

### É D I T O

NDDL est l'exemple même des relations incestueuses entre démesure technique, quête de méga-profits et puissance étatique.

Le projet date de 1967 et illustre une certaine conception de l'aménagement du territoire. Ses promoteurs sont restés aux Trente Glorieuses, au béton, au Concorde, au nucléaire, et à la sacro-sainte croissance. A l'époque, tous les politiques voulaient «leur» aéroport. Ayrault persiste.

L'influence du lobby du béton n'y est pas pour rien. NDDL relève d'un partenariat public-privé, mené par Vinci, qui en obtiendrait la concession pour 55 ans. Le coût du projet, sous-estimé à un peu plus de 500 millions d'euros, la moitié en argent public, serait en fait de 4 milliards d'euros au total (incluant les autoroutes).

Le 10 février 2008 le préfet Bernard Hagelsteen délivre le décret d'utilité publique, consécutif à une enquête publique recueillant 80 % d'opposants ! Deux des enquêteurs démissionnent. A Nantes, les milieux informés n'ignorent pas que Vinci joue un double coup : construire NDDL bien sûr, mais aussi réaliser une énorme opération de rénovation urbaine sur le site de l'actuel aéroport. Bien que contesté devant le Conseil d'Etat, le décret d'utilité publique est confirmé en 2009 et 2010 par la présidente de la section des travaux publics au Conseil d'Etat, Mme Marie Dominique Monfraix ...épouse du préfet. Depuis, l'Etat a commis ses troupes armées à la défense du projet.

Mais, mais ... l'opiniâtreté des ZADistes et autres opposants, la position de Mme Royal enfin dans son rôle, l'ébouriffante déclaration du Président Hollande («le projet ne verra pas le jour»), l'approche des élections feront peut-être que ce **Grand Projet Inutile** Imposé rejoindra le cimetière des éléphants blancs.

Jean-François Herouard

### 4èmes ASSISES

Comme les années précédentes, les Assises se sont tenues sur trois demi-journées, la quatrième étant réservée à l'assemblée générale annuelle de l'association.

Cette édition a été un réel succès : des interventions de qualité, qui se suivaient et se répondaient harmonieusement, des débats riches et nourris avec un amphithéâtre bien rempli, la projection d'un beau film le vendredi soir, et de manière générale, une atmosphère amicale et chaleureuse. Un grand merci encore à l'EHESS, à tous les organisateurs, intervenants et participants, ainsi qu'à nos partenaires, le Criigen, l'Institut Momentum et le site d'information Sciences Critiques.

La première demi-journée était consacrée à **la fabrique sociale de la maladie** et abordait le thème de la santé environnementale et des voies par lesquelles la production industrielle rend malade. La sociologue Annie Thébaud-Mony a argumenté avec force que les travailleurs étaient souvent les premiers exposés (exemple de l'amiante, du nucléaire), et devaient de ce fait être considérés comme des « sentinelles » de la santé environnementale. Elle a dans le même mouvement insisté sur l'organisation politique du silence et de l'ignorance, condition pour que les industriels continuent comme avant, malgré des risques aujourd'hui amplement documentés. Le biologiste Gilles-Eric Séralini a fait un tour (peu réjouissant) des différentes substances lâchées ces dernières années dans la nature, des perturbateurs endocriniens et nerveux aux OGM, tout en mettant en lumière les insuffisances de l'épidémiologie comme discipline et des réglementations publiques dans ce domaine.

La seconde demi-journée s'attachait à retracer **les évolutions du soin**, auparavant considéré comme relevant de relations humaines entre des soignants et des patients, mais aujourd'hui de plus en plus pervertie par l'emprise de la technique et l'impératif de rentabilité économique. Joël Spiroux de Vendômois (médecin) et Michel Cucchi (médecin, sociologue et directeur d'hôpital) ont tous deux mis en lumière cette évolution néfaste des systèmes de santé contemporains, bureaucratiques et gestionnaires. Les biologistes Jacques Testart et Christian Vélot ont développé un point de vue en amont de la question : les outils techniques de la médecine relèvent de plus en plus des biotechnologies, qui mènent à une instrumentalisation croissante des corps et à une absence de limites de ce qu'on peut faire, en témoignent en particulier les évolutions de la GPA et le développement des techniques d'« édition » du génome.

Cette journée très dense s'est terminée par la diffusion du film « Les sentinelles », réalisé par Pierre Pézerat, donnant la parole à des travailleurs en lutte et à ceux qui les aident, entrés en résistance face à un empoisonnement toujours nié et justifié par la raison du plus fort.

Suite page suivante ...

