quantité totale de poissons pêchée en un an dans les Grands Lacs d'Amérique du Nord. La perche était un moyen de subsistance



si important pour les habitants de ce qui était jusqu'alors l'une des régions les plus pauvres d'Afrique de l'Est qu'elle a reçu le surnom de "sauveur".

Mais depuis, l'euphorie est retombée. Sur le marché de Mwaloni, à Mwanza, où les pêcheurs des îles qui parsèment le lac déchargent leurs prises, un commerçant compte les sacs de perches du Nil séchées que de jeunes hommes placent dans un camion à destination du Congo. Il me dit que le prix de ce poisson a triplé en cinq ans. *"L'offre est en baisse, explique-t-il, mais la demande reste élevée."*

Extinctions. Un autre marchand se tient à côté d'un plateau de dipneustes [ordre de poissons d'eau douce] fumés, dont les corps noirs ressemblant à des anguilles sont enroulés en forme de boucle. Ces poissons ne viennent pas du lac Victoria, précise l'homme, mais de la région de Tabora, à plus de 300 kilomètres de là, dans le centre de la Tanzanie. *"Avant il y avait des dipneustes dans le Victoria, ajoute-t-il, mais maintenant ils sont très rares."*

La perche du Nil et les dipneustes ne sont pas les seuls dont le nombre a diminué. Des centaines d'espèces de poissons se sont éteintes au cours des trois dernières décennies à cause d'un cocktail explosif de surpêche, de déforestation et de pollution qui a ravagé un écosystème qui était autrefois l'un des plus riches en

biodiversité de la planète. Le prix du tilapia du Nil, un autre poisson très prisé des consommateurs, a quintuplé en cinq ans malgré la concurrence des fermes piscicoles asiatiques. *"Aujourd'hui il faut travailler dur pour attraper un seul tilapia, commente un pêcheur d'Ukerewe, la plus grande île du lac. Ils sont très difficiles à trouver."*

La perche du Nil a été introduite dans le lac Victoria dans les années 1950 par les colonisateurs britanniques de l'Afrique de l'Est. Ils voulaient transformer les espèces indigènes du lac en une marchandise ayant une valeur économique. La perche, théorisaient-ils, allait être plus rentable pour l'économie coloniale que tous ces poissons plus petits et peu goûteux qui deviendraient sa nourriture.



COURRIER INTERNATIONAL

↳ Dessin de Pavel Constantin, Roumanie.

s'élançaient chaque année sur le lac, armés de technologies toujours plus performantes. Malgré les mesures adoptées par les gouvernements des pays riverains du lac, comme l'interdiction des chalutiers et d'autres méthodes de pêche, les stocks de perches du Nil ont diminué d'au moins 75 %. Le poids moyen des prises est passé de 50 kilos dans les années 1980 à moins de 10 kilos aujourd'hui. Bien que les usines de transformation aient persuadé le gouvernement tanzanien de réduire la taille minimale de capture, beaucoup de perches vendues aujourd'hui sur le marché de Mwanza sont encore plus petites. Plusieurs usines ont

fermé ou tournent au ralenti. Les 25 millions de personnes qui dépendent de la générosité du lac ont du mal à joindre les deux bouts. Le chômage et le sous-emploi sont endémiques et beaucoup partent chercher du travail à Dar Es-Salaam, à Nairobi ou à l'étranger. Les habitants des îles se tournent vers les sciences occultes pour résoudre leurs problèmes et, au marché d'Ukerewe, le nombre de vendeurs de potions magiques a explosé. Les autres commerçants ont du mal à s'en sortir. Une femme qui vend des articles divers explique : *"Ici, tout dépend de la pêche. Quand il n'y a pas de poisson, il n'y a pas d'argent. Et quand il n'y a pas d'argent, on ne vend rien."*

—Mark Weston
Publié le 9 juin

SOURCE



AFRICAN ARGUMENTS

Londres, Royaume-Uni
africanarguments.org

Cette revue en ligne est consacrée à l'analyse des enjeux de l'Afrique contemporaine. Lancée en 2007 et éditée par la Royal African Society, une fondation britannique qui promeut le continent, elle est l'une des plateformes de débat sur l'Afrique les plus bouillonnantes.

La surpêche a également fait des ravages. Au plus fort de l'exploitation de la perche du Nil, 2 000 nouveaux bateaux de pêche



Chaque semaine, une page visuelle pour présenter l'information autrement

Les alliés de la Russie mobilisés sur Twitter

Des messages prorusses postés d'Afrique et d'Asie sont apparus sur le réseau social en mars. Ils se ressemblent parfois étrangement.

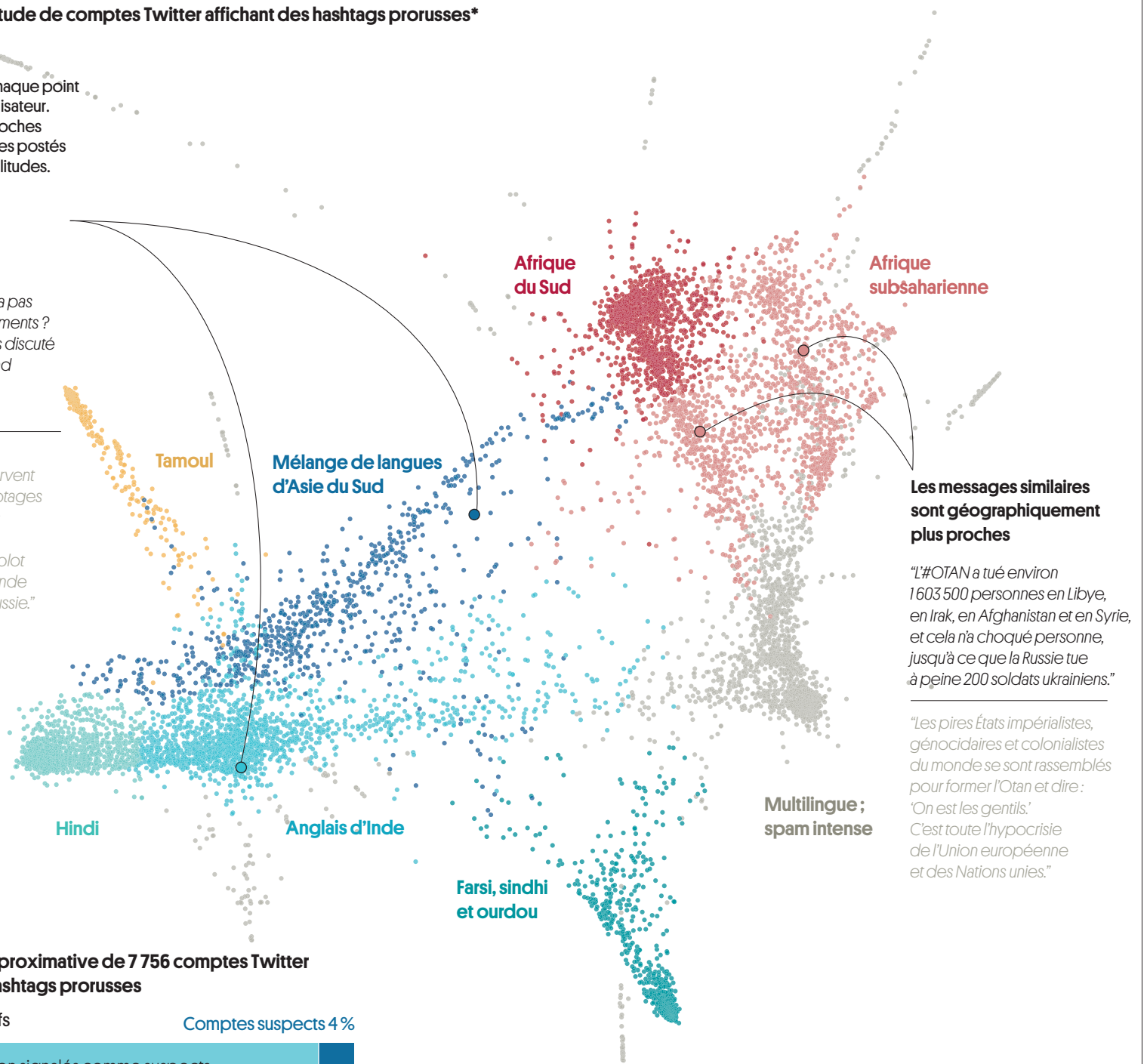
Graphe de similitude de comptes Twitter affichant des hashtags prorusses* 7 au 9 mars 2022

