

# L'Enfer Vert

## Projet pavé de bonnes intentions

### Ce que nous réservent les écolo-technocrates à partir du cas de Lille Métropole

« Rien n'ayant jamais été donné pour rien sur terre, si l'homme prétend s'émanciper totalement de la nature, il pourrait bien le payer d'un contrôle social total. C'est pourquoi aux menaces de catastrophes entraînées par l'exploitation sans fin de la terre s'en ajoutent d'autres, provoquées par les réactions de la matière humaine écrasée sous le poids croissant de la machine sociale, par le malaise physique et spirituel de l'homme qui ne peut tolérer de bonheur que le sien, et non celui qu'on lui fabrique dans les laboratoires et ministères. Ce paradis auquel ne manque que la part de la nature et de la liberté, du corps et de l'esprit, ne peut être qu'un enfer. Mais l'échec même, écologique et humain, de ce "progrès" ne peut que le mener à se renforcer. Pour contrôler les dangers de moyens de plus en plus puissants et fragiles parce que complexes, gérer un espace et des ressources qui s'épuisent, prévoir et maîtriser les réactions humaines qui empêcheraient de la faire, on est obligé de renforcer l'organisation. On est contraint de tout connaître, tout calculer, tout prévoir pour ce qui est de la nature et de l'homme. Et comme le phénomène dépasse les frontières, seule une organisation – un État – mondiale, gérant l'ensemble planétaire par ordinateur, peut éviter le désastre. [...] Dans le meilleur des cas, l'homme ne se serait dégagé d'une nature totale que pour se livrer à une autre, totalitaire. »

**Bernard Charbonneau, *Le Feu vert*, 1980, éd. Parangon pour l'édition 2009.**

« – Ou bien nous nous regroupons pour imposer à la production institutionnelle et aux techniques, des limites qui ménagent les ressources naturelles, préservent les équilibres propices à la vie, favorisent l'épanouissement et la souveraineté des communautés et des individus. C'est l'option conviviale ;

- Ou bien les limites nécessaires à la préservation de la vie seront calculées et planifiées centralement par des ingénieurs écologistes, et la production programmée d'un milieu de vie optimal sera confiée à des institutions centralisées et à des techniques lourdes. C'est l'option technofasciste, sur la voie de laquelle nous sommes déjà plus qu'à moitié engagés. "Convivialité ou technofascisme." »

Note de bas de page : « Dans Ivan Illich, *La Convivialité*, p154, ces remarques qui sans le nommer, visent sans doute le Club de Rome : "Une élite organisée, opposée à la croissance au nom de principes abstraits, est probablement en formation. Mais [...] elle est l'antidote industriel à l'imagination révolutionnaire. En incitant la population à accepter une limitation de la production industrielle sans mettre en question la structure de base de la société industrielle, on donnerait obligatoirement plus de pouvoir aux bureaucrates qui optimisent la croissance et on en deviendrait soi-même l'otage. La production stabilisée de biens et services très rationalisés et standardisés éloignerait encore plus de la production conviviale que ne le fait la société industrielle de croissance". »

**Michel Bosquet (André Gorz), *Écologie et liberté*, 1977, éd. Galilée.**

Je n'étais pas né quand André Gorz et Bernard Charbonneau nous annonçaient ce que nous voyons arriver maintenant : à Lille et ailleurs. Comme d'autres, je participe aux manifestations antinucléaires, contre l'autoroute A24, les OGM ou la vidéosurveillance. Depuis deux ans, j'ai été de ceux qui ont manifesté contre les nanotechnologies et en particulier le programme de dissémination de puces RFID dans la métropole lilloise. C'est alors qu'avec des amis, nous nous sommes confrontés directement aux élus verts de Lille Métropole en première ligne pour défendre ce projet "écologique" de cette métropole socialiste.

En juin 2009, j'apprends que Lille Métropole a dans ses cartons le projet de coller une puce RFID (*Radio Frequency Identification*) aux clients des transports en commun<sup>1</sup>. Le projet n'est pas clair encore mais, avec l'expérience parisienne de la carte Navigo et la critique plus générale des nanotechnologies, ma méfiance s'aigüise<sup>2</sup>. D'autant plus que l'opération est grossière.

Alors que la communauté urbaine a voté en avril 2009 sa « délibération-cadre » sur la « Mobilité » qui introduit l'usage des puces RFID dans les cartes de transports en commun, le 17 novembre, est organisé à Lille un pseudo débat sur les nanotechnologies piloté par la Commission nationale du débat public (CNDP). Cette réunion a lieu dans le cadre d'une campagne nationale. Elle doit porter précisément sur les RFID. Cette pseudo-discussion fleurit bon le téléguidage par le patronat local, et l'appriivoisement de la critique par un jeu de (contre) expertise. Nous sommes à la Chambre de commerce et d'industrie. La liste des intervenants nous permet de découvrir les promoteurs lillois des nanotechnologies, de l'industrie textile et des RFID. On retrouve Alain Cappy de l'Institut d'électronique, microélectronique et nanotechnologies basé à l'université Lille 1 ; Franck Duhamel, vice-président de l'Union des industries textiles du Nord-Pas de Calais ; Alex Türk, président de la Commission nationale de l'informatique et des libertés ; Chékib Gharbi, directeur d'EuraRFID basé à Euratechnologies à Lille ; David Simplot-Ryl de l'Institut national de recherche en informatique et en automatique, situé lui aussi à Lille 1. Comme d'autres ailleurs en France, nous avons saboté cette mascarade. La réunion annulée, les Verts et les décideurs lillois n'en poursuivent pas moins leur programme de gestion rationnelle des populations.

---

1 « Nano Brother. La carte RFID dans les transports de la métropole lilloise », *La Brique* n° 15, juin 2009.

2 *Aujourd'hui le nanomonde et RFID : la police totale*, Pièces et main d'œuvre, éd. L'Échappée, 2008.

Ce programme, quel est-il ? Il s'agit ni plus ni moins que d'équiper chaque habitant de Lille Métropole d'une carte de vie quotidienne dotée d'une puce « sans contact ». C'est un projet d'identification et de traçabilité à distance de tous les habitants du Nord-Pas de Calais. Il n'est pas défendu par une droite de la droite mais par les socio-technocrates du Parti socialiste et les écolo-technocrates d'Europe Écologie-Les Verts. Précisément, il s'agit d'Éric Quiquet et Dominique Plancke, respectivement élu aux transports de Lille Métropole et président de la commission Transports du Conseil régional, qui défendent le flicage généralisé. Des Verts. Des écolos. Vous les preniez pour leur caricature : des hurluberlus inoffensifs, babas échappés des pages de *L'An 01*, les personnages de Cabu et Gébé croqués dans les pages de *Charlie Hebdo*, de *La Gueule ouverte*, voire d'*Actuel* ou de *Libération*, vélocyclistes, végétariens, amateurs de bals folk et de fromages de chèvre. Ils s'en sont toujours défendus. Ils prouvent maintenant qu'ils avaient raison.

Afin qu'aux heures de pointe des milliers de salariés puissent s'entasser dans l'univers clos et automatisé d'une rame de métro, la « gestion » des incivilités, et donc des comportements de chacun, devient un enjeu économique primordial. La rationalisation du *vivre-ensemble* s'impose d'elle-même dans une société qui nous a définitivement réduits à l'état d'agents économiques et citoyens perdus dans l'anonymat des masses et des flux. Il s'agit d'assurer, *coûte que coûte*, la marche des transports publics. D'autant que, comparativement à la voiture, les transports en commun seraient un moyen « écologique » de transporter toujours plus. Pour les rendre plus désirables face « au défi de l'insécurité », à partir de 2002, Éric Quiquet, ce jeune technocrate cycliste, multiplie les mesures de maintien de l'ordre. Il fait d'abord installer « un dispositif humain de Prévention Médiation » de 500 « agents » en contrats d'insertion. Ceux-là qui rôdent dans les stations affublés d'une tenue orange, payés à être là. Puis viennent les 1 200 caméras installées dans les couloirs et stations de métro, auxquelles s'ajoutent, jusqu'à l'intérieur des rames et des autobus, la mise sous écoute des voyageurs. Comme ce n'est jamais assez, Lille Métropole met ensuite en place « 2 515 caméras enregistrant douze images par seconde sur disque dur amovible, qui sauvegardent 48 heures durant les vidéos à l'usage de la Police Nationale ». « Précisons que les images enregistrées sont écrasées mécaniquement » mais restent exploitables « au delà de ce délai uniquement dans le cas d'un dépôt de plainte », nous dit Quiquet. Magnifique tour de langue pour ne pas avouer que les enregistrements ne disparaîtront jamais. Dix ans après ces premiers ébats sécuritaires, les contrôleurs multiplient les opérations *coup de poing* conjointement avec la Police. Et désormais, avec les progrès apportés par les nanotechnologies et la miniaturisation de l'informatique,

Quiquet oblige chaque voyageur à s'identifier à l'entrée des transports en commun grâce à une carte à puce RFID. Dans le même temps, c'est Dominique Plancke, président de la commission Transports du Conseil régional, qui équipe les voyageurs des Trains express régionaux de cette même carte « sans contact ». Bien avant qu'un gouvernement de droite ne l'impose nationalement, nous voilà munis d'une carte d'identité électronique. Une mini société de contrôle et de surveillance propre aux flux de bétail humain voit le jour sous des auspices écolos. L'avant-gardisme technophile des Verts nous donne un avant-goût concret de la « ville ubiquitaire », de leur *Urban Web Project*, de la « France augmentée » : elle sera fluide et sous contrôle.

La technologie RFID est définitivement adoptée par Lille Métropole le 5 novembre 2010. Avec la publication de la délibération sur le site de la communauté urbaine, une série d'annexes techniques vient détailler le propos. Ces annexes décrivent minutieusement le projet. Contrariée par la publication sur Internet d'un article reprenant ces informations<sup>3</sup>, Lille Métropole les fait disparaître rapidement. Elles étaient pourtant fort instructives pour le citoyen soucieux de ce qu'on fait de lui dans cette cité si participative. On pouvait y appréhender les diverses techniques mises en place : le ticket unique RFID, la carte d'abonnement RFID, et une application NFC (*Near Field Contactless*) pour payer avec des téléphones mobiles. Adieu les tickets en papier, avec le « *tout sans contact* » et la carte « PassPass », les clients des transports en commun auront l'obligation de s'identifier à chaque fois qu'ils prennent le métro, le bus, le tramway, le TER, un vélo en libre service, une voiture en autopartage... Des autocollants RFID s'installeront sur les billets des supporters du LOSC (déjà particulièrement surveillés) qui voudront repartir en métro. Et les salariés de la Communauté urbaine devront eux aussi en être équipés pour entrer sur leur lieu de travail. À quand des lecteurs d'empreinte rétinienne pour aller au boulot ?

Pour des questions de gestion qu'elles sont seules à se poser, comme par exemple la répartition des bénéfices entre chaque transporteur *privé* du Nord-Pas de Calais, la Région et la Métropole rendent la validation sans contact « *systématique et obligatoire* » lors de chaque trajet et chaque correspondance. Leurs objectifs sont de trois ordres : permettre le « *contrôle et la loyauté sociale*, [...] *assurer la collecte systématique des données relatives aux déplacements de tous les passagers (y compris la correspondance)*, *établir la charge des véhicules* » afin de connaître « *les usages de déplacements par période*,

---

3 « À quoi va ressembler la vie "sans contact" à Lille? » et « Chronique de pataugeoire » sur [hors-sol.herbesfolles.org](http://hors-sol.herbesfolles.org).

*par ligne, par arrêt et par direction pour permettre l'adaptation de l'offre commerciale* ». Il s'agit « *d'un outil de collecte et de traitement des données billettiques (fichiers clients, vente, validation, contrôle...) permettant une meilleure connaissance de la clientèle (localisation, comportements d'achat...) favorisant le développement d'une politique [...] personnalisée.* » « *Le point de montée sera inscrit dans la carte (pour vérification au moment du contrôle ou de la correspondance) et remonté dans le système à des fins statistiques.* » Afin de rendre les tarifs du métro aussi incompréhensibles que ceux de la téléphonie mobile ou du TGV, la carte à puce offrira « *la possibilité de nouvelles offres tarifaires [...] collant au profil, aux habitudes de déplacements des clients.* »<sup>4</sup>

Notre Big Brother lillois saura à chaque instant *qui est où et quand*. Sur la carte elle-même, les informations concernant le voyageur sont celles-ci : état civil, sexe, lieu de naissance, nom et prénom, numéros de téléphone et mail (facultatif), « *l'accord pour la conservation de la photo sous format électronique* », « *l'accord pour la transmission des données personnelles à d'autres organismes autres que Transpole* », etc. Lors de la constitution de la carte, « *les données suivantes sont récupérées : Nom du client, Sexe, Civilité, Date de naissance du client, Adresse du client, Lieu de travail, Numéro de téléphone fixe, Numéro de téléphone portable, Adresse email, Informations bancaires, Coordonnées du payeur si différent du titulaire, Date et heure de la constitution, Machine de constitution, Numéro de la carte, Numéro de l'agent qui personnalise la carte* ». La machine vous a enregistré jusqu'à votre profil photographié, vous pouvez vous déplacer en toute sécurité.

L'argument gestionnaire recoupe un projet policier. À moins d'entendre la *police* comme l'organisation rationnelle de l'espace public, de l'offre de bus et métros selon la demande. En plus des messages de prévention contre les pickpockets du métro, la lutte contre la fraude est un prétexte pour faire les poches des voyageurs. La délibération de la métropole nous apprend que Transpole – l'exploitant des transports en commun, propriété de la multinationale Kéolis – dispose d'un fichier des « *fausses identités déjà référencées dans le système* ». À quoi il faut ajouter une « *liste grise* » et une « *liste noire* » des fraudeurs réguliers, des agités de la rame, des « *clients* » circulant avec un abonnement impayé. Cette « *liste noire* » ne sera jamais « *purgée et [...] contient toutes les cartes mises en liste noire depuis le lancement du système billettique* ». Avec la RFID, les contrôleurs connaissent l'identité du voyageur, son parcours, et l'ensemble de ses « *données personnelles* ». Ils peuvent ainsi tarifier les amendes selon leur « *compteur de courtoisie* » qui recense le nombre de fois « *où le client a été contrôlé en absence de validation.* » Et pour être sûr de ne rater

---

4 Vous retrouverez toutes ces informations techniques dans les annexes à la délibération de Lille Métropole republiées en note de l'article « *Chronique de pataugeoire* » sur [hors-sol.herbesfolles.org](http://hors-sol.herbesfolles.org).

personne, les fichiers de fraudeurs sont échangés « *entre partenaires de l'interopérabilité* ». À savoir : la SNCF, pour les clients des TER, les transports urbains du bassin minier, de Douai, Valenciennes, Dunkerque... Rappelons au passage que des informations sont déjà échangées avec la Police Nationale, les bailleurs sociaux, les clubs de prévention, la mairie, la Métropole ou l'Éducation Nationale dans le cadre du Contrat Local de Sécurité mis en place dès 1998. L'échange d'informations n'est plus, depuis longtemps, un fantasme de gauchiste. Avec l'informatisation et le puçage, il devient un automatisme.

Le profilage a évidemment son pendant commercial : en plus du matraquage publicitaire par voie d'affichage ou de spots audio, « *les bases de données d'usage, de vente et clients permettront des actions de marketing direct ciblées.* » « *Des réductions chez des enseignes partenaires* » seront proposées aux bons consommateurs. Et « *le système billettique permettra au client d'accumuler des points crédités au fur et à mesure des achats pour transformation en avantages.* » L'avenir du marketing est ici : publicités et offres commerciales personnalisées, taillées au fil de vos achats et déplacements, vous seront envoyées directement sur votre mobile équipé du *Bluetooth*, ou sur des écrans « intelligents » qui vous détecteront à proximité. À Paris, la RATP a depuis quelques temps installé « *400 mobiliers de communication numérique* » (des écrans publicitaires) composés de « *capteurs qui détectent les formes des visages orientés vers l'affiche* », selon *Le Point* du 28 janvier 2009. Ces écrans ne devraient pas tarder à faire leur apparition dans les couloirs du métro lillois.