### NOS PROCHAINS RENDEZ-VOUS

**AG  
intermédiaire**

**4 mars 2017  
MdA**

**Le CR des  
Ateliers**

**A venir**

**Le CR des  
Assises**

**A venir**

Enfin, la troisième demi-journée désirait interroger **les imaginaires de la médecine et du soin** et identifier les grandes options qui s'offraient à nous aujourd'hui. Les interventions ont mis en lumière une alternative particulièrement tranchée. Hélène Tordjman (économiste) et Sarah Dubernet (infirmière) ont exposé les grandes lignes de la convergence NBIC et de son fondement transhumaniste. De points de vue un peu différents, elles ont critiqué l'inhumanité des relations sociales qui en découlent (e.g. télémédecine et robots soignants), et souligné la toxicité des nouvelles molécules « nano-biotechnologiques ». L'inverse de cette tendance est celle des médecines dites douces ou parallèles, dont l'historien Hervé Guillemain a montré qu'elles ont été qualifiées ainsi au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, au fur et à mesure du développement de

la médecine technicienne, dans une tentative de les légitimer pour asseoir la suprématie de la médecine moderne. Enfin, Cathy Blanc, médecin formée dans la double tradition européenne et chinoise, nous a permis de finir sur une note un peu plus douce et optimiste. Elle a rappelé l'importance de la relation à l'autre dans le soin, de la reconnaissance de l'autonomie du patient, seule à même de lui donner envie de guérir. Elle a esquissé des pratiques alternatives compatibles avec la médecine classique, comme le travail en équipes pluridisciplinaires et la qualité de l'écoute de l'autre.

Le thème des 5<sup>èmes</sup> Assises n'est pas encore arrêté. Nul doute qu'à l'instar des précédentes, il s'attache à proposer une analyse critique d'un des champs bouleversés par le déferlement technique. On n'a que l'embarras du choix.

## **TRIBUNE** Le train de nuit est menacé : Bras de fer entre sobriété et mutation technologique imposée

Le 20<sup>ème</sup> siècle a été celui de l'automobile et les années 2000 ont vu s'étendre le trafic aérien *low-cost*. Depuis, la lutte contre le changement climatique a remis en avant le rail... mais pour mieux relancer le BTP et les grands chantiers technologiques : L'engouement sans précédent pour les projets de Lignes à Grande Vitesse (LGV) a généré un gigantesque surendettement des opérateurs ferrés et finalement de l'État... pour construire des LGV non rentables, dont la fréquentation fut surestimée <sup>1</sup>. Notons aussi que les Grands Projets LGV sont destructeurs d'espaces naturels et agricoles.

Dans le même temps les voies ferrées classiques souffrent d'un grave manque de maintenance, entraînant des diminutions de vitesse, des fermetures de lignes et même des accidents graves alors que le train est un des modes les plus sûrs. Depuis 2013, la crise a contribué à freiner les Grands Projets LGV. Cependant les élus et l'Industrie ne sont pas prêts à y renoncer totalement ni à reporter les financements sur les voies ferrées classiques, pourtant moins coûteuses.

Déjà au 20<sup>ème</sup> siècle, le vélo et le tramway avaient disparu des villes pour céder la place à la voiture individuelle. Cette dernière est plus polluante, dangereuse, énergivore et consommatrice d'espace. Elle n'est pas vraiment plus efficace pour les transports urbains mais elle génère plus d'activité économique et elle se présentait comme marqueur de « modernité » et de « progrès technologique ». Comme le tramway il y a 50 ans, les trains de nuit sont avant tout victimes d'un pourrissement, plus ou moins volontaire : trains n'apparaissant pas à la réservation, correspondances absurdes aux frontières, maintenance non effectuée, annulation inopinées... cette alternative simple, efficace et bon marché est littéralement sabordée.

Les trains de nuit ont en réalité de nombreux avantages : alors que les TGV « oublient » de s'arrêter dans les villes moyennes, les trains de nuit desservent en profondeur les régions destinations. De plus, les LGV sont construites uniquement en direction « radiale » vers Paris. Les trains Intercités sont nécessaires pour les liaisons transversales entre régions. En roulant toute la nuit, les trains peuvent parcourir plus de 1500km, ils ont un potentiel pour des liaisons à l'échelle européenne où ils peuvent remplacer avantageusement l'avion. Le déplacement de nuit est très apprécié : il permet de gagner une journée à destination, en économisant une nuit d'hôtel. Leur lenteur n'est pas incompatible avec le gain de temps car ils voyagent pendant notre sommeil. Les trains de nuit utilisent les voies déjà existantes à des heures où elles sont sous-utilisées et participent ainsi à désaturer le trafic ferroviaire de jour. La construction de LGV, finalement très coûteuse aussi pour les voyageurs, amène à la suppression d'un service de qualité accessible pour une large part de la population. Remettre en avant les Intercités permettrait d'éviter des investissements colossaux dans de nouvelles infrastructures.

Le modèle des transports se joue à l'automne 2016 : l'État propose de supprimer la quasi-totalité des trains de nuit et de nombreux Intercités de jour. Il maintient le cap vers les Grands Projets LGV comme le Bordeaux-Toulouse-Dax pour 9 milliards d'Euros. Il propose aussi la « relance » par « 100 nouveaux projets » routiers, et s'obstine à construire un nouvel aéroport à Nantes. Nous sommes à un croisement pour les transports longue distance : la fuite en avant vers plus de LGV, d'autoroutes et d'aéroports ou une certaine décroissance pour réinventer les solutions sobres et efficaces dont les trains de nuit sont un symbole.