Sur le graphique, chaque point correspond à un utilisateur. Deux points sont proches lorsque les messages postés présentent des similitudes.

Les messages divergents sont plus éloignés

"Pourquoi l'OTAN n'a pas écouté les avertissements ? Pourquoi n'ont-ils pas discuté avec la Russie quand #Poutine proposait des solutions ?"

"Comptes rendus : les #Ukrainiens se servent d'Indiens comme otages et boucliers humains à #Kharkiv et #Kiev. C'est un sinistre complot pour déstabiliser l'Inde #Fraternité avec la Russie."

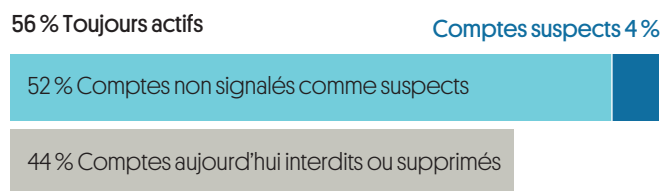


Les messages similaires sont géographiquement plus proches

"L'OTAN a tué environ 1 603 500 personnes en Libye, en Irak, en Afghanistan et en Syrie, et cela n'a choqué personne, jusqu'à ce que la Russie tue à peine 200 soldats ukrainiens."

"Les pires États impérialistes, génocidaires et colonialistes du monde se sont rassemblés pour former l'Otan et dire : 'On est les gentils.' C'est toute l'hypocrisie de l'Union européenne et des Nations unies."

Composition approximative de 7 756 comptes Twitter reprenant des hashtags prorusses



* Au moins cinq mentions de #JeSuisAvecPoutine ou #JeSuisAvecLaRussie. Le graphe n'illustre que des distances. Les positions à droite, à gauche, en bas, en haut ont été assignées de manière arbitraire.

SOURCES : CASM TECHNOLOGY ; TWITTER ; GOOGLE TRANSLATE ; THE ECONOMIST.



THE ECONOMIST. Dans sa rubrique Graphic Detail, le magazine britannique traite de l'actualité à l'aide d'infographies. Celle-ci, publiée le 14 mai, analyse l'activité de 7 756 comptes Twitter recensés par l'entreprise CASM Technology. Plus de 3,2 millions de

tweets ont été collectés pour cette analyse. Beaucoup de comptes ont agi de concert en postant des messages identiques, tout en variant la formulation : cela confirmerait qu'il s'agit plutôt de trolls rémunérés que de bots programmés, conclut l'hebdomadaire.

360



MAGAZINE

- “La musique est mon arme” • Musique 42
 LEX embrase la Grèce • Rap 43
 Le Vietnam ne laisse pas béton • Architecture .. 44
 Léovigilde, un Wisigoth en Espagne • Histoire .. 46

Rachel Carson, la mer et ses merveilles

Aux États-Unis, elle est célèbre pour son livre *Printemps silencieux*, qui a conduit dans les années 1960 à l'interdiction de certains pesticides.

Mais la grande passion de la vie de Rachel Carson (1907-1964) était la mer. Elle lui a consacré des pages inoubliables, nous invitant à reconsidérer notre rapport au vivant.

— *The Atlantic*, [extraits] Washington



Quand elle était encore petite fille, la biologiste marine Rachel Carson a découvert un fossile de coquillage en arpentant la propriété de sa famille, située à flanc de colline, à Springdale, en Pennsylvanie [dans le nord-est des États-Unis]. Ceux qui l'ont connue à l'époque affirmeront plus tard que cette relique a tant stimulé son imagination qu'elle s'est immédiatement sentie attirée par la mer. Quelle était donc cette antique créature, et à quoi pouvait bien ressembler le monde d'où elle venait ?

À l'époque, Rachel Carson n'avait jamais vu la mer, mais cela ne l'a pas empêchée de se passionner pour elle. Elle a d'abord étudié la biologie, puis la zoologie, avant de prendre un emploi de rédactrice au Bureau américain de la pêche [l'ancêtre de l'actuel Service américain pour la pêche et la vie sauvage (US Fish and Wildlife Service)]. Un parcours tout à fait hors norme pour une jeune femme des années 1920 et 1930, dénotant une grande curiosité et témoignant aussi du patronage infatigable de sa mère, Maria, qui avait communiqué à ses enfants l'amour de la vie sauvage, les emmenant régulièrement en promenade pour leur faire découvrir la botanique et les oiseaux. Rachel Carson a absorbé toutes ces leçons et, tout au long de sa vie, conservera cette conviction profonde que l'émerveillement doit être au cœur de tout rapport à la nature.

Durant les derniers mois de sa vie, bien qu'affaiblie par le traitement qu'elle suivait pour son cancer et percluse de douleurs, la biologiste, âgée de 56 ans, avait encore deux ou trois projets en tête. L'un d'eux était ce qu'elle appelait le “wonder book” [“livre des merveilles”]. À l'époque, Rachel Carson avait déjà quatre succès de librairie à son actif, dont le célèbre *Silent Spring* [*Printemps silencieux*, en français aux éditions Wildproject], qui tirait la sonnette d'alarme sur le fléau des pesticides (en particulier le DDT) et qui, de l'avis général, a contribué à lancer le mouvement écologiste moderne. Mais Rachel Carson sentait qu'elle avait encore autre chose à dire.

Le “wonder book” – publié à titre posthume sous le titre *The Sense of Wonder* [*Le Sens de la merveille*, Corti, 2021, pour l'édition française] – est adapté d'un essai lyrique sur l'importance de cultiver le sens de l'émerveillement chez les enfants. Peut-être en raison de ses expériences de jeunesse, Rachel Carson fondait beaucoup d'espoir sur cette approche émotionnelle qui peut servir d'“antidote infailible à l'ennui et au désenchantement des années qui suivent [l'enfance], aux préoccupations stériles pour des choses factices”.

L'émerveillement conduit à développer le sens du beau, qui entraîne à son tour une quête de connaissance pour l'objet qui est à l'origine du sentiment de départ. Cette “clairvoyance” est innée chez les enfants, mais encore faut-il l'entretenir ensuite. Les adultes peuvent réveiller en eux cette aptitude. En étant suffisamment à l'écoute, assure-t-elle, tout un chacun peut “sentir la pluie ruisseler sur [son] visage et songer au long voyage qu'elle a accompli, à ses multiples transformations, de l'océan à l'atmosphère et à la terre”.