En 2009 à Rennes, le transporteur Kéolis a reçu un avertissement de la CNIL pour sa carte à puce KorriGo. Les données personnelles comme les coordonnées bancaires des voyageurs étaient conservées malgré la résiliation de la carte et la promesse de détruire les informations après 48 heures<sup>5</sup>. Pour ne pas tomber dans cet écueil, à Lille, une carte anonyme pourra être distribuée. Mais la Métropole fera son possible pour que la carte « *personnalisée* » - dite aussi « *nominative* » - devienne « *générique* ». Malgré les dires d'Éric Quiquet chaque fois qu'on l'interpelle sur la question, si « *au lancement, les cartes personnalisées peuvent être gratuites, [...] la carte anonyme devrait être payante sous peine de voir le renouvellement "exploser"* ». L'anonymat aura donc un coût. Et finalement, quand la RFID aura suffisamment colonisé nos vies et nos cerveaux, Transpole pourra, si elle le souhaite, « *rendre la carte anonyme non cessible pour quelque raison que ce soit* ». À terme : finies les cartes anonymes.

---

5 « Souriez, vous êtes pucés ! », *Le Canard enchaîné*, 27 juillet 2011.

Pour nous faire accepter, si ce n'est désirer, le puçage, le fichage, le profilage et la traçabilité, les élus verts en charge du projet fourmillent d'idées, partout et tout le temps les mêmes : réunions d'information, groupes de travail obscurs avec des partenaires « vigilants » tels que la CNIL ou la Ligue des droits de l'homme, épandage de « contre-vérités » dans les médias, publicités... LMCU prévoit de bombarder les clients de Transpole de messages promotionnels, de déployer du matériel publicitaire humain, et de racoler « *au plus prêt des utilisateurs* ». Une remise de la carte pourra se faire « *en mode délocalisé* », aux abords-même des « *lycées par exemple* ». S'en prendre d'abord aux plus jeunes ? Vieille recette marketing pour faire accepter une nouvelle technologie. Et en cas de doutes, une « *hotline billettique* » nous assurera que nous sommes bel et bien pucés.

Dans la presse régionale, le Vert Quiquet nous avait prévenus. Aux côtés de l'ancien challenger de la droite locale Alex Türk jusqu'alors président de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), et la conscience politique dans les chaussettes en coton bio, il affichait sa fausse vigilance de larbin des nouvelles technologies de contrôle. Après avoir papoté cinq minutes avec la CNIL sur le développement « *métastatique* » des technologies intrusives, Lille Métropole recommande à Transpole « *un cryptage irréversible des numéros de cartes contenus dans la base de données* » pour ne pas savoir à quel nom correspond tel numéro. Que l'on soit identifié par un tatouage numérique ou un état civil ne change rien à l'affaire, mais un peu plus loin, pour terminer l'entourloupe, on lit que ce cryptage peut être suspendu à tout moment par Transpole « *en cas de fraude massive avérée* » ou « *en cas d'évolution majeure du système* ». La CNIL s'organise donc de telle façon qu'elle ne serve à rien. Ah, si ! Elle demande à ce que soit assuré un « *droit d'information, de rectification et de regard du client (dont suppression) sur les données le concernant.* » C'est à dire un droit d'auto-fichage.

Bref : « *Les limites nécessaires à la préservation de la vie seront calculées et planifiées centralement par des ingénieurs écologistes, et la production programmée d'un milieu de vie optimal sera confié à des institutions centralisées et à des techniques lourdes. C'est l'option technofasciste, sur la voie de laquelle nous sommes déjà plus qu'à moitié engagés.* » (Écologie et Liberté, André Gorz, 1977, éd. Galilée)

## Comment les Verts ont tué l'écologie politique

Dans le sillage des mouvements antinucléaires, des objecteurs de conscience, des habitants des côtes ravagées par les marées noires ou des militants pour la préservation de l'habitat, les premières organisations écologistes apparaissent dans les années 1970. On y retrouve pêle-mêle des scientifiques, des baba-cools, des paysans, des libertaires ou des gauchistes usés par l'activisme ouvrieriste. Dès les années 1950, Jacques Ellul avait montré comment le progrès technique, la recherche éperdue de l'efficacité et du « *One best way* », sont devenus le moteur et la finalité de toutes les activités. S'auto-alimentant, la Technique fait *système* indépendamment des idéologies - libérales ou socialistes. Ivan Illich démontre méticuleusement comment les systèmes scolaire, énergétique, automobile ou sanitaire, en se massifiant, deviennent contre-productifs et ont des effets contraires aux buts poursuivis : développer un esprit critique, gagner du temps, être en bonne santé... André Gorz, héritier de Marx et d'Illich, décortique ce qu'il appelle l'hétéronomie – la dépossession – due à la division technique et sociale du travail. Il privilégie, un peu naïvement, le travail en « réseau » que permettrait l'informatique « collaboratif » et les techniques prétendues douces et décentralisées comme les transports en commun. Au delà de la revendication de leur réappropriation, c'est bien la critique des moyens de production eux-mêmes qui émerge. La récupération électorale suit. Les Amis de la Terre s'engagent pour la première fois dans des élections avec la candidature écologiste de René Dumont aux présidentielles de 1974. La CFDT, le Parti Socialiste Unifié (PSU) ou des mouvements autogestionnaires chrétiens relaient la critique de la croissance, de la société dite « de consommation », du modèle de production industriel. Le non-sens d'une vie pendulaire rythmée par les besoins de l'économie trouve son écho dans le slogan « Métro – Boulot – Dodo ».

Du côté des décideurs, dès avril 1968, des scientifiques, des économistes, des hauts fonctionnaires et des patrons préoccupés par les conséquences néfastes du développement industriel créent un groupe de réflexion nommé le Club de Rome. En 1972 et 1974, un groupe d'informaticiens, de mathématiciens et de cybernéticiens du Massachusetts Institute of Technology (MIT) réalise deux études commanditées par ce club. Elles sont financées notamment par Fiat et Volkswagen, qu'une gestion efficiente des ressources en pétrole intéresse



au premier chef. Intérêt d'autant plus stratégique que, grâce à l'envolée des prix du baril, les pays exportateurs de pétrole sont sur le point de renverser les rapports de force économique avec l'Occident :

*« Avec leurs surplus d'une seule année, ils pourraient prendre le contrôle d'un nombre stupéfiant d'entreprises du Monde développé de l'Ouest, y compris des géants américains tels que l'American Telephone and Telegraph, Dow Chemical, General Motors, IBM, ITT, U.S. Steel et Xerox. Et que pourraient-ils acquérir en 10 ans ? » (Stratégie pour demain, éd. Seuil, 1974)*

Les deux ouvrages du Club de Rome intitulés *Halte à la croissance ?* et *Stratégie pour demain* vont, pour partie, poser les bases de la croissance zéro et du « développement durable ». Au delà des fadaises de communicant, le projet prétend sauver la planète des « crises » dues à la croissance anarchique de l'industrie : crises alimentaires et épidémies, surpopulation, raréfaction des ressources naturelles, pénuries, conflits militaires pour l'acquisition des ressources, croissance des inégalités, augmentation de la consommation, globalisation de l'économie, etc. Ce chaos ne demande qu'à être organisé :

*« Notre monde sans cesse plus global exige la maîtrise du futur, [...] aujourd'hui il faut surtout apprendre à s'adapter au changement, à en comprendre les conséquences, à le percevoir, le maîtriser, l'utiliser, le gérer, mieux même parfois à le provoquer. » (Stratégie pour demain, éd. Seuil, 1974)*

Pour cela, ces experts font appel à la puissance de calcul des ordinateurs, divisent la planète en dix régions à administrer, modélisent le monde en systèmes, les populations et les « ressources naturelles » en autant de « variables statistiques » nécessaires à leur gestion la plus rationnelle possible. Précurseurs de la « *planification écologique* » du Front de gauche et des Verts, ils proposent ni plus ni moins que la rationalisation centralisée de la production industrielle et agricole mondiale pilotée informatiquement par les décideurs :

*« Multiplication et interaction des variables, nécessité en outre de la réflexion sur de longues périodes, telles sont les deux caractéristiques essentielles de l'approche systémique, du recours en profondeur à la modélisation. [...] L'ordinateur et l'homme [...] vont travailler comme partenaires en mode interactif : c'est leur ensemble qui constituera le modèle, l'ordinateur se voyant chargé de tout ce qui est quantifiable, automatisable, optimisable, de tout ce qui est à caractère logiquement déductif. »<sup>6</sup>*

---

6 *Stratégie pour demain, 2<sup>e</sup> Rapport au Club de Rome*, Mihajlo Mesarovic et Eduard Pestel, éd. Seuil, 1974.

Aujourd'hui, c'est aux réseaux de capteurs et puces RFID que les Verts et IBM<sup>7</sup> veulent confier cette mission.

L'idéologie cybernéticienne, définie par Norbert Wiener comme la science « *du contrôle et des communications dans l'homme, l'animal et la machine* »<sup>8</sup> est ici mise en œuvre. Ainsi notre libre-arbitre devient-il subordonné au calcul machinique, comme semblent le souhaiter les auteurs de *Stratégie pour demain* : « *L'intelligence, c'est ce qui est ou sera du domaine de l'ordinateur. Le reste, c'est la sagesse... ou la folie.* »<sup>9</sup> Ces deux études influenceront le protocole de Kyoto, la mise en place d'un marché international des droits d'émissions de gaz à effet de serre, ou les « cartes de rationnement carbone ».

À propos de rationnement, des citoyens volontaires anglais expérimentent déjà cette gestion propre aux économies de guerre au sein de *Transition Towns* ou *Villes en transition*<sup>10</sup>, que relaie en France une frange de l'écologie militante. En prévision de la fin du pétrole bon marché, sagement quantifié, chaque citoyen se voit attribuer un quota d'émissions carbone pour diminuer sa consommation. Chaque achat, chaque déplacement fait l'objet d'un enregistrement sur une carte papier ou électronique. Ne manquent plus que les bureaucraties vertes pour contrôler chacun de nos mouvements. Selon les défenseurs de la survie rationnée, le gouvernement anglais, grand défenseur de l'écologie politique comme chacun le sait, s'intéresse de près à ces expérimentations citoyennes.

### **Les débuts de l'écologie lilloise**

Au début des années 1970, la fédération Nord Nature voit le jour pour protéger l'environnement. Les Amis de la Terre s'installent rue de Gand dans le quartier populaire du Vieux-Lille aux côtés des squatteurs, marginaux, travailleurs immigrés. À l'époque, l'écologie souffle sur les braises encore chaudes des événements de mai 68. Mais très vite, en 1977, une liste « Autogestion et Écologie » constituée par Pierre Radanne avec les Amis de la Terre et le PSU se présente aux élections municipales avec pour programme « *un contrôle populaire sur les institutions locales [et] le renforcement des moyens d'organisation autonome et de défense collective des travailleurs.* [...] *Il ne s'agit pas de donner un chèque en blanc à des notables pour qu'ils fassent de Lille ce*

---

7 Projet de « Smart planet » ou « Planète intelligente » d'IBM, [ibm.com/smarterplanet/fr/](http://ibm.com/smarterplanet/fr/)

8 *Cybernetics*, Norbert Wiener, 1948

9 *Stratégie pour demain, 2<sup>e</sup> Rapport au Club de Rome*, Mihajlo Mesarovic et Eduard Pestel, éd. Seuil, 1974.

10 « Du pic de pétrole à la résilience locale », Revue *S'Ilence* n°385, décembre 2010.

*qu'ils veulent pendant six ans* »<sup>11</sup>. La campagne tourne autour de la construction du métro. Arthur Notebart, président de la Communauté urbaine de Lille, la justifie ainsi, résigné : « *En l'an 2000, le nombre de déplacements va être multiplié par cinq, tant en raison de l'augmentation de la population que de la croissance de la mobilité et de la longueur moyenne des déplacements* »<sup>12</sup>. Dans le programme écologiste, on lit que « *le métro, le périphérique de la citadelle, la percée de la Treille montrent la politique aberrante des pouvoirs publics [et leur] priorité à la voiture et opérations de prestige* »<sup>13</sup>. Avec un score de 6,48 %, Radanne négocie entre les deux tours la création de la Maison de la Nature et de l'Environnement (MNE) rue Gosselet, et offre le fauteuil de maire à Pierre Mauroy, qui fait mine de les doubler sur leur gauche : « *Je ne pourrai comprendre un langage écologique qui puisse se satisfaire du système capitaliste* ». Autre temps, autres boniments. Radanne y gagne le poste de premier directeur de la Maison de la Nature et de l'Environnement qu'il occupe à partir de 1979. Une nuée d'associations écologistes et environnementales y élisent domicile. On y lance une radio pirate éphémère, les sous-sols cachent quelque temps une brasserie illégale pour financer des campagnes électorales. Cette bâtisse de briques en plein centre-ville abrite la faible contestation contre la centrale nucléaire de Gravelines ou contre le *Diplodocus*, un dinosaure de béton qui deviendra le *Nouveau Siècle* dans le quartier du Vieux-Lille. Une brise de fantaisie post-soixanthuitarde aère encore les oreilles des notables socialistes.

Aux municipales de 1983, la liste « Lille Écologie et Alternatives » remporte 5,41 % des suffrages dans une ville où, dit-elle, « *l'écologie a été reprise dans les discours et la propagande municipale, où l'écologie a été quasiment municipalisée par le biais de la Maison de la Nature* »<sup>14</sup>. Dans les discours, la soumission à la mairie socialiste est vivement critiquée. Michel Tirmont, éphémère porte-parole de l'écologie lilloise, voit la Maison de la nature et de l'environnement comme un instrument de « *récupération et d'étouffement* »<sup>15</sup> du mouvement écologiste. Le discours des co-listiers renvoie dos à dos les principaux prétendants à la magistrature locale : « *la gauche et la droite [...] sont technocratiques et productivistes et réduisent tout individu à n'être que l'instrument précis d'une fin précise dans un système conditionné.* »<sup>16</sup> Dans leur ligne de mire se trouve le métro, « *pensé pour sacrifier la ville à l'automobile* » du fait qu'il est construit en souterrain pour laisser la voie libre aux automobilistes. Ils relèvent ainsi l'idéologie moderniste des élus : « *Les premières lignes qu'on équipe en métro sont les dernières sur lesquelles ont circulé les tramways car elles étaient les plus fréquentées et que ce moyen qu'on a jugé*

11 *La Voix du Nord*, 10 mars 1977.

12 *La Voix du Nord*, 4 mars 1977.

13 Programme de la liste « Autogestion et Écologie ».

14 *La Voix du Nord*, 7 mars 1983.

15 *La Voix du Nord*, 8 mars 1983.

16 « Pourquoi les élus écologistes à Lille ? », programme de la liste « Lille Ecologie et Alternatives ».

dépassé il y a vingt ans avait une capacité et une fiabilité plus grandes que les autobus. »<sup>17</sup> Entre les deux tours, ils se disent « irrécupérables » et envoient une fin de non-recevoir aux socialistes. Ils n'acceptent « ni strapontin vert, ni consignes de vote » qu'ils considèrent comme du « marchandage »<sup>18</sup>.