## TRIBUNE suite

La campagne « oui au train de nuit » propose un argumentaire complet <sup>2</sup> pour montrer la pertinence du train de nuit et de la rénovation des voies ferrées classiques. Les moyens de transports sobres n'ont pas de lobby pour les propulser... C'est l'énergie militante qui peut leur permettre de reprendre leur place. Une victoire dans les transports permettra d'avancer aussi dans bien d'autres domaines. Une occasion à ne pas rater !

1 Marc Fresso

[F.G.V. Faillite à grande vitesse: trente ans de TGV](#), Cherche-Midi, 2011.

2 Disponible sur <https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>

## ATELIERS D'ÉTÉ

Les ateliers "Art et Technique" se sont tenus en lien avec le festival annuel "La Belle Rouge" (Cie Jolie Môme), à St Amant Roche Savine, un sympathique village accueillant dans une ambiance conviviale, très politisé à gauche.

Nous avons réfléchi selon une chronologie des moments forts du concept d'art à travers le temps. L'évocation de la statuaire antique, des Arts dits Premiers, du mot à l'objet, et nous étions dans la magie de l'art. Puis à partir de la Renaissance (perspective), avec le rapport aux sens décrit par W. Benjamin, nous avons observé sous divers angles (Internationale situationniste – Mumford - Malevitch ...) les effets désintégrateurs de l'ère industrielle et des 2 guerres, dans l'art, l'artisanat, la pensée et les rapports sociaux avec en parallèle le fétichisme grandissant de la machine. La création artistique parle de son temps : de la représentation, l'abstraction, la contestation/propagande, au détournement (« l'urinoir » de Duchamp), la destruction transgressive et la marchandisation de luxe ou non. Les états de l'intériorité, la sensibilité, du corps et de l'outil restent en suspens dans la confrontation avec la dématérialisation de l'art numérique.

Nous avons conclu par une modeste «performance» artistique.

Le fond a été riche et les plus jeunes peuvent se dire qu'ils ont entendu parler de (presque) tout ce qui peut se dire sur l'art et son évolution. Mais nous aurions pu mieux faire dans l'ouverture de nos réflexions auprès des festivaliers à travers la tenue d'un stand ou d'une conférence sous chapiteau.

Une transcription est en cours.



## TECHNOlogos

Maison des  
associations

181, avenue Daumesnil  
75012 Paris

[www.technologos.fr](http://www.technologos.fr)  
[contact@technologos.fr](mailto:contact@technologos.fr)

## Nous avons apprécié...

- **La reproduction artificielle de l'humain** : sous prétexte d'égalité des droits homo/hétéro, la PMA est la porte ouverte à toutes les dérives : eugénisme, marchandisation du vivant, manipulation génétique des embryons, transhumanisme. de Alexis Escudero aux Editions Le monde à l'envers, Grenoble (2014)
- **Le dernier qui s'en va éteint le lumière** : essai sur l'extinction de l'humanité de Paul Jorion aux Editions Fayard (2016)
- **La siliconisation du monde** : L'irrésistible expansion du libéralisme numérique de Eric Sadin aux Editions L'Echappée (oct 2016)

## VIE DES GROUPES LOCAUX

### Marseille - Aix

> <http://technologos.fr/marseille-aix>

Le groupe a tenu son AG annuelle le 13 octobre. Le programme 2016-2017 a été défini. Intitulé *Idéaux enfumés*, il visera à démontrer la prégnance de l'idéologie technicienne sur toutes les activités politiques, qu'elles émanent des institutions ou bien des formations partidaires et associatives structurées sur le modèle classique (pyramidal). Des séminaires seront consacrés à trois ouvrages des penseurs technocritiques cités dans notre manifeste. Un débat public sera organisé autour du livre *L'illusion politique* de Jacques Ellul. Il aura lieu à l'IEP d'Aix au printemps, pendant la tenue des élections présidentielles. Est également à l'étude l'organisation de trois journées de débats avec des militants écologistes, autour du livre *Le feu vert*, de Bernard Charbonneau.

### Paris - Ile-de-France

> <http://technologos.fr/paris-idf/>

**Réunion mensuelle** : depuis le mois de mai, nous réservons un moment pour débattre autour d'un livre comme "De l'éloge du carburateur" de Matthew B. Crawford ou d'un thème comme "Les résistances". Echanges multiples et variés, dont nous avons pris l'habitude de rédiger un compte-rendu accessible aux adhérents.

**Conférence-débat** : le 2 décembre, nous accueillerons Sarah Dubernet, infirmière et nanologue, avec comme sujet « Les nanotechnologies ». Puis en début d'année, Sylvain Rey, archéologue, développera le thème de "L'évolution des outils".

**Le site Paris-IdF** présente depuis peu les comptes rendus des conférences-débats depuis 2015, ainsi qu'une zone éditoriale.