LA SEMAINE PROCHAINE

Avec les têtes brûlées de la *Race to Alaska*

Chaque année, une poignée d'amateurs passionnés s'élance dans cette course au large unique, au large de l'Alaska.



SÉRIE D'ÉTÉ



→ Des otaries de Californie
chassent la sardine dans le
Pacifique, au large du Mexique.
Photo Nick Polanszky/Alamy

Pourquoi Rachel Carson ressentait-elle si fortement le besoin de convertir aux joies de l'émerveillement? Peut-être sentait-elle que, sans ce dernier, il était impossible de tisser un lien avec la nature; que, sans lui, le mouvement écologiste était sans espoir. "Plus nous concentrerons notre attention sur les merveilles et les réalités de l'univers qui nous entourent, a-t-elle fait observer un jour, moins nous aurons de goût pour la destruction de notre propre espèce."

Aujourd'hui, nous nous souvenons de Rachel Carson pour son militantisme et sa clairvoyance, nous citons *Printemps silencieux* comme un exemple de livre politique qui a fait émerger un mouvement d'indignation au sein de l'opinion et qui a aiguillonné l'action des pouvoirs publics. Mais nous nous souvenons beaucoup moins d'elle pour un autre combat, qu'elle aura pourtant mené sa vie durant : aider le grand public à cultiver un sentiment d'émerveillement devant la nature. Pour retrouver cette facette de sa sensibilité, on se replongera avec profit dans ses trois premiers livres composant *The Sea Trilogy* ["La Trilogie de la mer"].

Nous sommes en avril 1936. Des tempêtes de poussière balaient les plaines du Texas et de l'Oklahoma; l'Allemagne nazie remilitarise la Rhénanie [qui avait été démilitarisée après la Première Guerre mondiale]; la guerre d'Espagne est sur le point d'éclater. Pendant ce temps, à Washington, Rachel Carson vient de soumettre le premier jet d'un texte

L'émerveillement aiguise l'envie de connaître et de protéger.

intitulé *The World of Waters* ["Le Monde de l'eau"]. Pour le Bureau de la pêche, elle doit en effet rédiger l'introduction d'une brochure officielle sur les ressources halieutiques.

Pendant que son supérieur hiérarchique, Elmer Higgins, lit son ébauche, Carson reste assise en silence dans le bureau exigü de celui-ci, attendant le verdict avec fébrilité. "Je ne pense pas que ça fera l'affaire", entend-elle Higgins lancer au moment où il relève les yeux, et elle décèle "un pétilllement dans son regard". Le texte ne convient pas à une brochure officielle sur les ressources halieutiques, poursuit-il. Non. Ça, c'est de la littérature. Il lui rend sa prose en lui disant : "Il vaut mieux me retravailler ça. Mais envoyez donc cette copie à The Atlantic."

Une version du texte sera publiée dans le magazine un an plus tard, sous le titre "Undersea" ["Le Monde sous-marin"]. L'éditeur qui l'accepte en fait l'éloge, expliquant qu'il éclaire la science "en stimulant l'imagination du profane". Vivant, lyrique et d'une grande rigueur scientifique, l'essai fait découvrir à un lectorat national ce qui deviendra bientôt la marque de fabrique de l'autrice. L'accent est constamment mis sur l'écologie et les cycles de la vie – ainsi que sur la mission qu'elle se donne de faire ressentir des choses au lecteur. Elle cherche à éduquer et à étonner, jouant adroitement des rythmes, des atmosphères et des sonorités.

La vie sur le plancher océanique évoque un film noir lugubre, une "aube bleuâtre" permanente où des "bancs de

poissons minuscules scintillent dans la pénombre comme une pluie de météores argentés, où les anguilles se tapissent dans les rochers". La pleine mer nous berce "au rythme de sa houle longue et lente", tandis que, sur le rivage, "l'écume et le déferlement des vagues" martèlent sans discontinuer ses vigoureux petits habitants [une allusion aux crabes]. Soucieuse de ne pas tomber dans l'écueil de ce qu'elle appellera plus tard le "préjugé humain", qu'on retrouve souvent dans les écrits scientifiques à destination du grand public, Rachel Carson s'attache à dépeindre le monde aquatique du seul point de vue des créatures qui y vivent, exhortant le lecteur à se "dépouiller de [sa] perception d'humain".

Après la publication d'"Undersea", "tout s'est enchaîné naturellement", selon les propres termes de Rachel Carson. Sa carrière de "poétesse de la mer" est lancée. Elle poursuit avec trois succès de librairie sur le même thème : *Under the Sea-Wind* (1941), adapté d'"Undersea" [La Vie de l'océan, Amiot-Dumont, 1952, pour l'édition française], *The Sea Around Us* (1951) [La Mer autour de nous, réédité aux éditions Wildproject en 2019] et *The Edge of the Sea* (1955) [Là où finit la mer, Amiot-Dumont, 1957]. Ces trois livres composent *The Sea Trilogy*, récemment rééditée par la Library of America [un équivalent américain de la Pléiade].

Under the Sea-Wind était, jugeait-elle, son "premier acte véritable de création littéraire". Le livre se démarque dans son œuvre par ses audaces créatives, inédites pour le genre – il se lit plus comme un roman d'aventures que comme un ouvrage scientifique. Écrit à la troisième personne, entrelaçant les points de vue de différents animaux (auxquels elle donne des noms), l'autrice nous fait suivre le parcours de Rynchops le bec-en-ciseaux [oiseau marin cousin de la mouette], du couple de bécasseaux sanderlings Blackfoot et Silverbar, ou encore d'Anguilla l'anguille. On les voit se battre pour leur survie, faire leur vie, braver le gros temps, se nourrir, prendre leurs jambes à leur cou, ou encore s'embarquer pour un dernier voyage qui consiste à trouver un conjoint et mourir.

Aujourd'hui, nous avons l'habitude des versions Imax de ce que Rachel Carson nous fait découvrir par sa prose – les courses-poursuites haletantes et les fuites au ralenti des documentaires animaliers. De fait, la biologiste a eu l'occasion d'affûter sa plume en écrivant l'équivalent pour le service public des documentaires à succès de la télévision d'aujourd'hui. Près de quatre-vingts ans plus tard, *Under the Sea-Wind* se lit toujours comme un étincelant roman d'aventures. Scientifiques et profanes saluent d'une même voix son "lyrisme" et sa "rigueur scientifique", et des ouvrages "si bien écrits qu'on a l'impression de lire de la fiction".

Rachel Carson ne voulait pas seulement divertir : elle voulait également faire passer un sentiment durable de connexion au vivant. Dans un passage d'*Under the Sea-Wind* sur l'éveil de la vie marine au printemps (car oui, les mers vivent au rythme des saisons, ai-je appris), Rachel Carson nous donne à voir la reproduction saisonnière des maquereaux, "une vaste et tentaculaire rivière de vie, l'équivalent marin de la rivière d'étoiles qui traverse le ciel et que l'on nomme la Voie lactée". Nous y faisons la connaissance d'un maquereau que Rachel Carson baptise avec humour "Scomber" (*Scomber* étant le nom du genre auquel appartient le maquereau).