En 1984, nationalement, l'écologie électorale accouche d'un parti qui ne se reconnaît guère dans une gauche pétrie du productivisme rouge-rose : Les Verts. Ce parti peine d'ailleurs à trouver une cohérence, tiraillé entre sa branche « fondamentaliste », partisane derrière Antoine Waechter d'une protection de l'environnement dépolitisée, et les « réalistes », taxés de complicité avec les socialistes tel Pierre Radanne. En mars 1988 le journal écologiste des Flandres *Le Héron déplumé* les prend à partie :

« Après s'être saisis de l'image environnementaliste de l'écologie, cette poignée de salariés de la MNE [autour de Dominique Plancke, son directeur depuis 1983] s'empare de son image politique pour lui imprimer un virage à gauche, détruisant l'indispensable indépendance de notre mouvement. »

Entre dépolitisation et carriérisme, le parti Vert se cherche encore. Mais la tendance gestionnaire semble irrésistible. En 1986, *Vert Contact*, le mensuel national des Verts, l'admet dans un article intitulé « Je dis oui » : « *Le mouvement écolo continue de refuser le choix de l'efficacité.* » Mais, parce qu'il y a toujours un *mais*, « *l'électorat veut des gagnants. Nous sommes donc contraints de faire apparaître une nouvelle culture et pratique politique. Il ne faut plus avoir peur de la "perversion institutionnelle des sphères politico administratives".* » Les Verts ne tarderont pas à s'immiscer dans les exécutifs locaux dont l'élection à la proportionnelle leur est avantageuse.

### **Les premières responsabilités des Verts**

Le 5 décembre 1986, Pierre Mauroy et une cinquantaine de notables locaux vont visiter la toute nouvelle gare lyonnaise de la Part-Dieu qui accueille depuis peu un TGV lancé à 320 Km/h depuis Paris. Le lendemain, *La Voix du Nord* commente :

« *L'expérience de l'association de développement de la région lyonnaise est particulièrement intéressante. [...] Élus, chambres de commerce ont voulu améliorer le "produit" Lyon, service, culture et activités sportives comprises, pour éviter une aspiration de l'activité vers Paris. Une aspiration que Pierre Mauroy craint pour Lille, ce qui justifie sa volonté de faire autour de la gare : "quelque chose de costaud..."* »

---

17 « Circuler dans Lille », programme de la liste « Lille Ecologie et Alternatives ».

18 *Ibid.*

Envieux, le maire de Lille en veut autant pour sa ville. La mise en concurrence des « métropoles » alimentée par un agglomérat de patrons et d'élus est lancée. C'est à qui aura la ville la plus dynamique, la plus capable d'attirer les investisseurs et les touristes. Chaque potentat de province veut désormais sa connexion ferroviaire à grande vitesse, son métro, son tramway, son événement sportif ou culturel à résonance européenne. L'Agence pour la Promotion Internationale de Lille Métropole (APIM) - composée de la Communauté urbaine et de la Chambre de commerce et d'industrie Grand Lille - se charge à partir de 1985 de la « valorisation » du potentiel économique, industriel, de recherche et de formation de Lille, et de faciliter l'implantation d'entreprises. Pendant ce temps, le quartier du Vieux-Lille continue son lent et douloureux processus de *gentrification*.

Le 3 mars 1989, sous un crachin matinal, Pierre Mauroy est à Lille sud entouré de son équipe municipale. Il offre aux caméras et à des centaines de personnes le spectacle de l'implosion de la première barre HLM des « Biscottes »<sup>19</sup>. On est à quelques jours des élections municipales. Une banderole annonce de manière cynique : « *L'avenir, ça se construit* ». Pendant que le maire raye de la carte une barre « insalubre » et propice à la « délinquance », la Chambre de Commerce et d'Industrie préfère souligner « *les apports économiques du T.G.V [prévu entre Paris et Lille pour 1993] et du Tunnel sous la Manche* »<sup>20</sup>. Les écologistes aussi sont en campagne. Ils disent refuser le « *tout voiture et tout métro* »<sup>21</sup> et proposent « *une aide sérieuse aux locataires face aux promoteurs agressifs.* »<sup>22</sup> Le 25 février, *La Voix du Nord* relate la conférence d'Antoine Waechter donnée à la Maison de la nature et de l'environnement en soutien à la liste écolo « IDEAL 89 » dirigée par Dominique Plancke : « *Anonymat, perte d'identité, pollution, dislocation du corps social, fuite de population caractérisent, à ses yeux, l'urbanisation moderne. Les écologistes souhaitent inverser le phénomène du mal-vivre, d'autant qu'ils ne sont pas "antiurbains".* » Alterurbains mais pas trop, les candidats d'IDEAL 89 ne sont pas « *hostiles à la réalisation du train rapide* »<sup>23</sup>, à condition qu'il soit « *souterrain* ». La grandiloquence et l'inutilité sociale de l'aménagement urbain ne sont plus décriées. D'ailleurs, les candidats écolos « *ne sont pas opposés à des négociations éventuelles leur permettant d'obtenir les moyens de faire avancer les choses comme ils le souhaitent.* »<sup>24</sup> Avec ces nouvelles dispositions, l'établissement de la liste est désormais tout un art : les « compétences », le « réseau », la « représentativité » et la « bonne conduite » vis-à-vis des préceptes écologistes sont privilégiés. Et on se méfie des

19 France 3 Nord-Pas de Calais, le 3 mars 1989, sur ina.fr.

20 *La Voix du Nord*, 5 mars 1989.

21 *La Voix du Nord*, 18 février 1989.

22 *La Voix du Nord*, 5 mars 1989.

23 *La Voix du Nord*, 31 janvier 1989.

24 *Ibid.*

« *tendances gauchistes ou centristes qui peuvent voir dans les Verts une nouvelle force politique, encore inorganisée, à "renverser"* »<sup>25</sup>. Forts de leurs 8,41 % au premier tour, les écolos négocient des places éligibles sur la liste de l'ancien premier ministre Pierre Mauroy avec qui ils n'ont pas de « *divergence insurmontable* » : « *Nous avons toujours eu la prétention d'être pragmatiques* » annoncent-ils dans *La Voix du Nord* le 15 mars. Deux jours plus tard, les anciens de la liste « Lille Écologie et Alternatives » de 1983 regrettent d'avoir été écartés par « IDEAL 89 » et refusent la consigne de vote pour Mauroy : « *Si l'union avait été faite au début de la campagne sur une base claire de non-désistement, l'écologie à Lille n'aurait-elle pas atteint les mêmes scores [de 10 % en moyenne nationale] pour ne pas être obligés de passer par une négociation qui n'a même pas porté sur les problèmes de fond : élections des conseils de quartier au suffrage universel et T.G.V. ?* »<sup>26</sup> Signe que l'écologie se professionnalise dans la politique, « IDEAL 89 » répond qu'elle n'est pas « *une candidature de témoignage mais une volonté politique de participer à la gestion de la ville.* »<sup>27</sup> Après négociations, quatre membres de la liste vont donc gérer la ville avec Pierre Mauroy : Dominique Plancke, adjoint à l'environnement, Guy Hascoët, futur secrétaire d'État de Jospin, Daniel Rougerie, un ancien maoïste, et Denis Jagu. Dans toute la France, les Verts font une entrée remarquée dans les exécutifs municipaux.

Ils font campagne contre la construction d'Euralille, le troisième centre d'affaires français, ce « *quelque chose de costaud* » de Pierre Mauroy qui doit s'étendre sur 110 hectares en plein centre-ville. Des milliers de mètres carrés de bureaux, un palais des congrès, des hôtels luxueux et un centre commercial vont se loger à l'abri de plusieurs monstres de verre et d'acier autour de la future gare TGV Lille Europe. En 1991, Mauroy vote Euralille. Pour les Verts et leurs soutiens, c'est un échec. En 1992, l'élue verte Marie-Christine Blandin prend la présidence du Conseil Régional du Nord-Pas de Calais. C'est une première en France. Afin d'éviter la vassalisation par le Parti socialiste, les Verts de Lille quittent la majorité municipale en 1993. Dans la région, ils deviennent une force politique institutionnelle « *poil à gratter* », comme ils aiment à le dire. Au point que Pierre Bellanger, patron de la radio Skyrock et proche de Jean-Louis Borloo, se présente aux législatives de 1993 sous la bannière Génération Écologie. Pierre Mauroy y voit un moyen de faire baisser la pression des Verts.

---

25 Guy Hascoët repris par Y. Boucher et B. Villalba dans *Le militant, la compétence et l'éthique : les conditions de l'investiture chez les Verts*, Politix. Vol. 3, N°9. Premier trimestre 1990.

26 *La Voix du Nord*, 17 mars 1989.

27 *La Voix du Nord*, 18 mars 1989.

Au début des années 1990, le principal ressort des élites socialistes et patronales pour justifier leurs grands travaux est de jouer sur la réalité d'une ville délabrée – les délocalisations d'usines ayant appauvri le quotidien des lillois. Pour la presse nationale, Lille c'est le Bronx façon *Germinal* : « *Le chômage y est endémique. La drogue y a fait une apparition ravageuse. Mais la capitale du Nord se voit en carrefour européen. Et prépare l'avenir* » selon *L'Express* du 4 mars 1993. La morosité grisâtre du Nord, les chômeurs, les drogués (et les consanguins ?) doivent faire place nette au dynamisme des classes créatives et justifient la *reconquête* du quartier du Vieux-Lille par les promoteurs immobiliers. À la veille des municipales de 1995, *La Voix du Nord* ne passe pas une journée sans parler de drogue, d'alcool et de sécurité. Le film *La Haine*, et son tableau de la vie de banlieusard, fait un tel carton dans les salles de ciné que des dizaines de jeunes prennent d'assaut la FNAC pour accueillir Mathieu Kassovitz, le réalisateur. Le mouvement des chômeurs organise marches, manifs et occupations derrière la toute jeune association « Agir ensemble contre le chômage ». Les Verts, eux, tiennent un rassemblement sur la Grand'Place pour réclamer des pistes cyclables. La campagne électorale opposant Alex Türk à Pierre Mauroy, attaqué pour son clientélisme, est très dure. Entre les deux tours, le maire sortant annonce la candidature de Lille aux Jeux Olympiques de 2004 et le Front National se maintient au deuxième tour avec Carl Lang en tête de liste. Malgré le soutien de la Ligue communiste révolutionnaire, les Verts se sont effondrés au premier tour, minés par la concurrence de Génération Écologie. Mais ils gardent tout de même quelques places à la communauté urbaine et à la mairie. Alex Türk, grand perdant, se retire de la vie politique locale.

### **La professionnalisation des Verts**

Six ans plus tard, en 2001, les Verts font un score de 15,52 % au premier tour des municipales. D'un tel score, il serait idiot de ne pas profiter : « *Pour les Verts de Lille, l'enjeu est de s'inscrire dans la durée, pour le parti socialiste c'est de passer d'une culture de l'hégémonie à une culture de contrat...* » pense Éric Quiquet<sup>28</sup>. Le rapport de force s'installe avec leurs alliés de la majorité municipale : « *Durant le 20<sup>e</sup> siècle le socialisme municipal a marqué de son empreinte l'histoire de Lille. [...] Au 21<sup>e</sup> siècle la gauche sera écologiste* »<sup>29</sup>. Les Verts veulent ni plus ni moins qu'être la force politique du siècle naissant, et cultivent leur image d'élus compétents. Le dilettantisme du siècle passé est révolu : « *La reprise en main de l'ensemble des dossiers d'urbanisme sera une priorité forte des Verts* »<sup>30</sup>. Martine Aubry, nouvelle maire de Lille, leur ouvre des postes à responsabilité. Les Verts sont mûrs et

---

<sup>28</sup> *Lille, Vert avenir, 6 ans de transformation écologique*, Éric Quiquet, éd. Sansonnet, 2007.

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

peuvent désormais s'adonner aux joies de l'aménagement du territoire.

En trente ans, les premiers écolos utopistes à la coiffure touffue ont laissé la place à des professionnels, décontractés mais sérieux, cyclistes mais urbains. La culture gestionnaire et technicienne remplace la fantaisie des débuts. L'ex-autogestionnaire Pierre Radanne est devenu « expert en questions énergétiques », nommé à la présidence de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), et futur conseiller de Martine Aubry dans sa campagne aux primaires socialistes de 2011. Dominique Plancke, désormais élu à plein temps comme tant d'autres, s'accroche comme un beau diable à son « *strapontin* » malgré la poussée des jeunes arrivistes venus profiter d'un parti qui monte. En atteste son mauvais résultat aux élections internes visant à établir la liste verte aux élections régionales de 2009. Il parviendra à sauver son poste et repasser devant la jeune garde après une tambouille ésotérique. Les enjeux électoraux ont leurs raisons que la démocratie interne au Parti ignore<sup>31</sup>.

---

31 *Nord Eclair*, le 25 octobre 2009.



## Les Verts optimisent le trafic de masse

Désormais au pouvoir, les Verts adoptent le programme et les idées des socialistes séculaires : « *Moi aussi je veux une métropole vitrine* »<sup>32</sup> lâche Éric Quiquet à quelques semaines des municipales de 2008.

L'étymologie du mot « métropole » nous enseigne qu'elle est la « ville-mère », définie par les géographes et les sociologues comme le résultat d'une « *concentration de population et d'urbanisation massive, mais aussi, et peut-être surtout, [une concentration] des fonctions économiques supérieures en matière de décision, de direction et de gestion des systèmes économiques.* »<sup>33</sup> Qui dit logique « concentrationnaire » dit désertification des campagnes et intensification des transports de masse : « *Les transports de plus en plus rapides, en particulier le train, participent de cette accentuation de la différenciation spatiale. [...] Les progrès techniques réalisés dans le domaine de la communication et des transports ont engendré ce que l'on nomme des "effets tunnels".* »<sup>34</sup> Sous le règne de Pierre Mauroy, maire et premier ministre, le TGV et le tunnel sous la Manche ont rapproché Lille à une heure de Paris et Bruxelles, et à deux heures de Londres. Avec l'approbation des Verts, plus soucieux des gaz à effet de serre que de la *fonctionnalisation* des territoires et la surpopulation urbaine<sup>35</sup>.

Le procès intenté jadis par ces mêmes Verts contre « *l'urbanisation moderne* » est-il clos ? Depuis une trentaine d'années d'écologie urbaine, leur discours ménage la chèvre et le chou. À l'encontre de l'étalement urbain, des zones pavillonnaires ou des centres commerciaux périphériques, il prône une ville « *compacte* », « *dense* » et « *intense* ». Dans son livre *Lille, Vert avenir*, Éric Quiquet la voit même comme un « *rempart à la crise écologique* » dans la mesure où elle permet de « *mutualiser les services et les équipements* », ce qui diminue notre « *dépendance au pétrole* » et réduit notre « *empreinte environnementale* ». À l'heure où 50 % de la population mondiale vit en ville, l'idéologie métropolitaine n'est plus uniquement et trivialement économique, elle nous

---

32 La suite de la citation est : « *mais la métropole vitrine c'est avant tout le quotidien des habitants* ». *Nord Eclair*, 8 décembre 2007. Qui n'a jamais rêvé d'être une vitrine ?

33 Marc Bonneville cité par Stéphane Leroy dans « Sémantiques de la métropolisation » publié dans la revue *L'Espace géographique* n°1, 2000.

34 Stéphane Leroy dans « Sémantiques de la métropolisation » publié dans la revue *L'Espace géographique* n°1, 2000.

35 À ce titre, vous pouvez lire *Gare au TGV !* de Claude Guillon, éd. Car rien n'a d'importance, 1993. Ou *Relevé provisoire de nos griefs contre le despotisme de la vitesse à l'occasion de l'extension des lignes du TGV*, éd. Encyclopédie des Nuisances, 1991.

sauve du dérèglement climatique. Au milieu des transports collectifs en « site propre » – à savoir qu'ils empruntent une voie qui leur est « propre » –, des couloirs de bus, des pistes cyclables et des logements « passifs », une nature écologiquement domestiquée rend ses « services gratuits » au citoyen. Les hectares d'« espaces verts » à « gestion différenciée » – anciennement parcs et jardins – garantissent une bonne « qualité de l'air » – de l'air frais, quoi. Les « trames » vertes, bleues ou noires (pour les animaux nocturnes) comme les « corridors écologiques », les poétiques « coulées vertes », les « connexions biologiques » et les « ceintures vertes » assurent une grande « diversité végétale », font apparaître de très beaux « potentiels de nature », comme autant de « niches de biodiversité ». Tout est pensé, planifié, contrôlé jusqu'à notre « qualité de vie » et celle des « générations futures ». C'est merveilleux.

### **Toujours plus de transports**

On l'aura compris : parmi les infrastructures qui font la métropole verte, les transports en commun jouent un rôle central. En bons partisans du moindre mal, les Verts nous serinent à longueur de temps les avantages comparatifs des métros, bus et tramways, moins émetteurs de gaz à effet de serre que la voiture individuelle. En attestent les propositions faites en 2002 par Marc Santré, élu municipal vert aux transports de Lille, pour faire face à la « congestion » routière, appelée aussi, en langage techno-médical, « thrombose » :

*« L'implantation souhaitée en ville de générateurs de déplacements (commerces, bureaux, logements, stade...) ne peut se poursuivre qu'en dehors du modèle qui veut devenir la norme : une voiture par habitant (ou salarié) en âge de conduire et en capacité financière de se le permettre. Les opérations en cours (pour ce qui est encore possible) ou en projet doivent être analysées de ce point de vue (EuraLille II, EuraSanté, Euratechnologies, Maisons de Ville, agrandissement du stade...) »<sup>36</sup>*

Pour eux, concentrer la population et les activités sur un territoire exigü n'est pas un problème mais une solution. Le tout est de bien l'aménager. Voyez Singapour et Tokyo.

Éric Quiquet arrive au début du troisième millénaire au poste de vice-président en charge des transports de Lille Métropole. Ses réalisations et ambitions sont caractéristiques de cette intensification de la métropole par le développement des transports collectifs, et lui permettent de nourrir des prétentions aux législatives de 2012. La délibération-cadre Mobilité qu'il fait signer à Lille Métropole le 17 avril 2009 planifie la politique de déplacements en métropole sur

---

<sup>36</sup>Propositions d'orientations portées par Marc Santré, adjoint au maire, *Les déplacements à Lille, vers d'autres choix*, janvier 2002.

vingt ans. Elle nous donne rendez-vous avec l'Histoire : « *Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle* ». À la manière de ces militants des *Villes en transition* qui utilisent les méthodes psychologiques réservées aux personnes dépendantes de la drogue ou de l'alcool, Lille Métropole veut nous faire décrocher de notre « *addiction au pétrole* », et créer un homme nouveau : ce bon Terrien écologiquement correct et respectueux des consignes de bonne pratique en temps de survie. *À nous de vous faire préférer le métro*, dirait un publicitaire. À l'ancienne mobilité « *qui doit faciliter l'insertion sociale de tous* » s'ajoute désormais une mobilité « *respectueuse de l'environnement [et] nécessaire pour construire une métropole "post carbone"* »<sup>37</sup> : construction d'un tram-train pour affréter la main d'œuvre extra-lilloise jusqu'aux *bassins d'emploi*, doublement des rames de métro entre Lille et Roubaix pour affréter la main d'œuvre jusqu'à la ville qui détient peut-être le record national de chômeurs, et développement de l'offre de transports collectifs avec l'objectif de passer de 100 à 200 millions de passagers par an d'ici 2015. Le tout accompagné de l'immuable discours sur l'« *intermodalité* », à savoir la possibilité de passer de la voiture, au métro ou au train sans ruptures ni difficultés : « *Ces interfaces que sont les parcs relais, les pôles d'échanges, les gares deviennent des endroits stratégiques, où se mesure la qualité d'un réseau de transports.* »<sup>38</sup> Stratégiques pour quoi ?, pour qui ? Pour nous faire perdre du temps à en gagner et créer l'image d'une ville qui « bouge », entre autres.

### **Une alternative à la voiture individuelle ?**

En quoi le métro représente-t-il une alternative à la voiture ? En rien. Il apparaît plutôt comme un moyen de transport *supplémentaire*. Entre Lille et Roubaix, nous avons depuis trente ans à la fois le métro *et* l'autoroute, toujours plus chargés l'un et l'autre avant et après les heures de bureau. Quand on pose aux Verts la question de la place de la voiture, leur réponse est des plus confuse. Toujours dans son livre *Lille, Vert avenir*, Éric Quiquet relate la discussion que Marc Santré et lui ont eue avec M. Jeansou, le président régional de l'Automobile club, accessoirement commissaire de police : « *S'apercevant qu'il n'avait pas face à lui les caricatures qu'il pouvait redouter, il entra dans un dialogue constructif.* » À cet instant, nos deux hérauts de la lutte contre les gaz à effet de serre se préfèrent en caricature de politiciens pragmatiques qui manient la douce langue de la mesure et de l'aménagement : « *Nous lui expliquâmes que les Verts n'avaient pas l'intention d'interdire la voiture en ville mais d'en faire un maillon de la chaîne de mobilité en complémentarité avec les transports en commun.* » Bref : nous aurons des routes et des autoroutes

---

37 Délibération-cadre Mobilité de LMCU : « *Engager la métropole lilloise vers la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle* », 17 avril 2009.

38 *Ibid.*

vertes, des lignes de métro vertes, des voies ferrées vertes et des lignes de bus vertes ravageant le territoire. Et en quoi consiste leur verdeur ? Elles ont reçu le label des technocrates verts :

*« Nous affirmons ici notre volonté politique qui s'inscrit dans la continuité du combat de Lille Métropole pour accueillir le TGV au cœur de la ville, qui nous a permis de créer Euralille et de connaître un essor sans précédent des activités tertiaires. [...] Les aéroports de Zaventem à Bruxelles et la gare TGV Roissy-Charles-de-Gaulle constituent, à moins de cinquante minutes de Lille, des éléments essentiels à la desserte de la métropole, formidables portes d'accès à la planète. »<sup>39</sup>*

Se souviennent-ils que les Verts du début des années 1990 étaient opposés à Euralille ? Non.

Malgré le « *réformisme révolutionnaire* »<sup>40</sup> dont se drapent les Verts, la rhétorique écologique du développement des transports en commun est aujourd'hui le *b.a.-ba* de toutes les métropoles. Qu'elles soient aux mains de la droite ou d'une gauche verdie, toutes veulent leur tramway, leur métro, leurs pistes cyclables ou leur parc de vélos en libre service pour satisfaire « les besoins en mobilité » des métropolitains. Comme leur politique événementielle et culturelle clinquante, le développement des moyens de transports urbains est un argument pour faire « rayonner » une métropole auprès des électeurs, des touristes et des classes supérieures que l'on souhaite attirer. Nos élus rompus à l'écologie-marketing justifient ainsi la croissance infinie des moyens de transport : « *Le dynamisme et le rayonnement de la métropole reposent sur une facilité accrue des échanges tant à l'intérieur de la métropole qu'avec les territoires extérieurs.* »<sup>41</sup> À la suite d'animations culturelles organisées en 2010 pour lancer le mythe des « Grands boulevards » qui ont joint Lille à Roubaix en 1911, Lille Métropole va sortir *L'atlas du tramway dans les villes françaises*. « *Ainsi, l'histoire du tramway dans notre métropole, du Mongy au projet de tram-train trouve sa place au sein des monographies livrées par l'auteur et validées par nos services. [...] Cet atlas, de nature à renforcer notre communication institutionnelle, valorisera l'image de notre collectivité dans sa politique de déplacements.* »<sup>42</sup> On aura compris que l'enjeu est l'image de marque de la ville et non la vie de ses habitants.

Le bénéfice est donc bien, au *bout du compte*, économique. Quelle surprise. Dans un monde asservi à l'économie, à quoi servent les transports en commun sinon à en lubrifier les rouages ? Chez les Verts aussi, le *droit* à la mobilité devient un *devoir* de mobilité qui nous impose de

39 Délibération-cadre Mobilité de LMCU : « Engager la métropole lilloise vers la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle », 17 avril 2009.

40 *Lille, Vert avenir, 6 ans de transformation écologique*, Éric Quiquet, éd. Sansonnet, 2007.

41 Délibération-cadre Mobilité de LMCU : « Engager la métropole lilloise vers la mobilité du 21<sup>ème</sup> siècle », 17 avril 2009.

42 Subvention pour la production de « L'atlas du tramway dans les villes françaises », 1<sup>er</sup> avril 2011.

perdre de plus en plus de temps dans les transports en commun, pour aller toujours plus loin consommer, se faire exploiter, ou s'aérer. Une enquête sur les déplacements urbains commandée par Lille Métropole en 2006 révélait que 46 % d'entre eux étaient motivés par le travail et la consommation, 24 % par les loisirs, et 13 % par l'école ou l'université. Et l'ADEME d'ajouter, comme s'il s'agissait d'une fatalité extra-humaine : « *Les Français parcourent aujourd'hui quarante-cinq kilomètres par jour : c'est neuf fois plus qu'il y a cinquante ans. Qu'en sera-t-il dans trente ans ?* ». La croissance des flux de marchandises et d'humains semble infinie. Avec les Verts, la question n'est pas de savoir *pourquoi* se déplacer, mais *comment* se déplacer plus, plus vite et plus loin, tout en respectant son prochain, sa génération future et le monde dont elle va hériter. Rappelons qu'au petit jeu de l'échelle des nuisances, la fameuse *empreinte écologique* des métros, qui transportent pourtant plus vert que vert, est tout aussi néfaste que le dérèglement climatique imputé à la voiture individuelle. Les mégawatts d'énergie nucléaire engloutis par le métro automatique, le tramway électrique ou le *data center* nécessaire à la gestion de la billetterie informatique ne sont pas les priorités du moment, pour les Verts<sup>43</sup>. Le développement des métropoles peut continuer *bon train*.

### **Le Canal Seine-Nord-Europe : un autre train de marchandises**

À la manière de leurs camarades grenoblois qui soutiennent le projet de trains de marchandises à grande vitesse Lyon-Turin, les Verts nordistes sont de farouches défenseurs du monstrueux canal Seine-Nord-Europe. 550 kilomètres d'autoroutes - dont l'A1 entre Paris et Lille, la plus empruntée d'Europe - un aéroport international à Lille-Lesquin, 145 kilomètres de littoral au bord du détroit le plus fréquenté du monde, trois ports maritimes à Boulogne-sur-mer, Calais et Dunkerque, 576 kilomètres de canaux de fret et vingt ports fluviaux, 1 552 kilomètres de voies ferrées dont une ligne TGV, et un tunnel sous la Manche ne suffisent plus à rapprocher les producteurs des consommateurs. En 2015, un canal de fret à « grand gabarit » acheminera marchandises et cailloux pour bâtir les mégapoles du nord de l'Europe. On ne vous parle pas d'un charmant canal bordé de peupliers traversant la campagne mais d'une saignée de cent kilomètres, large de cent mètres et profonde de 4,5 mètres. 57 ponts, sept écluses, quatre plates-formes d'activités, cinq quais céréaliers, deux quais de transbordement, cinq ports de plaisance, un pont-canal élevé à plusieurs mètres de hauteur pour « *préserver* » les marais de la Somme et faire passer des péniches de 135 mètres de long embarquant 2 500 tonnes de fret au dessus de

---

<sup>43</sup> Rien que « *les "fermes" de serveurs informatiques consomment 7 % de l'électricité en France, sept fois plus qu'en 2005* » selon *Le Monde* le 8 juillet 2011. Et « *en 2020, les «data centers» américains rejeteront autant de CO<sup>2</sup> que les avions* » prédit *Le Figaro* le 22 avril 2010.

nos têtes, rien qui n'effraie les Verts, au contraire. « *Les projets d'infrastructures doivent améliorer ou restaurer la biodiversité, en d'autres termes, que le génie civil ou mécanique se doublera du génie écologique* »<sup>44</sup> assure Dominique Plancke, le vert président de la commission Transports du Conseil régional. On batifole en plein délire. Peu importe que les Chambres de commerce et d'industrie, les professionnels du transport, les ports industriels de Dunkerque mais surtout d'Anvers comptent transporter 15 millions de tonnes de fret par an sur ce canal d'ici 2020, multipliant par quatre le transport de marchandises entre Paris et Lille, Plancke persiste à vouloir « *mieux exploiter les autoroutes* », « *mieux desservir les plates-formes* », « *mieux remplir les TER* », « *mieux faciliter l'intermodalité* » pour ainsi mieux « *éviter la saturation* ». Grâce aux Verts, le transport de marchandises ira donc... pour le mieux.

À grands coups de peinture verte et de « transports doux », les écologistes se sont agenouillés devant « *un projet emblématique de cette politique [du Grenelle de l'environnement]* » selon Mme Kosciusko-Morizet, alors secrétaire d'État à l'écologie. Le projet a beau être mené par d'aussi nuisibles que Bruno Bonduelle, président de la Chambre de commerce et d'industrie, et mis en œuvre par Nicolas Bour, polytechnicien fabricant de centrales nucléaires et de barrages hydroélectriques, l'ONG France Nature Environnement se réjouit de son *partenariat constructif* avec l'Observatoire de l'environnement de Voies Navigables de France (VNF). L'ADEME, quant à elle, « *accompagne les programmes de recherche relatifs aux changements de technologie (véhicules propres, biocarburants)* [et] *s'intéresse également à l'organisation des différents moyens de transports* »<sup>45</sup> comme celui du canal. Devançant les inévitables grincheux qui ne comprendraient rien aux délices de l'aménagement industriel des paysages, Dominique Plancke attend beaucoup de cette entreprise participative qu'est la « *Maison du Canal pour Seine Nord. [Elle] accueillerait chasseurs, pêcheurs, naturalistes, scientifiques et aménagés* » pour mieux absorber les contestations. Bref, la carotte d'une utopique démocratie technique dans laquelle les rapports de force économiques seraient remplacés par la seule rationalité commune, un procédé que Plancke a expérimenté lorsqu'il siégeait à la Commission nationale du débat public. Pour *Le Courrier picard* du 19 février 2010, il n'y a pas de doute : « *La Maison du canal, c'est un peu la maison du bonheur, la maison des curieux, la maison du projet. L'antichambre du canal Seine-Nord-Europe. Le lieu de toutes les découvertes. Un endroit où l'on pourrait admirer les ouvrages d'art qui jalonnent le tracé, s'imprégner des principes de*

---

44 Intervention de Dominique Plancke au Conseil économique et social régional du 24 juin 2009 : *Réunir les conditions d'une offre logistique régionale pour la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe*.

45 Nathalie Frelier, adjointe de l'ADEME en région NPdC lors d'un débat organisé par Voies Navigables de France le 27 juin 2005 avec notamment Bruno Bonduelle, Dominique Plancke et Nicolas Bour sur le thème *Le canal Seine Nord Europe : opportunités économiques et perspectives de développement durable*.

*construction du pont-canal de Cléry et de la gigantesque écluse de Moislains.* » Et pourquoi pas des rendez-vous amoureux dans la gare de triage.