Nous assistons à la conception de Scomber, à son développement depuis un petit œuf flottant passivement dans l'eau à la formation de son épine dorsale... Livré à



→ Des requins longimanés au large de la Basse-Californie du Sud, au Mexique.

Photo Nick Polanszky/Alamy

lui-même, il doit échapper à l'appétit vorace des anchois, qui sont eux-mêmes pourchassés par des tassergals, qui les surpassent en taille. Sillonnant ces profondeurs turbides, il se retrouve bientôt pris dans l'étreinte d'un "globe ovoïde aux reflets miroitants", un cténophore du genre *Pleurobrachia*. Mais juste avant d'être happé dans sa gueule – la tension est alors à son comble! –, le cténophore et Scomber se retrouvent soudain prisonniers de celle d'une truite de mer, qui les recrache heureusement tous les deux, après quelques mâchonnements à des fins expérimentales.

Ce passage palpitant nous plonge au cœur d'une des innombrables chaînes alimentaires qui peuplent l'océan. Si Rachel Carson ne s'épanche pas sur la mort de telle ou telle créature – tout, qu'il s'agisse du plancton, des poissons ou des mollusques, mange ou sera mangé –, on éprouve en revanche un sentiment d'effroi devant le pillage orchestré par les humains. C'est l'ampleur de leur razzia qui les rend monstrueux.

L'autrice choisit de montrer les déprédations de manière indirecte, en décrivant des atmosphères, en procédant par insinuations. Elle fait un zoom avant, quelque chose cloche. En arrivant sur le plateau continental, Scomber et ses compagnons découvrent quelques gros haddocks prisonniers, "tournoyant lentement sur eux-mêmes sur les hameçons qu'ils ont avalés". Le maquereau échappe de peu à ce sort atroce pour affronter aussitôt un autre péril, venu cette fois des profondeurs : un chalut, un "énorme sac caverneux" qui rafle des milliers de kilos de vie sur le plancher océanique.

Qu'ont vu les yeux du maquereau ? Des choses que nous ne verrons jamais.





Une révolution nommée Carson

Paru il y a tout juste soixante ans, *Printemps silencieux* est le livre dont on estime qu'il a lancé le mouvement écologiste aux États-Unis. Republiée en français il y a quelques semaines par les éditions Wildproject – qui en proposent une édition augmentée et illustrée –, cette enquête de Rachel Carson (1907-1964) a fait prendre conscience aux Américains des dangers d'un usage irraisonné des pesticides, jusqu'à déboucher sur l'interdiction du DDT. Comme l'expliquait *The New York Times* en 2012, à l'occasion du cinquantenaire de la parution, toutes les données scientifiques dont faisait état le livre étaient déjà disponibles. Mais son autrice est "la première à les avoir rassemblées à destination du public et à en avoir tiré les difficiles conclusions qui s'imposaient". En cela, "Carson, la scientifique citoyenne, a lancé une révolution".

➤ Rachel Louise Carson (1907-1964)

Après avoir accompagné Scomber toute sa vie, comment le lecteur pourrait-il ne rien éprouver pour lui, ne pas être de son côté? Raconter une histoire du point de vue d'un animal est une méthode éprouvée pour susciter l'empathie, mais, en l'occurrence, sans manipulation à des fins purement commerciales – contrairement, par exemple, aux films Disney. L'objectif ici est différent. La violence inhérente au capitalisme extractiviste et à cette logique particulière qui consiste à juger certaines vies totalement superflues est suggérée plutôt qu'assénée.

Scomber en réchappera-t-il? À la fin du chapitre consacré au petit maquereau, Rachel Carson délaisse le point de vue du poisson assailli de toutes parts pour entrer dans la tête d'un jeune pêcheur sur le pont de son bateau, marin depuis deux ans seulement : "Il lui arrivait de songer aux poissons en les regardant sur le pont, ou quand on les plongeait dans la glace, dans la cale. Qu'avaient vu les yeux du maquereau? Des choses que lui-même ne verrait jamais, des endroits où il n'irait jamais. Il ne mettait pas de mots sur ces pensées, mais il lui semblait incongru qu'une créature qui avait passé toute sa vie en mer, qui avait survécu à tous les ennemis implacables qui arpentent cette pénombre impénétrable, finisse par mourir sur le pont d'un chalutier, dans les écaïlles glissantes et les abats visqueux."

Qu'avaient bien pu voir les yeux de ce maquereau? Comment se faisait-il que lui, qui avait "bravé" la mer, ait pu connaître une fin aussi atroce? Le jeune pêcheur est en première ligne de ces interrogations écologiques, se posant les questions que Rachel Carson aimerait que nous nous posions. Maintenant que nous avons vu ce que ce maquereau a vu et le doute qui habite le pêcheur, que se passe-t-il? Si les livres de Rachel Carson sur la mer peuvent trouver aujourd'hui un usage "utilitaire", analyse Sandra Steingraber, une militante écologiste [biologiste de formation, comme Carson] qui a supervisé la nouvelle édition de *The Sea Trilogy*, ils servent aussi d'"état des lieux d'un milieu naturel en voie de disparition" en décrivant "comment l'océan, qui est à l'origine de tout, fonctionnait, comment ses créatures vivaient et interagissaient entre elles".

En la lisant, je comptabilise avec tristesse le nombre de verbes au passé dans cette phrase. Est-il déjà trop tard pour connaître la mer que Rachel Carson a connue? Dans son introduction, Sandra Steingraber poursuit en énumérant quelques-unes des catastrophes qui se jouent en ce moment et auxquelles l'autrice n'a pas assisté : "La surpêche industrielle, la disparition possible du Gulf Stream [un courant océanique qui joue un rôle régulateur sur le climat], les continents de plastique, les icebergs de la taille d'une région entière qui se détachent de l'Antarctique, les microplastiques qui remplacent le plancton dans les colonnes d'eau, les projets d'exploitation minière en eaux profondes."

À cette liste, on pourrait ajouter l'acidification des océans, les zones hypoxiques [zones où le niveau d'oxygène est très bas, entraînant une asphyxie de la faune marine], les essais de sonars et la mort des coraux. Sandra Steingraber peine à entrevoir une lueur d'espoir : "Mais [les] écrits [de Rachel Carson] nous donnent la force de nous battre, ils éveillent notre curiosité et nous poussent à prendre soin de ce que nous sommes en train de perdre", résume-t-elle, indécise.

L'émerveillement est-il toujours possible à l'heure du dérèglement climatique? Il implique en effet d'avoir le temps et le loisir [de s'arrêter]; il appelle une attention lente, soutenue, contemplative – un luxe que nous ne pouvons peut-être plus nous permettre. Même Rachel Carson, lorsqu'elle écrit la nouvelle préface de l'édition revue et corrigée de *La Mer autour de nous*, en 1961, ne peut empêcher d'adresser une mise en garde urgente au sujet de la pratique du rejet des déchets nucléaires dans l'océan. Elle qualifie de "naïve" la croyance selon laquelle l'immensité de la mer la rendrait inviolable. Aujourd'hui, à l'heure où l'urgence est omniprésente, il semble de moins en moins justifiable de passer du temps à contempler le monde naturel.