L'efficience – le ratio entre l'énergie gaspillée et le résultat – règne en maître. Pour Dominique Plancke partisan du moindre mal techno-industriel, « *il ne s'agit plus seulement aujourd'hui de transporter des marchandises de façon fiable et économique, il est impératif de garantir l'efficacité énergétique des chaînes logistiques.* »<sup>46</sup> Comment alors transporter toujours plus de marchandises sans trop nuire à l'« environnement » ? En créant un « *pôle d'excellence logistique, en lien avec le pôle de compétitivité I-Trans. [III] pourrait initier ou piloter la recherche sur l'efficacité énergétique des chaînes et des systèmes logistiques et celle sur la promotion des comportements et des chaînes de déplacement et de transport durables.* »<sup>47</sup> Sous la littérature verte, la littérature grise. Les Verts ne se contentent plus de gérer les nuisances, ils les produisent. Depuis 2005, Lille Métropole, les Conseils Régionaux de Picardie et du Nord-Pas de Calais, les entreprises Bombardier, Alstom, Eurotunnel, Réseau Ferré de France, Arcelor-Mittal, Valeo, et des chercheurs de Lille 1 et de l'Université de Picardie Jules Verne collaborent dans un pôle de compétitivité à « *vocation mondiale* » nommé I-Trans. La solution pour soulager « la planète » de tout le mal qu'ils lui font, ils la cherchent dans une logistique et des transports plus « *intelligents* ». Leurs trois « *axes d'innovation* » sont « *l'intégration environnementale : optimisation de la gestion de l'énergie ; diminution des bruits et vibrations ; réduction de l'empreinte carbone* », la « *fiabilité et sécurité de l'exploitation* » et la « *compétitivité industrielle : amélioration de l'efficacité et de la flexibilité industrielles ; développement de nouveaux modèles socio-économiques de l'innovation.* »<sup>48</sup> Les litanies du développement durable et de l'écologie industrielle sont increvables. En 2011, grâce au Programme Investissements d'Avenir de l'Ademe, I-Trans se lance dans la Recherche et Développement de technologies visant la Mobilité multimodale intelligente (2MI) : « [Ce programme]  *vise à utiliser le numérique comme outil d'aide à la mobilité des personnes et à la mise à disposition de services.* »<sup>49</sup> Ce peut être la « *création d'un système de mobilité plus simple et plus rapide pour l'utilisateur et l'entreprise* »<sup>50</sup> comme la traçabilité des marchandises et des humains par la dissémination de puces RFID et l'élaboration de logiciels d'espionnage à distance des stocks et des flux. Pour le transporté moyen, I-Trans développe « *l'information multimodale des voyageurs [...] basée sur la gestion des flux d'informations (informations sur la gestion des correspondances, des informations*

46 Intervention au Conseil économique et social régional du 24 juin 2009 : *Réunir les conditions d'une offre logistique régionale pour la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe.*

47 Intervention au Conseil économique et social régional du 24 juin 2009 : *Réunir les conditions d'une offre logistique régionale pour la mise en œuvre du Canal Seine Nord Europe.*

48 I-trans.org.

49 Délibération de LMCU portant sur son *Soutien au pôle de compétitivité I-Trans dans le cadre du projet "2MI : Mobilité Multimodale Intelligente"*, 8 avril 2011

50 Présentation de l'Appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME.

*touristiques, ludiques... sur le billet électronique : le e-ticket). En somme, il s'agit de contribuer à rendre le "voyage intelligent" ». « Intelligent » signifie-t-il qu'à terme la machine, devenue indispensable à notre survie, nous aura abrutis ? Peut-être, car pour « développer la mobilité dite "en partage" » et « l'auto-stop numérique », nous aurons besoin de notre « GPS multimodal », des « réseaux sociaux » qui favorisent notre « management mobilité », d'un « accès base de données » en « Open data », ou d'un « smartphone » et ses « applis téléchargeables »<sup>51</sup>. L'incarcération dans un monde-machine n'est pas discutable. Sans quoi nous mourrions de faim et de froid dans l'obscurité de l'ignorance et la terreur climatique. Mais qu'est-ce que cette mobilité censément désirable, exigée en fait de tout un chacun ? Sûrement pas celle des nomades touaregs, tuvas ou roms mais celle du salarié déplaçable d'une fonction à l'autre, d'un site à l'autre selon les besoins du marché.*

Puisqu'on n'arrête ni la croissance, ni le progrès, ni les flux, il faut déjà anticiper la saturation du canal Seine-Nord-Europe. Dominique Plancke et son parti s'enthousiasment à l'idée de marchandises débarquées en façade maritime grâce à « l'autoroute de la mer » et à ces « bateaux à grande vitesse » lancés depuis l'Andalousie pour nous approvisionner en pétro-tomates et techno-concombres<sup>53</sup>. Ou grâce à l'« ecoport » de Calais qui sera plus vert qu'un simple port sans préfixe d'ici 2015. Pas une miette de la camelote produite aux quatre coins du village global ne manquera aux habitants de la métropole lilloise.

---

<sup>51</sup> *Place et usages des technologies dans la mobilité*, sur [i-trans.org](http://i-trans.org).



## Les écologistes verdissent la technopole

Martine Aubry apparaît pour la première fois à Lille sur la liste socialiste des municipales de 1995. Éluë maire en 2001, charge à elle de développer cette métropole *in progress* commencée par Pierre Mauroy, grand bâtisseur d'infrastructures. Avec Aubry, le marketing municipal redouble d'intensité. La manifestation *Lille 2004, capitale européenne de la culture*, puis l'association Lille 3000 et ses festivités bisannuelles, ont pour fonction de valoriser l'image de la ville et de renforcer son « attractivité ». À chaque fois, la « culture » réinvestit les usines désaffectées pour mettre en scène le renouveau techno-indutriel de la région. « *Attractive et rayonnante* », le slogan de la maire de Lille en 2011 évoque l'image d'une ville « qui bouge », désormais connectée à l'Europe. Finie la représentation du chômage et de la misère, la mairie peut légitimement faire du gringue aux « turbocadres » : « *J'espère que vous aurez envie de revenir dans notre ville pour y vivre et y développer vos activités* » lance-t-elle à un parterre d'ingénieurs et de chefs d'entreprises au salon des biotechnologies Eurobio en septembre 2009. *Bienvenue chez les Ch'tis*.

Durant les années 1980 et 1990, les industriels du Nord ont délocalisé leurs usines et envoyé les ouvriers à l'ANPE. Comme partout en France, l'activité économique se resserre sur la *conception* et intensifie les efforts portés sur la recherche et développement (R&D). Les élus des collectivités locales courent après la « matière grise », et la métropole devient *technopole*. D'après le sociologue Jean-Pierre Garnier, la technopole s'emploie à « *rassembler sur un même lieu des ateliers, des laboratoires, et des locaux universitaires pour concrétiser "sur le terrain" la "nouvelle alliance" entre les entreprises de pointe, la recherche de haut niveau et l'enseignement supérieur* »<sup>52</sup>. Le cercle vertueux du développement technopolitain s'imagine ainsi : au sein de ses pôles de « *compétitivité* », « *d'excellence* », et autres superlatifs volontaristes, la recherche universitaire, les industriels et les pouvoirs publics joignent leurs efforts pour soutenir l'*innovation* technologique et devenir ainsi les *moteurs* de l'économie et du renouvellement urbain. Profitable alliance des pouvoirs publics qui financent des universités et des laboratoires, des chercheurs qui mettent au point de nouveaux produits et procédés, et des industriels qui les fabriquent et nous les vendent.

---

52 « Les technopoles : des métropoles de déséquilibre ? » par Jean-Pierre Garnier dans la revue *Quaderni* n°6, 1988.

Et les représentants de l'écologie institutionnelle, qu'en pensent-ils ? Lorsqu'ils ne sont pas aux commandes, ils accompagnent ou promeuvent des projets de recherche techno-scientifique à faire se retourner dans leurs tombes les fondateurs de l'écologie politique.

### **Recherche, industrie et collectivités locales : le trépied de la reconversion métropolitaine**

Le 11 décembre 2009, les élus de Lille Métropole élargissent leurs « compétences » au soutien à la recherche universitaire. En plus de leur budget en matière de développement économique, ils soudent un peu plus la recherche publique aux industries régionales :

*« Le principal enjeu de cet élargissement des compétences communautaires consiste à accompagner les universités lilloises dans la constitution d'un pôle scientifique métropolitain d'excellence et de rayonnement international, [...] et son rapprochement étroit avec les entreprises, favorisant ainsi le développement économique et social de notre territoire à partir d'un potentiel de Recherche & Développement (R&D) conforté. »* (Délibération de LMCU : « Prise de compétence en matière de soutien à la recherche »)

Ce discours ronflant ne fait que radoter à l'envi les rengaines progressistes qui font de la recherche le moteur de la croissance, et donc *in fine*, du bonheur sur Terre : « *Lille Métropole, consciente de la place de l'université et de sa recherche dans le développement économique, s'est d'ores et déjà engagée fortement dans le soutien à la candidature des universités publiques lilloises à l'appel à projet Campus.* »<sup>53</sup> En septembre 2009, l'État, dont on ne peut supposer une quelconque connivence avec le socialisme municipal, retient le projet Campus Grand Lille comme « *Campus International* ». Pour toujours plus d'excellence, il regroupe les trois universités publiques en une seule Université Lille Nord de France, accompagnée de deux *Learning Centers* (sic) : des bibliothèques numériques propres à accélérer l'*innovation* technologique. Désormais, « *les grands projets de recherche scientifique et technologique, autour principalement des Sciences et Technologies de l'Information et de la Communication (STIC), la Biologie - Santé et les textiles et matériaux innovants [entrent] en cohérence avec les filières d'excellence économique soutenues par Lille Métropole* »<sup>54</sup>. Si vous demandez son avis à une chercheuse comme Sandrine Rousseau, élue Europe Écologie au Conseil Régional en charge de la Recherche, et vice-présidente de l'Université Lille 1, elle vous répondra que « *le plan Campus peut permettre aux universités lilloises, créées bien avant les autres, de rester*

53 Délibération de LMCU : « Prise de compétences en matière de soutien à la recherche », septembre 2009.

54 Délibération de LMCU : « Campus Grand Lille - Signature de la convention partenariale de site entre Lille Métropole et le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur "Université Lille Nord de France" », le 6 juillet 2010.

*en tête de la course.*»<sup>55</sup> Mais quelle course ? Celle des ravages industriels, de la « destruction créatrice », du saccage du territoire. Quand on vous disait que les Verts n'étaient plus des cyclistes végétariens mais des technocrates pointus et de haut rang.

### **L'autonomie des universités dans la fuite en avant techno-industrielle**

Dans son « *Projet stratégique* » pour la période 2010-2013, l'Université Lille 1 voit son rôle comme « *majeur dans la mise en œuvre du nouveau modèle de développement économique et social, largement fondé sur la recherche et l'innovation. [...] Ce rôle est particulièrement crucial, et très bien reconnu par les milieux socio économiques et les collectivités territoriales, dans une région Nord-Pas-de-Calais et une Eurométropole lilloise en pleine mutation économique.* » Au temps pour la recherche fondamentale et la pureté de la science. L'université elle-même vante son apport dans les nouveaux modes d'extraction de la plus-value : nouvelles marchandises, amélioration des procédés industriels et aménagement le territoire. Au centre des stratégies de développement et de reconversion urbaine, « *elle est naturellement un acteur majeur du parc "Euratechnologies", consacré aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, et du parc "Eurasanté".* » Elle joue toujours un « *rôle majeur* » en participant activement au « *Campus Intelligence Ambiante* », « *Campus Interdisciplinaire sur la Sécurité et l'Intermodalité des Transports - CISIT* » et « *Maîtrise Énergétique Des Entraînements Électriques - MEDEE* » et au « *pôle de compétitivité Matériaux à usage domestique (MAUD) et le Pôle Textiles Hautes Performances (Up-TEX).* » Étudiants et chercheurs n'ont d'autre avenir que celui d'auxiliaire de la machine économique.

Les joies de percer les secrets du Big Bang, l'enthousiasme d'une quête des origines de l'humanité, l'amour d'une recherche scientifique désintéressée, la neutralité et l'objectivité des programmes de recherche ne sont qu'une fable tout juste bonne à duper le gogo venu s'émerveiller des formidables *progrès* présentés un week-end par an lors d'une très ludique *Fête de la science*. Ce n'est pas la corporation des chercheurs publics qui couine tant pour *sauver la recherche* qui s'en plaindra. Peu importe l'objet de cette recherche et ses commanditaires, les pôles d'excellence succèdent aux « centres culturels » dans les ruines des vieux sites industriels, et deviennent les moteurs des stratégies des élites patronales et socialistes.

---

55 *Nord Eclair*, le 6 décembre 2010.

## L'Union de la recherche, des industries textiles et des écologistes

À cheval sur Roubaix, Tourcoing et Wattrelos, la zone de l'Union est une friche de 73 hectares abandonnée il y a quelques décennies par les patrons d'usines textiles. Les projets *revitalisants* sont sur le point de voir le jour, avec le concours financier de l'État et des collectivités locales. Les habitants déplacés n'ont plus qu'à se plier à l'offensive économique en cours. La grande bourgeoisie catholique et industrielle, après avoir *déserté* Roubaix, *réinvestit* les lieux. Kipsta, une marque d'Oxylane-Mulliez, a prévu d'y implanter sur 8,5 hectares « *des zones de pratiques sportives (en intérieur et en extérieur), un magasin consacré aux produits Kipsta, un restaurant, un centre de formation interne, des salles de réunions pour les fédérations, les clubs locaux, les écoles...* »<sup>56</sup> Pour son directeur Franck Demaret – également président du club d'entreprises Fondation agir contre l'exclusion (FACE) créé en 1993 par Martine Aubry – cette « *usine* » sera dédiée à la conception des produits Kipsta et au profilage marketing des clients : « *Mettre au point un prototype et le faire tester en direct peut nous faire gagner des années dans le lancement d'un produit.* »<sup>57</sup> On s'en réjouit pour lui.

À côté de ce « *pôle d'excellence* » dédié à l'abrutissement par le sport et ses marchandises, le pôle de compétitivité Up-Tex, spécialisé dans le textile technique, va implanter son Centre européen des textiles innovants (CETI). André Beirnaert, « *le patron des patrons textiles* »<sup>58</sup> et ancien directeur des usines La Lainière, des Tissages Lepoutre, de Peignage Amédée ou Pingouin Stemm, en est le promoteur principal. Pour ce patron, Up-Tex « *a permis un rapprochement désormais aisé entre chercheurs [de Lille 1] et entreprises* ». Patrons, collectivités locales, chercheurs, ne manquent plus que les artistes pour nous faire avaler la pilule. Depuis 2007, Up-Tex et le CETI, via leur association Clubtex, financent l'exposition itinérante de Lille 3000 intitulée *Futurotextiles*. Cette exposition « *artistique* » et résolument avant-gardiste est chargée d'en faire la promotion :

« [Des] *perspectives* [sont] *ouvertes par les progrès de la chimie, de la micro et de la nanotechnologie. Basalte tissé, dentelle lumineuse, filtres écologiques, vêtements communicants : l'industrie textile de la région, soutenue par son savoir-faire traditionnel, est fortement impliquée dans le développement de ces textiles extrêmes. [...] On s'attardera donc avec curiosité sur les fameux textiles dits « intelligents ». [...] Respirants, thermo-régulés, communicants, anti-bactériens, anti-UV, bio sensoriel, anti magnétique, énergisants, photovoltaïques, photo-luminescents, antifongiques, anti-stress, à fibres optiques, ou micro encapsulés...* « *Futurotextiles* » *fera la lumière sur tous ces textiles du troisième millénaire.* »  
(Présentation de l'exposition « *Futurotextiles* » du TriPostal, Lille 3000, 2006)

<sup>56</sup> Lavoixeco.com, 21 mars 2009.

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Eco 121 (59+62), le mensuel des acteurs économiques du Nord-Pas de Calais, Avril 2010.

Qui mieux que l'armée peut profiter des « *textiles rétro-réfléchissants rendus artificiellement transparents en reproduisant le paysage qui se trouve derrière eux [et] invisibles à l'œil et aux radars* »<sup>59</sup> ?

Le patronat nordiste continue de faire et défaire une ville au gré de ses perspectives commerciales. Qu'en disent les Verts ? Comme d'habitude, ils se proposent pour fleurir les balcons ou choisir la couleur des bancs :

« *Nous avons fait des propositions [...] en vue d'intégrer au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme les projets associatifs [...]. Par là, nous montrons notre capacité à produire de l'expertise. Sans bouleverser l'économie du projet, nous voulons y faire entrer des choses non prévues. [...] Le CETI, KIPSTA... nous avons l'opportunité de construire l'écoquartier ensemble, avec ces forces-là, et non pas séparément* »<sup>60</sup> annoncent les responsables écolos de l'Université populaire et citoyenne et du Collectif de l'Union.

Sous le règne de l'industrie textile, sur des terrains et des nappes phréatiques ravagés par 150 années de rejets chimiques et de solvants dus à la teinturerie et au nettoyage de la laine, nos écolos se satisfont de jardins familiaux, d'habitat écologique partagé, de transports doux *via* le canal réaménagé, d'apiculture urbaine, d' « *espaces dédiés à la biodiversité* », de « *trame verte* ». La boucle est bouclée quand Lille Métropole veut faire de l'Union le plus grand écoquartier de France. Et quand, en 2009, la zone de l'Union est reconnue « *projet d'avenir* » par le concours « *écoquartiers* » du Ministère de l'écologie. Les travailleurs taiwanais, chinois, coréens, thaïlandais, indiens ou pakistanais des usines Oxylane remercieront les Verts roubaisiens du soin apporté à la qualité environnementale des logements de leurs exploitaires.

### **Les bonnes opérations d'Eurasanté**

À Loos, toujours dans la technopole lilloise, on trouve Eurasanté, « *l'agence pour le développement économique de la santé de Lille* » (sic) : biotechnologies, informatique appliquée au corps humain, industrie biomédicale, recherches génétiques... un condensé de vie artificielle, de vaccins qui rapportent gros, ou de bricolage génétique d'ingrédients pour nous sauver de l'obésité ou du diabète. Le pôle Nutrition Santé Longévité, avec ses 278 millions d'euros investis depuis 2005, finance la recherche et le développement « *d'ingrédients fonctionnels et de médicaments* », ou améliore « *la qualité des produits alimentaires notamment par le biais de procédés de transformation industriels* » pour

---

59 Zdnet.fr, 16 novembre 2007.

60 Vincent Boutry de l'Université populaire et citoyenne et du Collectif de l'Union dans *La Voix du Nord*, 1<sup>er</sup> février 2011.

le compte des entreprises Bonduelle, Mc Cain, Lesaffre ou Roquette. Des frites surgelées et des petits pois en boîte.

Parmi d'autres amis de la nature, Eurasanté héberge les sièges français des sociétés chimiques et pharmaceutiques GSK, Genfit ou MacoPharma-Mulliez, spécialisées dans les biotechnologies. Depuis 2009, Bayer Santé et Bayer Schering Pharma y sont accueillies avec la déférence due aux créateurs d'emplois et de richesses. Bayer, vous connaissez ? L'entreprise qui a inventé le gaz moutarde ? Cette arme chimique qui brûle les yeux, les muqueuses et la peau à travers les vêtements porte également le nom d'ypérite depuis sa première utilisation par l'armée allemande le 11 juillet 1917 à Ypres, sur la frontière franco-belge. C'est l'entreprise Bayer qui a permis à plusieurs prix Nobel de chimie de mettre au point cette arme. Bayer, c'est aussi le scandale de l'huile frelatée qui a fait 600 morts en Espagne dans les années 1980. C'est le génie de la recherche chimique qui mettait au point dans les années 1930 les organophosphates, tantôt gaz toxiques (comme les gaz sarin ou tabun) utilisés par l'armée irakienne pour tuer des Iraniens, tantôt pesticides utilisés par l'agro-industrie. C'est le pesticide Gaucho, responsable du massacre des abeilles. C'est le colza génétiquement modifié. Et ça s'appelle toujours Eurasanté : les empoisonneurs ne sont-ils pas les mieux placés pour fournir le remède nécessaire ?

Les élus Verts de Lille Métropole, volontiers faucheurs du dimanche, amis personnels de José Bové tel Dominique Plancke, n'en ont pipé mot. À aucun moment il n'est question de se pencher sur les *causes* agro-industrielles des épidémies d'obésité ou de cancers. Ce serait économiquement suicidaire. Quand l'entreprise pharmaceutique Genfit réclame 500 000 euros d'avance pour ses recherches et la commercialisation du GFT 505, une « *molécule propriétaire* » contre ce diabète imputable à toutes les saloperies que nous fait ingérer l'agro-industrie, les Verts votent à l'unanimité et sans rechigner<sup>61</sup>. Éric Quiquet, élu aux transports de Lille Métropole et soucieux du confort des chercheurs d'Eurasanté, prévoit d'allonger la ligne 1 du métro pour la faire arriver jusqu'à leur laboratoire, et de leur offrir un tram-train tellement écolo. Marie-Pierre Bresson, élue municipale verte à la coopération décentralisée et promise à la tête de liste écologiste aux municipales de 2014, avait prévu un contrat de partenariat sur les biotechnologies entre Eurasanté, Euratechnologies et Life Sciences Park à Haïfa, après sa visite en Israël de juillet 2009. Life Sciences Park, c'est le centre de recherche en biotechnologies porté par le Campus Technion :

---

61 Conseil communautaire du 1<sup>er</sup> juillet 2011.

« De la mécanique aux nanotechnologies, de la médecine à l'informatique, ce campus concentre l'essentiel du génie israélien et irrigue tout la société. C'est aussi là que l'armée recrute ses spécialistes et envoie ses « étudiants-soldats ». Pour le pays, la recherche est aussi une question de survie. » (Le Monde, 13 août 2011)

La santé, ça sert aussi à faire la guerre. Il aura fallu que Martine Aubry, sous la pression de militants pro-palestiniens, annule la réception d'une délégation israélienne. Mais rien sur les biotechnologies, ni chez les Verts ni ailleurs. Et il est incertain que ce partenariat de recherche soit définitivement enterré.

### **Le despotisme numérique et la e-vie**

Dans le quartier des Bois-Blancs, Euratechnologies se présente comme un « Pôle d'excellence économique dédié aux technologies de l'information et de la communication ». C'est la « cathédrale des nouvelles technologies » pour Martine Aubry qui se voit déjà en mère supérieure de la ville augmentée<sup>62</sup>. Dans cette ancienne usine textile, réhabilitée avec 51 millions d'euros d'argent public<sup>63</sup>, 1 500 salariés préparent le commerce et la vente à distance du futur, principalement pour le compte de la première fortune française, la famille Mulliez. Auchan et Decathlon – rebaptisé Oxylane – y sont parties prenantes avec l'université Lille 1 dans le cadre du Pôle de compétitivité des industries du commerce (PICOM). Leurs projets de recherche en consommation assistée par ordinateur sont éloquentes :

*« Analyse d'informations extraites de vidéos de surveillance afin d'améliorer la personnalisation d'offres commerciales : extraire et analyser les orientations du regard et des parcours clients notamment dans le point de vente puis prédire les déplacements et les achats ; dispositif d'informations, d'aide ou d'assistance du client sur son mobile, variant selon le lieu où il se trouve ; élaborer un système de paiement innovant associant la technologie sans contact (à moyenne distance différente de NFC) et de la reconnaissance par éléments biométriques... »<sup>64</sup>*

Aussi technologisé soit-il, le job de ces chercheurs reste la vente de boîtes de conserve et de chaussettes en nanomatériaux anti-transpiration pour jouer à la baballe. Les techniques de marketing n'ont pas de limites. Si nous acceptons aujourd'hui l'espionnage de nos comportements, pourquoi refuser l'analyse de nos réactions aux stimuli publicitaires par des outils neurotechnologiques ?

<sup>62</sup> Martine Aubry le 28 avril 2011 lors de sa 1<sup>ère</sup> réunion publique de bilan à mi-mandat à Euratechnologies dans le quartier des Bois-Blancs.

<sup>63</sup> « À Lille, chercheurs et geeks partagent leur savoir-faire », *Le Monde*, 8 février 2011.

<sup>64</sup> *Les projets labellisés* sur Picom.fr

Surtout, les locataires d'Euratechnologies ont reçu pour mission de Lille Métropole de virtualiser la ville et ses habitants, de les numériser, de les tracer, de les identifier pour connaître leurs comportements, d'automatiser les services, les paiements, etc. On y trouve Digiport, « *centre de ressources et d'expertises en TIC [Technologies de l'Information et de la Communication]* ». À côté du *e-commerce*, ils développent leur *Urban Web Project*, en anglais s'il vous plaît :

*« Le développement et l'aménagement urbains connaissent aussi une mutation, premièrement, pour sortir d'une logique d'infrastructures (rues, espaces verts, habitations) et intégrer une logique de flux, d'interactions, de services et, deuxièmement, pour associer les habitants à la conception pour être au plus près de leurs besoins et usages de la ville. L'utilisation des TIC et leurs capacités de développement et d'organisation de réseaux d'informations et de services doivent être intégrés à la définition des nouveaux services »<sup>65</sup>*

C'est de vous qu'on parle. Ça vous plaît de n'être plus que l'élément d'un flux ? Aidés des nouvelles technologies, les futurs aménageurs, c'est eux. Ça tombe bien, Lille Métropole vient de se doter d'un Schéma d'aménagement numérique pour le déploiement du Très haut débit Internet afin de leur faciliter la tâche :

*« [Il s'agit d'] un enjeu de développement durable et solidaire [on allait le dire], "d'attractivité" et de "compétitivité". [...] Cette révolution technologique permettra de fournir davantage de services adaptés, et dans de meilleures conditions, à l'ensemble des habitants, établissements publics, entreprises... sur le territoire métropolitain : les usages liés à la e-démocratie, la e-santé, l'e-éducation, au e-commerce,... permettent d'envisager un développement des process de l'intervention publique en matière de services apportés au territoire. »<sup>66</sup>*

Autrement dit : notre e-vie sera enregistrée et téléguidée pour produire le meilleur de la fourmilière-machine. Voilà pourquoi ces gestionnaires 2.0 du moindre recoin de notre vie sociale veulent tout connaître de nos déplacements, de nos achats, de notre état de santé, de nos revenus, de nos relations familiales, bref, de tout ce qui leur est nécessaire pour nous « *faciliter la vie* » - qu'on le veuille ou non.

Euratechnologies héberge également EuraRFID, financé par Lille Métropole pour son projet U-City de ville ubiquitaire. *Ubiquitaire* signifiant *partout*, leur ville a vocation à être... partout. Ils

---

65 Digiport.org

66 Délibération cadre - Approbation du Schéma d'Aménagement Numérique de Lille Métropole, 1<sup>er</sup> juillet 2011.



veulent parler d'une ville où tout est communicant grâce aux réseaux RFID et à l'*Internet des objets* : « Disséminer des réseaux d'objets interconnectés dans l'espace urbain ; augmenter l'environnement quotidien de l'usager ; offrir une plate-forme ouverte et contributive d'informations et de ressources numériques liées à la vie du citoyen (déplacement, commerce, transport...). »<sup>67</sup> L'Internet des objets, c'est ça : étendre Internet au monde réel en intégrant une puce RFID aux produits de consommation courante, au mobilier urbain, aux téléphones portables, aux moyens de transport, aux publicités pour les faire communiquer entre eux et les suivre à distance *via* leur identité virtuelle (adresse Internet URL). Outre la possibilité de tracer un produit et son propriétaire, les puces RFID permettent d'identifier les humains. C'est l'objet du projet *Lille[Numérique]XXL* qui prévoit de tous nous doter d'une *Carte de vie Quotidienne* à puce RFID. L'idée est de « déployer une offre de services publics et commerciaux dématérialisée, sans rupture et mobile, alliant sécurité et liberté [sic], [...] accessible par les équipements mobiles sans contact tel que les téléphones portables NFC, clés USB NFC, cartes sans contact [i.e. RFID], tablette ou PDA [Personal Digital Assistant, « organisateur » électronique]... L'enjeu est de constituer une identité collective territoriale à travers la mutualisation de services des différents domaines d'activités : transports, activités scolaires/périscolaires, activités culturelles, activités sportives et de loisirs. »<sup>68</sup> Cantines scolaires, bibliothèques municipales, cinémas, piscine seront des points de contrôle.

En 2011, Euratechnologies a reçu un million d'euros de Lille Métropole, notamment pour assurer le développement de la ville ubiquitaire :

« La région Nord-Pas-de-Calais dispose de presque 1 000 chercheurs dans le domaine de l'intelligence ambiante (l'intelligence ambiante se focalise sur l'espace, le service et le comportement de l'utilisateur). [...] Nous devons étudier les comportements de citoyens (le comportement de l'utilisateur) vis-à-vis de ces nouveaux technologies [sic] et faire de notre région un précurseur dans ce domaine. [...] La Stratégie Régionale à l'Innovation a pour ambition de faire de Lille la deuxième métropole ubiquitaire derrière Tokyo. [...] Nous allons favoriser l'acceptabilité des usages de ces technologies en anticipant les demandes des citoyens et de la réglementation. [...] Nous proposons d'avoir un site (ville ou quartier) où cette notion d'ubiquité soit utilisée. Nous choisissons une ville (Lille, Villeneuve d'Ascq ou Roubaix-Tourcoing) comme site pilote pour des applications dites de mobiquité. »<sup>69</sup>

Oui, vous avez bien lu : mobiquité. Les Verts applaudissent de toutes leurs tentacules. Le modèle revendiqué par ces chercheurs et Lille Métropole est le quartier commerçant et

---

67 Projet U-City de Carte de vie Quotidienne : *Lille XXL, la Métropole réinventée, durable, numérique et solidaire* à retrouver sur [hors-sol.herbesfolles.org](http://hors-sol.herbesfolles.org).

68 Conseil communautaire du 5 novembre 2010 portant sur la subvention à Eurarfid.

69 *Plan d'actions 2011 d'Euratechnologies*. Annexe à la délibération du Conseil communautaire du 28 janvier 2011 portant sur la subvention accordée à Euratechnologies.

d'affaires Ginza à Tokyo. Depuis 2007, le quartier est balisé par plus de 10 000 étiquettes RFID placées dans le mobilier urbain et les stations de transports en commun. Elles permettent de géolocaliser les passants, de les rabattre dans les rues et les magasins vers les offres commerciales, de leur envoyer des publicités personnalisées sur leurs téléphones portables, ou de faire des achats. Ce qu'ils appellent « *vie augmentée* » nous abaissera au stade du techno-zombie programmé pour marcher droit entre les étals de la grande distribution.

### **Les flics, c'est automatique**

Le 4 janvier 2010, *La Voix du Nord* nous dévoile les derniers *progrès* de la « vidéosécurité » apportées par l'Université des sciences et technologies de Lille 1. Avec le projet FOX – MIIRE (*Multimedia, Image, Indexing and Recognition*), 25 chercheurs travaillent depuis 2008 « *sur l'extraction du comportement humain à partir des flux vidéo. Nous étudions de nouveaux descripteurs de mouvement qui étendent les descripteurs actuels pour détecter et suivre les comportements humains. [...] Nous considérons quatre grands domaines de validation : le regard, l'événement, l'émotion et la reconnaissance de personnes. Nos études sont réalisées à deux niveaux d'échelle : l'individu et la foule.* »<sup>70</sup> Et Chabane Djeraba, le directeur, de préciser dans notre monopole local de production quotidienne de papier : « *Nous sommes très novateurs ici dans le domaine de l'extraction d'informations vidéo et de leur application au comportement humain. C'est, par exemple, une caméra qui surveille l'escalator d'un grand magasin, détecte une chute ou un mouvement de panique, et alerte immédiatement la sécurité. La caméra analyse également les mouvements de foules anormaux, la circulation routière et permet d'alerter en temps réel en cas d'incident. [...] Un agent de sécurité face à un mur d'écrans ne peut pas tout voir en même temps. Nous ajoutons une couche d'intelligence au système vidéo, qui permet de détecter les problèmes et d'agir de suite.* »<sup>71</sup> Le poste de contrôle sécurité situé dans les locaux d'Euralille, ses dizaines d'écrans qui montrent les couloirs de métro et les rues ne rateront pas un seul comportement « suspect ». Restez chez vous le plus possible, ne courez pas mais ne stationnez pas non plus trop longtemps, évitez de rejoindre le moindre attroupement, ne roulez pas à contre-sens en vélo, marchez droit devant vous, gardez votre visage découvert pour permettre votre identification, ne traînez pas trop tard le soir et la sécurité de tous sera préservée. Merci.