L'urgence climatique appelle une action à l'échelle mondiale : les pays doivent agir, des mesures doivent être prises. Mais la lenteur est également de mise. Comme le souligne [la journaliste et essayiste canadienne] Naomi Klein dans *Plan B pour la planète*. *Le New Deal vert* [Actes Sud, 2019], notre "culture du présent perpétuel" n'est pas outillée



SCIENCE SOURCE/ANK-IMAGES

pour composer avec la nature plurigénérationnelle de cette crise. Les forces du marché nous obligent à accélérer précisément à l'heure où nous aurions besoin de marquer un temps d'arrêt, et à nous couper de notre environnement physique précisément à l'heure où nous devrions tisser avec lui un lien plus intime.

La vie moderne provoque l'atrophie d'"instruments d'observation" importants, ajoute Naomi Klein; au lieu de nous arrêter dans un lieu pour en découvrir les rythmes et

les cycles, nous nous extrayons du vivant par écrans et pages web interposés, maintenant ainsi l'illusion délétère que, si un milieu est détruit, il y aura toujours un autre "ailleurs" où aller.

Dans notre vie quotidienne, les joies simples de la nature peuvent sembler d'une certaine manière suspectes ou improductives, et nous justifions le temps que nous y passons en des termes économiques ou utilitaires : les promenades servent à nous "vider la tête", les randonnées à nous "maintenir en forme". Rachel Carson avait anticipé ce raisonnement. Dans *Le Sens de la merveille*, elle pose cette question toute rhétorique : "Quelle valeur cela peut-il avoir de préserver et de nourrir ce sentiment d'émerveillement [...] ? [L'exploration du monde naturel] n'est-elle qu'une manière agréable de passer les heures bénies de l'enfance, ou bien y a-t-il là quelque chose de plus profond?"

Si nous avons tendance à voir l'Amérique du milieu du xx^e siècle comme une période de progrès et de prospérité, le pays était en fait tout autant cerné qu'aujourd'hui par les urgences existentielles : la guerre froide, le maccarthysme, la ségrégation raciale et le racisme omniprésent. S'arrêter pour s'émerveiller était déjà futile à l'époque. La réponse de Rachel Carson, puissante et enthousiasmante, consiste à dire que l'émerveillement ne prodigue rien de moins que de la joie, de l'espoir et de la force devant le désespoir et l'anéantissement : "Ceux qui demeurent [...] parmi les beautés et les mystères de la terre ne sont jamais seuls ni las de vivre. Quelles que soient les contrariétés ou l'inquiétude qu'ils éprouvent dans leur vie personnelle, leurs pensées peuvent trouver des chemins qui les amènent à une paix intérieure et à une joie de vivre renouvelée. Ceux qui contemplant la beauté de la terre y puiseront des réserves de force qui perdureront aussi longtemps que cette vie se prolongera. Il y a une beauté à la fois concrète et symbolique dans la migration des oiseaux, dans le flux et le reflux des marées, dans le bourgeon encore en dormance mais déjà prêt pour le printemps. Il y a quelque chose d'infiniment bienfaisant dans ces ritournelles de la nature – l'assurance que l'aube succède à la nuit, et le printemps à l'hiver."

—Anelise Chen
Publié le 17 mai

SOURCE



THE ATLANTIC

Washington, États-Unis
Mensuel, 462 000 ex.
theatlantic.com

Fondée par un groupe d'écrivains en 1857, peu avant la guerre de Sécession, cette vénérable revue s'est donné pour mission d'être le porte-parole de l'idée américaine. Elle accueille des plumes de renom. L'anticipation est son point fort.

↙ Noori (debout au centre),
entouré de son Dorpa Band.
Photo Yasir Elhassan



Le peuple bedja a organisé de nombreuses manifestations pacifiques pour exprimer ses doléances. Nous avons bloqué plusieurs fois la route nationale qui relie Port-Soudan, le plus grand port du pays, à toutes les autres villes.

Le monde sait ce que Bachir a fait au Darfour [le conflit qui a éclaté en 2003 entre le régime à majorité arabe de Khartoum et des rebelles issus de minorités ethniques a fait environ 300 000 morts et 2,5 millions de déplacés, et a valu à Omar Al-Bachir d'être poursuivi par la Cour pénale internationale pour "crimes de guerre", "crimes contre l'humanité" et "génocide"] et au Soudan du Sud [en 2011, après des décennies de guerre civile, le

Nos mélodies
sont une trace
durable de notre
survie, de notre
résistance.

—Africa Is a Country New York

J'ai été maltraité et battu par le régime d'Omar Al-Bachir [1989-2019]. J'ai été victime de répression et de violences de la part de ses services de sécurité. Ils m'ont menacé et jeté en prison à plusieurs reprises. Ces persécutions m'ont poussé à émigrer en Égypte, où j'ai pu jouer ma musique librement dans des centres culturels et collaborer avec des artistes égyptiens.

Huit ans plus tard, je suis revenu au Soudan. J'ai vu que la situation était encore pire qu'avant et que nous, le peuple bedja [une population d'Afrique de l'Est qui, au Soudan, représente environ 10 % des habitants, soit 4,5 millions de personnes], souffrons toujours en tant que communauté artistique.

Sous le règne de Bachir, l'art était assujéti au programme politique. Les artistes qui ne s'alignaient pas ou qui avaient des origines ethniques différentes, comme les Bedja, qui chantaient pour transmettre leur culture dans leur langue, étaient persécutés. Aucun artiste bedja n'a jamais été entendu à la radio ou à la télévision, ni n'a donné de concert dans un festival approuvé par le gouvernement, au Soudan ou à l'étranger.

Le peuple bedja est considéré comme une ethnie aux conditions de vie difficiles, parce que nous vivons dans une région désertique et montagneuse sur la côte

“La musique est mon arme”

Noori, de son vrai nom Nouredine Atta Al-Mawla Jabar, est un musicien de l'ethnie bedja, ostracisée au Soudan. Dans cette tribune, il raconte l'esprit de résistance qui l'anime.

est du Soudan, au bord de la mer Rouge. Notre territoire est riche en métaux et minéraux précieux tels que l'or, l'uranium, la silice et le mica, utilisés dans le monde entier pour fabriquer des appareils électroniques. Pourtant nous souffrons toujours de la marginalisation et de l'abandon organisés par les gouvernements successifs du Soudan, en particulier au cours des trente dernières années.

Bachir avait envers nous une attitude raciste [les Bedja sont issus d'ethnies non arabes]. Il nous décrivait comme ignorants et analphabètes. Il affirmait que nous ne présentions aucun avantage

pour l'État. Lui et d'autres prétendaient que nous sentions mauvais et nous traitaient de “porteurs de poux” à cause de notre façon particulière de nous coiffer. Ils disaient que nous étions un peuple arriéré et paresseux. Bachir a recruté des Bedja dans les classes les plus riches et les plus influentes pour mettre en œuvre le programme du Congrès national, le parti au pouvoir. Leur objectif était d'effacer et de remplacer l'identité bedja. Le régime de Bachir n'a jamais pris la moindre mesure en faveur de notre peuple. Il ne nous a traités qu'avec violence.

Soudan du Sud a arraché son indépendance, mais des conflits ont continué d'éclater avec Khartoum], mais il ne sait pas ce qui est arrivé aux Bedja dans l'est du Soudan.