### **Pour une vie augmentée – ou diminuée ?**

Tout est dit, tout est là, écrit noir sur blanc. Tous les moyens sont bons pour pressurer un *territoire* et ses habitants jusqu'à l'os : par l'enregistrement, le contrôle et le fichage informatique

<sup>70</sup> <https://www.lifl.fr/FOX/securedWiki/doku.php>

<sup>71</sup> *Lavoixeco.com*, le 1<sup>er</sup> avril 2010.

de nos déplacements, de nos achats, de nos loisirs, de nos lectures, Lille Métropole et les chercheurs d'Euratechnologies nous préparent le pire des mondes. Lorsqu'ils se gargarisent d'expressions telles que « ville augmentée », c'est pour mieux nous *réduire* à n'être que des consommateurs ou des suspects dont l'anonymat n'a plus lieu d'être. Quand ils nous parlent de « transports intelligents », de « vidéos intelligentes » ou d' « intelligence ambiante », il faut entendre l'intelligence comme une traduction de l'anglais qui signifie en fait « Renseignement », que l'on retrouve par exemple chez la *Central Intelligence Agency* (CIA), l'agence centrale de renseignement étatsunienne.

Toujours prompts – paraît-il – à dénoncer le fichage ADN ou les « dérives » sécuritaires, les Verts ne trouvent rien à redire à cette vie « augmentée » développée par Euratechnologies ; ils votent à l'unanimité l'ensemble des subventions accordées à ces entreprises. Ils se félicitent : « *la mise en œuvre de la HQE [Haute qualité environnementale] dans le cadre du Grand Projet Urbain Euratechnologies, devrait déboucher sur la livraison, courant 2009, de quatre lots de logements sociaux HQE. [...] Ce parti-pris engage également le développement futur du quartier dans cette voie.* »<sup>72</sup> Un monde-machine oui, mais à basse consommation. Et desservi par des navettes fluviales écolos comme prévu par le projet de canal entre le Vieux-Lille et Euratechnologies porté par le sempiternel Éric Quiquet.

### **Pause publicitaire**

Au printemps 2011, au moment où la Ville de Lille lance un appel à projets pour l'installation de caméras de surveillance, l'association Lille 3000, vitrine culturelle de la mairie, présente sous un jour ludique les nouvelles technologies de surveillance. Elle organise dans une ancienne gare de fret *réhabilitée* en centre d'animations artistiques, la Gare Saint Sauveur (dites « *Saint So* »), l'exposition *Paranoïa*, un message à ceux qui s'inquièteraient du développement des moyens de contrôle et de surveillance. Grâce à SFR, EDF, Auchan, Total, Air France ou Oxylane, le spectateur s'amuse de caméras à reconnaissance faciale biométrique, joue à traquer les incivilités derrière des écrans de contrôle, s'extasie des possibilités de la bio-ingénierie, délire dans un univers numérique. Et puisque « *nous avons tous les atouts pour réussir dans la compétition mondiale* », c'est d'ici que Martine Aubry « *propose* » à la France entière sa candidature pour les présidentielles afin de reprendre « *ensemble le chemin du progrès* »<sup>73</sup>. Le 22 juin 2011, Martine Aubry présente sur le site d'informations en ligne Rue89 son « *engagement pour une offensive numérique* »,

---

<sup>72</sup> Récit d'une paisible ballade dominicale organisée dans le quartier des Bois blancs par les Verts sur [lille.lesverts.fr](http://lille.lesverts.fr).

<sup>73</sup> Discours de Martine Aubry, 28 juin 2011.

pour une « *France connectée* », une « *France augmentée* ». Alors qu'elle y défend un « *droit à la connexion* », c'est plutôt une tyrannie et une *obligation* de connexion que l'on entrevoit : « *Les technologies numériques s'installent dans notre proximité, se collent à notre oreille. Elles sont aussi le moteur d'une économie nouvelle, qui depuis plus de trente ans est devenue « notre » révolution industrielle. L'Internet et les réseaux en sont le socle, mais les usages et les innovations se déploient partout dans nos habitations, nos entreprises ou dans nos moments de mobilité.* »<sup>74</sup> Partout et tout le temps, le numérique nous collera à la peau, de gré et de force. Personne ne l'aurait si bien dit. Soyons bien conscients de la portée de cette tribune. Martine Aubry n'enfile pas des mots. Elle tient le discours officiel du Parti socialiste, de la classe politique, de toute la technocratie. La fuite en avant technologique n'est pas négociable. Elle est la condition nécessaire à la survie du capitalisme, le moteur de la guerre économique mondiale.

On le voit : refuser notre soumission aux *impératifs* de l'économie ne peut s'exonérer d'une critique frontale de la Recherche & Développement en ce qu'elle entraîne avec elle une « *révolution* » de nos conditions de vie en société, de l'*aménagement du territoire* à nos conditions de travail, en passant par nos corps.

### **Épisode paranoïaque**

À Grenoble en 2005, un pastiche est distribué à des milliers d'exemplaires. Une vraie-fausse plaquette en couleurs attribuée au Conseil général de l'Isère présente la future carte unique d'identité et de services : la carte *Libertys*<sup>75</sup>. « *Dans le cadre de la politique française et européenne de lutte contre la criminalité, l'immigration clandestine et la fraude documentaire* », le département de l'Isère s'annonce comme un « *site pilote* ». Équipée d'une puce sans contact qui contiendrait les données biométriques du porteur, *Libertys* servirait de carte d'identité, de moyen de paiement, de carte d'accès aux transports, aux lieux publics, aux consultations médicales. « *Toute votre vie sur une seule carte !* » annoncent les plaisantins. À l'époque, ce scénario de science-fiction est du plus bel effet. Aujourd'hui, qui s'emploie à le réaliser *pour de vrai* à Lille Métropole ? Les Verts, premiers à vouloir imposer cette technologie à toute une région : le Nord-Pas de Calais. Pour gérer la technopole, les décideurs organisent la rationalisation de l'espace public par l'utilisation de systèmes technologiques.

---

74 « "La France connectée" : une tribune de Martine Aubry » sur [rue89.com](http://rue89.com).

75 La plaquette de présentation est reproduite sur le site [hors-sol.herbesfolles.org](http://hors-sol.herbesfolles.org).

## La plus-value écologiste dans l'édification de la technopole

La faune, la flore, la nature, ce n'était ni scientifique, ni gérable. Les Verts ont rejoint aussi les rangs des innombrables ingénieurs en *biodiversité*.

### La nature artificielle des Verts technolâtres

En 2010, le Conseil régional du Nord-Pas de Calais, sous la houlette d'Emmanuel Cau son vice-président Vert en charge de l'aménagement du territoire, a lancé un appel à projets de recherche d'un million d'euros « *pour opérer l'indispensable réconciliation de l'Homme avec la Nature* », en somme « *construire et renforcer le lien société – biodiversité* »<sup>76</sup>. Objectif : « *définir dans un référentiel le niveau de qualité et de naturalité nécessaire au fonctionnement pérenne de la trame verte et bleue ; [...] Mesurer le fonctionnement et l'efficacité de la trame verte et bleue régionale en utilisant des méthodes et technologies innovantes, et si possible, en produisant des modèles qui optimisent et accélèrent les retours de l'évaluation ; [...] Aider les collectivités et aménageurs du territoire à optimiser la réalisation de leurs équipements au regard des services rendus par la biodiversité.* »<sup>77</sup> Avec ces prétentions de rendre « *efficace* » et « *optimal* » le « *fonctionnement* » des talus, des rivières et des oiseaux, charge aux scientifiques de nous déposséder de nos lieux de vie : « *Tous ces projets sont construits autour de partenariats Chercheurs/Acteurs régionaux. [...] Ainsi, tout en répondant à ces priorités locales, le Nord-Pas de Calais se positionne comme pôle d'excellence biodiversité en France.* » On n'est pas bien sûr que ce soit un humain qui vous parle, peut-être un ordinateur, en tout cas un cerveau malade. Mais c'est bien de sangliers, de ruisseaux et de libellules qu'il est question. Au vu de cette novlangue, le meilleur service à rendre à la « *biodiversité* » ne serait-il pas de supprimer les Verts ?

Après le renseignement, le *traitement*. Parmi les projets de recherche portés par des laboratoires spécialisés en « *écologie numérique* » ou en « *écologie fonctionnelle* », Biodimar entend « *établir des diagnostics et pronostics rapides sur la biodiversité de la région pour optimiser l'exploitation durable de ces ressources et maximiser les services économiques, sociaux et culturels qu'ils fournissent au quotidien.* » Vous avez dit une nature qui rend des « *services économiques* » ? Rediveg se lance pour « *analyser et comparer le niveau de diversité génétique de cours d'eau de la région [et] définir des préconisations de gestion qui*

---

76 Emmanuel Cau dans le dossier de presse du Conseil régional, *Biodiversité : Créer une communauté scientifique en région, une démarche unique en France*, 11 janvier 2010.

77 Appel à projets lancé en 2011 par le Conseil régional et la Fondation pour la recherche sur la biodiversité.

*prennent en compte à la fois la diversité spécifique et la diversité génétique.* » Genefrag veut faire « *des analyses moléculaires : génotypage des individus [de betterave maritime et silène penché], travail en serre pour une évaluation des niveaux d'autofécondation et achèvement d'une banque de marqueurs ADN ou des analyses statistiques des données de diversité génétique.* » Avec le vieux cauchemar cybernéticien de cartographie génétique des espèces d'une région, le pilotage informatique du monde avance vers son exploitation maximale, mais néanmoins raisonnée et Verte.

Le 27 juin 2011, la Ville de Lille vote le plan « Biodiversité » de l'élus Vert Cyril Pradal. Il compte apporter « *une réponse locale au défi écologique mondial de stopper l'érosion des espèces due à notre modèle de développement prédateur des ressources naturelles.* »<sup>78</sup> Notre modèle de développement industriel et urbain n'étant pas *négociable*, tout juste reste-t-il aux Verts à l'aménager pour donner l'illusion d'« *une ville plus saine qui contribue au bien être physique et mental.* » « *On ne protège bien que ce que l'on connaît bien* » dit l'Observatoire de la biodiversité du Nord-Pas de Calais : « *Grâce à un inventaire de la faune, de la flore et de la fonge lilloises, les espèces animales et végétales vont être répertoriées* »<sup>79</sup>. En d'autres lieux, ne dit-on pas « fichées » ?

Note à l'attention d'Emmanuel Cau : « *IBM et le Nature Conservancy développent des outils Internet perfectionnés pour la gestion des bassins hydrographiques [du Paraguay]. En collaboration avec des chercheurs IBM, l'organisme de protection de l'environnement conduit des simulations 3D qui aident les utilisateurs [les utilisateurs ?] à visualiser les effets possibles de différents scénarios d'exploitation des terres et de l'eau sur l'écosystème et sur la biodiversité* » (Projet de « Smart planet » ou « Planète intelligente » d'IBM, [ibm.com/smarterplanet/fr/](http://ibm.com/smarterplanet/fr/)).

Certes il ne restait plus guerre de nature dans le Nord-Pas de Calais après deux siècles d'exploitation industrielle. Notre région de quatre millions d'habitants est complètement et historiquement vouée à l'industrie. Y a-t-on bien vécu depuis deux siècles ? La première société d'exploitation de charbon ouvre à Anzin en 1734. Mais il faut attendre la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et l'amélioration des techniques de recherche et d'extraction grâce à la machine à vapeur pour que l'exploitation du sol entame sa marche industrielle. De Béthune à Valenciennes, sur une centaine de kilomètres, la région se *développe*. L'urbanisme minier et ses petites maisons mitoyennes de brique rouge, alignées dans des cités propriétés des Houillères, logent la main d'œuvre à proximité des « fosses ». C'est grâce à ces gisements d'énergie qu'à la

---

<sup>78</sup> Biodiversité, Lille relève le défi, brochure municipale de présentation du projet.

<sup>79</sup> Présentation du plan « Biodiversité ».

même époque, Roubaix et Tourcoing se spécialisent dans l'industrie lainière, et que Lille développe ses activités textile en usinant le coton. Dès 1846, il devient nécessaire d'ouvrir l'une des premières lignes de chemin de fer françaises entre Paris et Lille pour transporter marchandises et travailleurs. Toute la région s'urbanise à vive allure, jusqu'au port de Dunkerque où l'on trouve aujourd'hui treize usines SEVESO et la plus puissante centrale nucléaire d'Europe, à Gravelines.

Bien sûr, cette histoire lapidaire du développement industriel régional, c'est aussi celle des solidarités ouvrières, du socialisme révolutionnaire, d'une culture populaire combative. Le sentiment de classe est ici d'autant plus criant quand, face à la misère et à l'exploitation, des grandes familles font fortune et prospèrent durablement. Il n'est alors pas anodin que ce soit dans le quartier lillois de Fives, aux abords de l'Usine Fives-Cail qui fabrique les premières locomotives à vapeur, que l'ouvrier flamand Pierre Degeyter mette en musique *L'Internationale* en 1888. Mais cette fierté ouvrière est la contrepartie mystifiée d'une histoire morbide, de la silicose des travailleurs de la mine à la mortalité des usines textile. Voyez donc l'enquête du médecin hygiéniste Villermé en 1840<sup>80</sup>. Aujourd'hui, l'héritage de 150 ans d'industrie et de cinquante années d'agriculture intensive, la pollution des sols et des nappes phréatiques font de la moindre construction un casse-tête insoluble<sup>81</sup>. Il n'y a aucune raison pour que la « sauvegarde » de ce qui reste de « biodiversité » échappe à une gestion ravageuse. Attendez de voir le canal Seine-Nord.

---

80 *Tableau de l'état physique et moral des ouvriers – Employés dans les manufactures de coton, de laine et de soie*, Louis-René Villermé, réédité en 2007 par EMCC.

81 « Enquête sur la pollution au plomb à Lille sud », *La Brique* n° 25, janvier-février 2011.

## La Direction de l'enfer Vert

Le magazine *L'Entreprise* d'octobre 2011 ne s'y est pas trompé : Lille est une ville « où il fait bon innover » et « se trouve pour la deuxième année consécutive en tête [du] Palmarès des villes de France de plus de 500 000 habitants où il fait bon entreprendre. » Le journal remarque à juste titre que « les élus lillois et les chefs d'entreprise marchent dans la même direction », et ce « quelque soit leur couleur politique », insiste Jean-François Mouney, le président du directoire de Genfit<sup>82</sup>. Zone de l'Union, Eurasanté et Euratechnologies forment le trio de confiance qui a permis à des entreprises comme Bayer ou Microsoft de s'installer dans la métropole. Après des années de marasme économique, le socialisme et l'écologisme municipaux s'en trouvent confortés.

À Lille, il se passe quelque chose de banal, monstrueux et exemplaire. Mais ça ne se passe pas qu'ici. En France, « les Verts démontrent leur intégration progressive dans le monde des élus. L'accord avec le PS permet aux écologistes de passer de quatre à dix sièges de sénateur »<sup>83</sup>. À Hambourg, capitale européenne de l'environnement 2011, l'« *ecolo-bourgeoisie* » a pris le pouvoir<sup>84</sup>. En Allemagne, « les catégories aisées votent vert, probablement pour se prouver qu'elles sont ouvertes et tolérantes. Un maire vert comble le même besoin qu'une Toyota hybride en guise de troisième voiture » selon l'hebdomadaire *Die Zeit*<sup>85</sup>. En Suisse, un parti Vert de droite fait un tabac, « ces ovnis de la politique suisse revendiquant de pouvoir mener une politique écologique percutante sans remettre en cause la prévalence de l'économie de marché libérale. »<sup>86</sup> Quelle différence avec les Verts de Lille ? Réunis en congrès, les membres du parti Vert européen montrent le visage de la néo-technocratie verte : « On ne croise dans les couloirs de cette internationale verte aucun post-baba en gilet de laine, et on n'y propose pas non plus de fromage de chèvre bio. » Parmi eux, le belge Philippe Lamberts est resté 22 ans chez IBM dont il fut l'un des cadres dirigeants. Le français Pascal Canfin est « l'un des écologistes les plus pointus sur la question financière »<sup>87</sup>. On pourrait multiplier les exemples de ces responsables compétents issus de ce que les sociologues appellent les "CSP +", surtout ingénieurs, techniciens, chercheurs, économistes, gestionnaires. D'ailleurs, ne croyez pas un instant que ces pages, de leur point de vue, puissent leur nuire. Au contraire revendiquent-ils leurs expertise loin de l'image folklorique et un poil

---

82 « Les villes où il fait bon innover », *L'Entreprise*, octobre 2011, n°304.