Si le peuple bedja est mieux traité, cela contribuera à résoudre de nombreux problèmes à travers le Soudan. C'est pourquoi le monde doit prêter attention à la lutte des Bedja. Nous avons été à l'avant-garde de la révolution soudanaise [qui a conduit au renversement de Bachir en 2019], étant donné que nous avons commencé à exiger des réformes politiques et économiques avant 2019.

Nous nous distinguons par notre grande taille et la couleur de notre peau, qui peut être très sombre ou d'un brun clair. Certains d'entre nous laissent pousser leurs cheveux jusqu'à ce qu'ils forment une touffe épaisse. Pour se coiffer, ils utilisent un peigne spécial en bois, que nous appelons *dhal*. Pendant leur occupation du Soudan, les Britanniques ont donné aux Bedja le surnom d'“Al-Fazi Wazi” ou de “Fuzzy Wuzzy” [“crépu crépé”], une expression péjorative dont Rudyard Kipling a fait le titre de l'un de ses poèmes.

Nous sommes adeptes de l'art de la chasse. Nous avons également des rituels spéciaux pour torrifier, mouliner, préparer et boire le *jabana* (café), l'une de nos boissons les plus importantes.

Les Bedja se distinguent également dans la fabrication d'armes, notamment

des épées et des couteaux particuliers et une arme en bois appelée *safrouk*. Tous les Bedja portent un couteau ou une épée sur l'épaule, c'est notre tradition. Ces armes sont des symboles de force et signifient que nous protégeons les nôtres. Des archers bedja faisaient partie de l'armée dans l'Égypte ancienne. Nous sommes des combattants.

J'ai ma propre arme : une "tambo-guitare", un instrument que j'ai fabriqué il y a plusieurs années en raccordant une guitare électrique trouvée dans les tas de ferraille de Port-Soudan à une tamboura à cinq cordes que mon père m'avait offerte.

Lorsque j'avais 10 ans, j'empruntais souvent la tamboura traditionnelle de mon père. Je m'asseyais au bord de la mer et je m'exerçais à jouer la musique bedja dans sa forme la plus brute. Aujourd'hui, je compose ma propre musique avec des mélodies bedja. Lorsque l'idée de la tambo-guitare m'est venue – Dieu merci, j'ai réussi à la fabriquer –, j'ai pu utiliser cet instrument pour préserver la culture bedja tout en ajoutant une touche de modernité afin que cette musique puisse être appréciée aujourd'hui.

Malgré la marginalisation dont les Bedja ont été victimes, notre culture n'est pas morte. Nous restons attachés à nos racines et nous consacrons beaucoup de temps à jouer de la tamboura et de nos instruments de percussion, ainsi qu'à chanter nos chansons traditionnelles pour les garder en vie.

La musique est profondément ancrée dans l'âme du peuple bedja, elle a une grande influence sur nous. Nous croyons en notre culture et nous la traduisons en musique, parfois jusqu'à la frénésie. Je crois que la musique joue un grand rôle dans notre unité et notre lutte. Elle est une trace durable de notre survie, de notre résistance.

Notre musique a un style particulier, elle est très différente de tout ce que l'on peut entendre ailleurs au Soudan ou autour de la mer Rouge. Nos mélodies se caractérisent par une sonorité puissante et profonde, née de l'écho de nos notes renvoyé par nos montagnes. Notre musique est douce, nostalgique, plurivoque et honnête. Elle existe également depuis très longtemps.

Le peuple bedja est un peuple très ancien, avec des origines pharaoniques. Nos mélodies sont tout aussi anciennes et remontent également à l'époque des pharaons. La musique bedja forme donc une chaîne ininterrompue de mélodies qui se sont transmises de génération en génération.

La musique bedja ne pourra jamais être maltraitée par aucun régime.

—Noori
Publié le 23 mai

Contexte



UN ALBUM ÉVÈNEMENT

"C'est un disque rare, l'un des premiers enregistrements de musique bedja pour l'international", souligne le site sud-africain **New Frame**. En juin, Noori, le musicien qui signe la tribune ci-contre, a sorti avec son groupe, le Dorpa Band, fondé en 2006, l'album *Beja Power! Electric Soul & Brass from Sudan's Red Sea Coast* ("Bedja Power! Cuivres et soul électro des bords de la mer Rouge soudanaise"). Composés en résistance à la politique de Khartoum, les six morceaux de l'opus répondent aussi à l'envie de faire connaître à l'étranger une musique d'habitude réservée aux mariages et aux cérémonies bedja. **New Frame** applaudit "un album magnifique", "avec sa musique qui semble venir du fond des âges, ses rythmes hypnotiques entremêlés avec les superbes mélodies du saxophone et de la tambo-guitare électrique". Interrogé par le site, Vik Sohonie, qui a produit le disque sur son label, **Ostinato Records**, déclare : "On entend et on sent qu'il a fallu des milliers d'années de tradition et d'expérience avec les sons pour aboutir à quelque chose d'aussi beau, d'aussi envoûtant, d'aussi élégant, à quelque chose d'un si haut niveau."

SOURCE



AFRICA IS A COUNTRY

New York, États-Unis
africasacountry.com
Créé en 2009 par l'universitaire sud-africain Sean Jacobs, *Africa Is a Country* ("L'Afrique est un pays") est un site d'information sur l'actualité africaine. Son objectif est de remettre en cause les traditionnels stéréotypes répandus dans les médias occidentaux sur les 54 pays africains.

RAP

Le rappeur LEX embrase la Grèce

Un concert de ce natif de Thessalonique a réuni 25 000 personnes à Athènes. Du jamais-vu dans l'histoire du rap grec.



Je dois reconnaître que j'ai froncé les sourcils de perplexité. Qui est ce LEX qui remplit un stade entier?" écrit le quotidien **Protagon**. Dimanche 3 juillet, la performance du rappeur, au milieu des fumigènes et devant 25 000 personnes survoltées, dans un stade de la banlieue d'Athènes, a surpris la presse grecque. LEX était pour elle un illustre inconnu.

Pour rassembler autant de fans, LEX "n'a eu besoin ni d'un festival, ni de publicité à la télévision, à la radio ou sur Internet, ni d'affiches

traditionnelles. Tout s'est fait de bouche à oreille et de clavier à clavier", observe **I Kathimerini**. "Ce qu'on retient de plus important de ce concert, c'est que les médias traditionnels ont peu voire pas d'influence sur les jeunes", croit pouvoir en déduire **Ta Nea**.

LEX, Alexis Lanaras de son vrai nom, a 37 ans. Il a commencé sa carrière solo en 2014 et s'impose comme "le meilleur ou du moins le plus important rappeur que nous ayons en ce moment", écrit **I Kathimerini**. Le quotidien athénien détaille : "Les fans de LEX sont des jeunes de 25 à 30 ans, des personnes qui, durant toute leur vie d'adulte, n'ont connu qu'une crise multiforme (économique, sociale, des valeurs). Les paroles de LEX leur vont droit au cœur."

Les jeunes Grecs sont les plus touchés en Europe par le chômage, dont le taux avoisine les 35 % dans cette population. Une situation qui s'éternise, alors que le pays, laminé par la crise économique, traverse l'une des périodes les plus sombres de son histoire contemporaine.

"Ceux qui vont voir LEX, ceux qui l'écoutent, l'admirent, l'idolâtrant, le font parce qu'il touche leur âme. Ce sont des jeunes, avec des angoisses face à leur avenir, des rêves non réalisés et un désir de vivre mieux. Ce sont des générations déçues par le monde que nous, les boomers, leur laissons, et

qui se reconnaissent dans ces chansons 'politiques' ou 'sociales'", ajoute le site **in.gr**.

In.gr se fait l'écho des paroles du rappeur : "Nous vivons l'amour dans des maisons louées / Qui ont l'électricité coupée et les loyers impayés / Petites pièces et rêves immenses / La haine comme les banlieues françaises." "Il décrit en notes et en mots le mur que beaucoup de jeunes trouvent face à eux", commente **Ta Nea**.

Le quotidien de gauche **Efsyn** souligne quant à lui le prix modique du billet (8 euros) : "LEX a prouvé que le concert le moins cher de l'été était en même temps le plus précieux."

—**Courrier international**

↑ Le 3 juillet, LEX sur scène, à Athènes.
Photo Dimitris Mougos



Revue de presse



← La bibliothèque des sciences générales à Hô Chi Minh-Ville. Photo Duy Phuong Nguyen/Alamy/Photo12

Hô Chi Minh-Ville ne laisse pas béton

Dans la capitale économique du Vietnam, des architectes tentent de sauver de la ruine les édifices modernistes construits après l'indépendance. Ils étaient, et sont encore, très novateurs.

—The Economist Londres

On se figure difficilement Hô Chi Minh-Ville sans ses étincelants gratte-ciel de verre et d'acier qui dominent la capitale commerciale du Vietnam. Avec ses 9 millions d'habitants, cette métropole tentaculaire est aussi la plus densément peuplée du pays. À Saigon, son nom jusqu'en 1975, les grands immeubles étaient pourtant rares avant les années 1960. Durant cette décennie, c'est à l'adresse 151 Nam Ky Khoi Nghia qu'est apparu le premier du genre : cette tour du centre-ville, solution au problème du logement dans un contexte de forte croissance démographique, allait aussi inspirer d'autres constructions comparables. C'était par ailleurs un exemple de modernisme vietnamien, un mouvement architectural apparu à la période où le pays bataillait pour obtenir son indépendance de la France, arrachée en 1954.

Le modernisme est l'un des principaux courants esthétiques du xx^e siècle. Au Vietnam, les partisans de ce mouvement ont associé des éléments traditionnels aux principes modernistes, notamment le refus des fioritures et la priorité donnée

aux critères fonctionnels plutôt que formels. Le résultat – du béton, des angles droits – est frappant et se démarque des villas françaises tarabiscotées de l'époque coloniale. Le mouvement contribue à l'ancrage d'une identité vietnamienne moderne dans les grandes villes.

C'est aussi une solution pragmatique au climat tropical. Pour échapper aux températures étouffantes, les architectes modernistes du Vietnam se sont inspirés des techniques précoloniales qui permettaient de préserver la fraîcheur dans les bâtisses. Ces caractéristiques, aujourd'hui appelées "bioclimatiques", sont devenues des incontournables du style. Au 151 Nam Ky Khoi Nghia, des coursives protégeaient les appartements du soleil et des fentes dans les murs dirigeaient l'air frais vers les pièces de vie.

Des astuces du même genre sont apparues ici et là à Hô Chi Minh-Ville. À la bibliothèque des sciences générales, un chef-d'œuvre inauguré en 1971, les visiteurs sont accueillis à l'entrée par un étroit bassin. La présence d'eau devant le bâtiment est une référence au *phong thuy*, la

déclinaison vietnamienne du feng shui, et sert aussi de climatisation sommaire : l'air est rafraîchi en circulant au-dessus de l'eau, ce qui contribue à réguler la température dans la bibliothèque.

D'autres mesures permettent de limiter la chaleur, notamment un brise-soleil, une façade très ouvragée qui dévie les rayons du soleil. Selon Mel Schenck, auteur d'un livre intitulé *Southern Vietnamese Modernist Architecture* ["L'architecture moderniste du Vietnam du Sud", inédit en français], la bibliothèque est "l'un des premiers bâtiments écologiques modernes du monde". Au vu de l'agitation actuelle pour réduire la lourde empreinte carbone de l'immobilier mondial, les modernistes du Vietnam étaient en avance sur leur temps.

Aujourd'hui, parce qu'ils cherchent à entasser plus de monde dans moins d'espace et à optimiser leurs bénéfices, les urbanistes de Hô Chi Minh-Ville semblent satisfaits de fouler aux pieds cet héritage. L'immeuble situé au 151 Nam Ky Khoi Nghia sera probablement démoli. Ses habitants ont été expulsés, et la bâtisse est en ruine, étouffée par une végétation exubérante.



↑ Une bâtisse moderniste restaurée par le cabinet T3 pour The Cocoa Project.

Photo Hiroyuki Oki/T3 Architects

Ailleurs au Vietnam, le sort d'autres bâtiments est tout aussi dépendant des lubies de promoteurs immobiliers. Mel Schenck estime que plus de 90 % du bâti patrimonial ne fait l'objet d'aucune protection au Vietnam, et les rares constructions protégées datent de l'époque coloniale, peut-être parce qu'elles attirent les touristes.

En dépit de la négligence de l'État, le modernisme vietnamien suscite un regain d'intérêt. Sur place, les architectes mettent les grands principes du mouvement et son design foncièrement durable au service de projets contemporains. Début 2022, le cabinet d'architectes T3 a restauré une maison moderniste des années 1950 à Hô Chi Minh-Ville pour The Cocoa Project, un chocolatier aux pratiques respectueuses de l'humain et de l'environnement. Ils ont rénové les puits de lumière, grâce auxquels l'air chaud s'élève et sort du bâtiment, et ils ont réaménagé le jardin de devant pour améliorer la ventilation. Ces rénovations ont ainsi amélioré l'efficacité énergétique de l'ensemble.

La rénovation d'une structure existante, comme l'a fait T3, produit souvent moins d'émissions de CO₂ qu'une démolition suivie d'une reconstruction. Au Vietnam, comme

Certains des premiers bâtiments écologiques modernes ont été construits dans la ville.

presque partout dans le monde, la réhabilitation reste pourtant l'exception et non la norme. À Hanoi, la capitale, un studio appelé 1+1 > 2 Architects a récemment rénové une ancienne école élémentaire pour y loger l'Institut vietnamien des hautes études mathématiques, en s'inspirant des lignes modernistes. Des coursives végétalisées, comparables à celles du 151 Nam Ky Khoi Nghia, surplombent une cour intérieure; des auvents minimalistes préservent la fraîcheur des salles de classe. L'équipe d'architectes estime que l'impact global sur l'environnement est de 20 à 30 % inférieur par rapport à une démolition de l'école telle qu'elle était avant. Non seulement ces bâtiments sont sensés sur le plan environnemental, mais ils "s'appuient sur l'essence naturelle et culturelle de la région", souligne Hoang Thuc Hao, fondateur de 1+1 > 2 Architects.

En reprenant les idées modernistes pour donner un coup de jeune à des bâtiments plus récents, les architectes du Vietnam rendent hommage à un riche patrimoine et créent des normes en matière de constructions écologiques. Avant de raser d'autres merveilles modernistes, les promoteurs de Hô Chi Minh-Ville feraient mieux de se rappeler que les meilleures idées sont souvent celles du passé.—

Publié le 27 juin

✓ Bas-relief en ivoire datant du xie siècle, décrivant la capture des Cantabres par Léovigilde en 574. Monastère de Yuso. Photo Album/Prisma/Akg-images



Léovigilde, un Wisigoth à la tête de l'Espagne

Haut Moyen Âge — Espagne

Inlassable conquérant, ce roi wisigoth a étendu son royaume à l'ensemble de la péninsule Ibérique. Et même défié Byzance.

— La Vanguardia
(extraits) Barcelone

Nous ne savons pas grand-chose du mythique roi Arthur. Et pourtant, par l'un de ces paradoxes dont l'histoire est coutumière, il est l'un des personnages les plus connus au monde.

Face à lui, dans la péninsule Ibérique, durant ce haut Moyen Âge où vécut le mythique Arthur, un roi d'une envergure comparable reste très méconnu de la plupart des gens. Pourtant, ses hauts faits militaires sont racontés par divers auteurs. Nous possédons une chronologie de ses aventures, et même des restes archéologiques. Son nom est Léovigilde.

Peut-être ceux qui, à l'école, ont dû retenir la liste des rois goths se rappelleront-ils ce nom, qui occupe la seizième place, après son frère Liuva I^{er}, devenu roi des Wisigoths en 568. Celui-ci juge alors bon d'associer au trône Léovigilde pour gouverner les terres qui englobent l'Hispanie et la Septimanie, une région du sud de la France. Toutefois, la mainmise des deux frères sur ces territoires restait théorique.

Voyons d'un peu plus près quels étaient les ennemis de Léovigilde. Outre les seigneurs féodaux capables de lever leurs propres armées, la côte sud-est de la péninsule Ibérique était contrôlée par l'Empire byzantin, les Suèves régnaient en Galice et dans une partie du Portugal, les Cantabres [ou Lapurdes] avaient établi une sorte de pays à part, et les Vascons passaient le plus clair de leur temps à descendre de leurs montagnes pour mettre à sac la vallée de l'Èbre. Léovigilde allait lancer sa première incursion contre le plus dangereux de ces ennemis : Byzance. En 570, profitant de ce que l'Empire était harcelé en Afrique par le royaume maure romain, Léovigilde attaque les territoires byzantins. Les Wisigoths fondent avec leur cavalerie sur les terres de Baza, Guadix, la Vega de Granada ou Malaga, pillant et semant la terreur. Un an plus tard, l'affaire devient plus sérieuse, et Léovigilde parvient à conquérir Asidonie, aujourd'hui connue sous le nom de Medina-Sidonia, pour ensuite, en 572, prendre Cordoue, une localité aux mains de nobles hispano-romains qui bénéficiaient du soutien de Byzance. Avec cette dernière conquête, Léovigilde réussit à asseoir son emprise, à adresser un message de fermeté aux Byzantins et à stabiliser la frontière avec l'Empire.

En 573, Liuva meurt et Léovigilde devient le seul monarque des Wisigoths. Dans l'*Histoire des Francs*, son contemporain Grégoire de Tours le définit comme "roi des Hispaniens". Cette même année, Léovigilde commence à avoir des vues sur les divers territoires indépendants, devenus une sorte d'État tampon, qui séparaient les Suèves des Wisigoths. La première de ses attaques est dirigée contre les Sappes [de Sabarie], un mystérieux peuple qui vivait entre Zamora, León, Salamanque et le Portugal. Léovigilde les vainc avec facilité, et après avoir raflé un généreux butin, il prend la décision d'associer au trône ses fils Herménégilde et Récarède. Il manifeste ainsi son intention de créer une dynastie héréditaire. Ensuite, il continue à guerroyer, et en 574, il marche contre les

Cantabres, qui avaient créé une sorte de république, dotée de son propre Sénat. Léovigilde les met en déroute sans difficulté. Désormais, il ne reste plus aucun peuple entre les Suèves et les Wisigoths. Nous sommes en l'an 576, et le roi des Suèves, Miro, prend peur en voyant Léovigilde à sa frontière. Il propose donc de lui payer un tribut pour le tenir à distance. Ainsi, riche et puissant, Léovigilde décide deux ans plus tard d'employer une partie de ses fonds pour reconstruire Recopolis, une ville située dans l'actuelle province de Guadalajara. Recopolis allait non seulement devenir un centre administratif du royaume, mais avant tout une vitrine pour les Wisigoths, qui imitent ainsi les empereurs byzantins, fondateurs de cités. Léovigilde cherche par là à rivaliser avec leur puissance. Il trouve non seulement le temps de batailler, mais aussi d'administrer ses terres, mettant en œuvre une large réforme législative qui, notamment, autorise les mariages entre Wisigoths et Hispano-Romains, jusqu'alors interdits. Ses aventures militaires s'accompagnent également d'une réorganisation agraire, il rétablit les anciennes garnisons romaines et installe à ses frontières des soldats reconvertis en paysans, chargés de les défendre.

Et pour renforcer son prestige royal, il frappe une monnaie en y faisant graver le mot *rex*, et accroît l'autorité de Tolède, sa capitale, face aux autres villes. Tout va bien pour Léovigilde. Il règne en monarchie absolue, ses frontières

Pour renforcer son prestige royal, il frappe une monnaie en y faisant graver le mot *rex*.

paraissent assurées, et l'intégration des peuples qu'il gouverne va bon train. C'est alors que son fils Herménégilde se rebelle contre lui. Curieusement, ce furent les Vascons qui versèrent le premier sang dans cette guerre. Léovigilde chargea contre eux pour freiner leurs pillages constants, et sans doute aussi parce qu'il avait appris que son fils avait demandé de l'aide aux Suèves, aux Francs et aux Byzantins. Après sa victoire sur le front nord, et comme Herménégilde ne cédait pas, Léovigilde marcha sur Emerita Augusta (Merida), s'en emparant en 582, pour ensuite écraser l'armée de son fils et assiéger Hispalis (Séville), où le traître s'était retranché. Ce dernier sera par la suite emprisonné, puis exécuté. Miro, roi des Suèves, était mort. Et une lutte pour la couronne éclatait dans son royaume. Finalement, elle devait revenir à Léovigilde, qui, prenant prétexte de cette succession malheureuse, avait décidé d'intervenir.

La victoire sur les Suèves laissa le royaume d'Hispanie bien plus riche et infiniment plus soudé que lors de l'avènement de Léovigilde. À l'exception des Byzantins, qui allaient encore demeurer plusieurs années dans les parages, notre roi prospère avait pris tous les territoires de la Péninsule quand, en 586, il mourut dans son lit. Un fait peu habituel pour un roi wisigoth.

— David Martín González
Publié le 27 mars

NOTRE NOUVEAU HORS-SÉRIE



**Courrier
international**

Hors-série Juillet-août 2022

EUROPE : LE RETOUR EN FORCE



*Brexit, pandémie, guerre en
Ukraine... Et si les dernières crises
relançaient l'Union européenne ?
Les analyses de la presse étrangère.*

EN VENTE CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX

 **Courrier
international**

DESPERADOS VIRGIN 0,0% alc.

MOJITO



SERVICEPLAN H-Entrepris RCS Numéro 414942062



Desperados Virgin Mojito 0,0 est une bière sans alcool (0,0% vol.) aromatisée menthe & citron vert.

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.