83 *Le Monde*, le 27 septembre 2011.

84 *Le Monde diplomatique*, août 2011.

85 Cité par *Libération* le 28 mars 2011.

86 *Le Monde*, le 25 octobre 2011.

87 *Le Monde*, le 15 novembre 2011.



rebelle des babas des années 1970.

On vous parle donc de partout, du techno-monde unifié par l'économie. Il s'agit d'une dictature technique au nom de l'urgence écologique. Laquelle utilise l'effondrement de la société, du *lien social* jusqu'à la *biodiversité*, pour justifier son emprise totale. Elle n'est pas le fait d'une droite dure. *Néolibérale*. Non, ils sont du bon côté du manche. Ils ont leur conscience pour eux. Ils œuvrent pour sauver la planète et en plus ils ont tout bon : ils écoutent de la musique de jeunes, ils ne sont pas contre un petit joint, ils promeuvent la diversité et la parité, ils ont des vélos à 400 euros et ne mettent pas de cravate. Ce sont des ambitieux, taillés pour la gestion des affaires, qui n'ont quasiment jamais milité ailleurs que dans les bureaux de la technocratie. Ils sont les meilleurs gestionnaires dont le techno-capitalisme a besoin pour survivre à ses propres méfaits, pour renouveler ses marchandises et son discours. Ils sont peut-être sa dernière chance. Ils sont l'avant-garde du système qui commence d'ailleurs à le comprendre. Aujourd'hui, aux présidentielles et ailleurs, ils sont l'ennemi immédiat, nos meilleurs ennemis en ce qu'ils sont les pires ennemis de nos libertés, de notre autonomie, et finalement de la nature. Les Verts sont devenus les co-gestionnaires d'un désastre qu'ils souhaitent le plus durable possible. Leur néo-collectivisme a cela de dangereux : il se veut le gouvernement total des « humains », des « non humains », et de leurs « interactions ». Ils réifient le « cosmos » pour mieux le « sauver ». Leur seule ambition « politique » n'est que d'opposer une technique (par exemple la voiture) à une autre (par exemple le métro). Les *causes* des nuisances, le système de production et d'aménagement industriel, autoritaire et centralisé, si elles peuvent parfois être questionnées, ne sont là que pour cautionner leur technolâtrie. Les questions essentielles, et réellement politiques celles-là, de nos besoins matériels et, finalement, de la vie que nous voulons, ont disparu des discours écologistes, si elles y avaient jamais figuré.

À Lille déjà, le service de collecte des ordures ménagères fouille les poubelles des habitants pour mettre à l'amende les mauvais trieurs, identifiés par leurs déchets. Demain, ce sont nos résidus d'existence que les éco-technocrates vont inspecter, trier et valoriser pour nous plier au Nouvel Ordre Vert.

**Tomjo, décembre 2011**  
**Badaboum Editions**  
**14 rue des Tours à Lille**

« Ainsi s'achève l'édifice de cette civilisation qui n'est pas un univers concentrationnaire, car il n'y a pas d'atrocité, il n'y a pas de démence, tout est nickel et verre, tout est ordre – et les bavures des passions des hommes y sont soigneusement briquées. Nous n'avons plus rien à perdre et plus rien à gagner, nos plus profondes impulsions, nos plus secrets battements de cœur, nos plus intimes passions sont connues, publiées, analysées, utilisées. L'on y répond, l'on met à ma disposition exactement ce que j'attendais, et le suprême luxe de cette civilisation de la nécessité est de m'accorder le superflu d'une révolte stérile et d'un sourire consentant. »

***La Technique ou l'enjeu du siècle*, Jacques Ellul, édition revue et complétée en 1960, rééditée par Economica, 1990.**

« En dépit des apparences, l'ecofascisme a l'avenir pour lui, et il pourrait être aussi bien le fait d'un régime totalitaire de gauche que de droite sous la pression de la nécessité. En effet, les gouvernements seront de plus en plus contraints d'agir pour gérer des ressources et un espace qui se raréfient. Une comptabilité exhaustive enregistrera, avec tous les coûts, les biens autrefois gratuits qu'utilise l'industrie industrielle et touristique. La mer, le paysage et le silence deviendront des produits réglementés et fabriqués, payés comme tels. Et la répartition de ces biens essentiels sera réglée selon les cas par la loi du marché ou le rationnement que tempèrera l'inévitable marché noir. La préservation du taux d'oxygène nécessaire à la vie ne pourra être assurée qu'en sacrifiant cet autre fluide vital : la liberté. Mais, comme en temps de guerre, la défense du bien commun, de la terre, vaudra le sacrifice. Déjà l'action des écologistes a commencé à tisser ce filet de règlements assortis d'amendes et de prison qui protégera la nature contre son exploitation incontrôlée. Que faire d'autre ? Ce qui nous attend, comme pendant la dernière guerre totale, c'est probablement un mélange d'organisation technocratique et de retour à l'âge de pierre. »

**Bernard Charbonneau, *Le Feu vert*, 1980, éd. Parangon pour l'édition 2009.**

« Si la crise énergétique se développe, la pénurie peut parfois pousser paradoxalement au développement. Le pétrole manque ? Il faut multiplier les forages. La terre s'épuise ? Colonisons la mer. L'auto n'a plus d'avenir ? Misons sur l'électronique qui fera faire au peuple des voyages imaginaires. Mais on ne peut reculer indéfiniment pour mieux sauter. Un beau jour, le pouvoir sera bien contraint de pratiquer l'écologie. Une prospective sans illusions peut mener à penser que, sauf catastrophe, le virage écologique ne sera pas le fait d'une opposition très minoritaire dépourvue de moyens, mais de la bourgeoisie dirigeante, le jour où elle ne pourra faire autrement. Ce seront les divers responsables de la ruine de la terre qui organiseront le sauvetage du peu qui en restera, et qui après l'abondance géreront la pénurie et la survie. Car ceux-là n'ont aucun préjugé, ils ne croient pas plus au développement qu'à l'écologie : ils ne croient qu'au pouvoir, qui est celui de faire ce qui ne peut être fait autrement. »

**Bernard Charbonneau, *Le Feu vert*, 1980, éd. Parangon pour l'édition 2009.**

## Index des gens et institutions rencontrés

**Pierre Radanne** : il entre comme premier salarié des Amis de la Terre à Lille en 1973, candidat aux municipales de 1977 avec la liste « Autogestion et Ecologie », et premier directeur de la Maison de la Nature et de l'environnement en 1979. En 1982, il devient directeur régional de l'Agence française de la maîtrise de l'énergie, l'ancêtre de l'ADEME, et en 1986, il crée son premier bureau d'études énergétiques. En 1997, il rejoint le cabinet de Dominique Voynet au ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Ses compétences quant aux « questions énergétiques » l'amènent à conduire la délégation française qui ratifie le protocole de Kyoto en décembre 1997. Ce traité international prévoit de diminuer les émissions de gaz à effet de serre par la mise en place d'un marché de « *permis d'émissions* » accordés aux États, et un mécanisme de « *développement propre* » qui permet aux pays industrialisés d'obtenir des « *crédits carbone* » en investissant, dans les pays moins développés, dans des « *technologies propres* ». En 1998, la ministre Voynet lui offre la présidence de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). En 2004, il monte sa boîte « Futur Facteur 4 » qui fait du *consulting* auprès des collectivités locales pour qu'elles atteignent les objectifs de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Son parcours est un exemple de technicisation et de dépolitisation de l'écologie.

**Dominique Plancke** : figure locale des Verts, il commence la politique chez les Amis de la Terre au début des années 1970. En 1983, il obtient le poste de directeur de la Maison de la nature et de l'environnement. Membre fondateur des Verts en 1984, il en devient le secrétaire national de 1993 à 1995. De 1989 à 2001, c'est lui qui emmène les listes écologistes aux élections municipales. Il a été membre de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) de 2004 à 2010. Militant antinucléaire, faucheur volontaire et ami personnel de José Bové, il a fait partie des fameux « 11 d'Avelin » qui ont fauché des OGM et avec qui il a été condamné à deux mois de prison avec sursis. Aujourd'hui, il siège à la mairie, à la Communauté urbaine de Lille, au Conseil régional comme président de la commission Transports, et se verrait bien sénateur. En août 2011, en tant que maire du quartier de Saint Maurice-Pellevoisin, il fait expulser trois personnes sans domicile

d'un squat appartenant à la Ville. Il est un ardent défenseur du Canal Seine-Nord-Europe et des billets de train RFID. Son parcours est un exemple de l'institutionnalisation de l'écologie.

**Génération Écologie** : le parti Génération Écologie a été créé par l'ancien ami de la Terre Brice Lalonde et par Jean-Louis Borloo en 1990. En 1992, le parti est soutenu par François Mitterrand pour endiguer la montée des Verts aux régionales. Jusqu'en 1994, on y retrouve Noël Mamère ou Harlem Désir. En 1995, le parti appelle à voter pour Jacques Chirac, puis passe un accord avec le parti Démocratie libérale d'Alain Madelin en 1998. Le parti deviendra Génération Écologie – Les Bleus (doit-on y voir une influence d'Europe écologie – Les Verts ?) en 2002 avant de retrouver son nom initial.

Brice Lalonde, quant à lui, après avoir présidé le syndicat étudiant UNEF en 1968 rejoint les Amis de la Terre et soutient la candidature de René Dumont en 1974. De 1988 à 1991, il bosse pour le gouvernement Rocard. En 2007, il accepte de l'État sarkozyste le poste d'ambassadeur chargé des négociations sur le changement climatique. Lui comme son parti sont des exemples d'arrivisme.

**Éric Quiquet** : professionnel de l'écologie de bureau, il débute sa carrière au cabinet de Marie-Christine Blandin, présidente du Conseil Régional du Nord-Pas de Calais (1992-1998). En 2001, il est élu à la mairie et à la Communauté urbaine où il occupe la fonction de Vice-Président aux transports – poste qu'il conserve aujourd'hui. Il était chef de file de la liste écolo en 2008. En 2007 il sort un *best of* de ses meilleures blagues (sa meilleure demeurant « *Le combat des couloirs de bus* »). Avec l'aval d'Alex Türk, président de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, il est le grand promoteur des puces RFID dans les transports publics. La mèche au vent, il ne se déplace qu'à vélo ou en voiture autopartagée. En 2012, il prévoit de se présenter à la députation. Éric Quiquet est un exemple de la jeune garde écolo-gestionnaire.

**ADEME** : c'est l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie créée en 1990 et placée sous l'autorité des ministères de la recherche, de l'écologie et de l'énergie. Son ancêtre l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie a été créée par Mitterrand et

Mauroy en 1982 « *pour faire avaler la couleuvre [nucléaire] aux écologistes* » selon *Le Canard enchaîné*<sup>1</sup>. Avec un budget de 695 millions d'euros par an et près de 1 000 salariés à travers la France, elle est le bras armé de l'État sur les questions énergétiques et environnementales. Ses prérogatives vont du financement de la recherche dans des procédés industriels réputés respectueux de l'environnement à la sensibilisation aux écogestes en passant par le management environnemental ou la promotion des énergies renouvelables. L'ADEME est l'exemple-type de l'écolo-technocratie.

1. « Historique : la saga des neutrons » publié dans *Nucléaire, c'est par où la sortie ? Le grand débat après Fukushima*, Les dossiers du Canard enchaîné, octobre 2011.

**Alex Türk** : candidat de la petite bourgeoisie lilloise, il est un opposant coriace à Pierre Mauroy aux municipales de 1989 et 1995, et le dernier candidat sérieux de la droite locale. Président de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) depuis 2004, il aime le mot « *métastatique* » pour faire comme s'il s'inquiétait du développement des technologies de contrôle et de surveillance (GPS, RFID, vidéo-surveillance, *smartphones*...). Or, depuis 2002, il préside Eurodac, la base de données biométriques européenne qui identifie les personnes entrées illégalement dans l'espace Schengen. Et de 2000 à 2002 il a présidé Europol, l'agence européenne de police chargée de faciliter les échanges de renseignements entre les polices nationales en matière de stupéfiants, terrorisme ou criminalité. Il est la personne qui rend acceptable l'inacceptable.

**Association Familiale Mulliez** : grands quincaillers, les Mulliez seraient l'une des premières fortunes de France si leur catholicisme ne les rendait si humbles, et si leur faiblesse pour la Belgique ne faisait perdre beaucoup de temps aux contrôleurs fiscaux et aux journalistes à leurs trousseaux. Derrière Gérard Mulliez, *The patriarche*, l'association familiale gère Auchan, Atac, Simply Market, Norauto, Midas, Phildar, Saint Maclou, Brice, Flunch, Pizza Paï, Les 3 Brasseurs, So Good, Oxylane, Decathlon, Kiabi, Top Office, Surcouf, Picwic, kiloutou, Les 3 Suisses, Jules, Pimkie, Leroy Merlin, MacoPharma, le journal *La Croix du Nord*... C'est cette grande famille qui aménage depuis trente ans toutes les entrées de ville par de grands cubes en tôle immondes entourés de parkings. À propos de cette divine famille, vous pouvez lire *La Richesse des*

*Mulliez*, écrit par Benoît Boussemart et édité par Estaimpuis en 2008, ou le journal *La Brique* n°13 d'avril 2009 (labrique.net).

**Parkeon** : c'est l'entreprise qui a remporté le marché de 21 millions d'euros pour l'installation des technologies « sans contact » (cartes à puce RFID, clés USB « sans contact », téléphones portables NFC) dans les transports en commun lillois. L'entreprise offre toute une gamme de « solutions » technologiques aux collectivités locales pour « *optimiser les déplacements urbains et interurbains* » et ainsi faire face aux problèmes d'« *embouteillages, changement climatique, pollution.* » Outre les tickets de transport en commun et les logiciels de gestion des flux qui vont avec, on trouve des horodateurs « intelligents » qui renseignent les automobilistes et leur permettent de payer *via* leur téléphone mobile. Surtout, ces horodateurs renseignent les collectivités locales et les services de police sur les voitures garées dans la ville (et donc l'identité de leur propriétaire ?), les places disponibles, etc. C'est sous les coups de boutoir commerciaux de ce genre d'entreprises que les élus locaux se mettent à la « ville intelligente ».

**RFID** : « *Radio Frequency Identification en anglais. La traduction sur quelques millimètres carrés d'un désir de tout suivre, pister, détecter, contrôler, surveiller électroniquement* » selon les grenoblois de Pièces et Main d'œuvre. Ce sont de mini-étiquettes équipées d'une puce électronique et d'une antenne pour « communiquer » jusqu'à plusieurs mètres par radiofréquences avec des bornes. Ces puces contiennent et enregistrent une floppée d'informations comme l'identité ou les déplacements du porteur ou du produit qui en est équipé. Ces informations peuvent être « remontées » sans délai jusqu'à un ordinateur central de gestion des stocks et des flux. Avant les « progrès » réalisés grâce aux nanotechnologies et à la miniaturisation informatique, cette technologie était d'abord utilisée pendant la seconde guerre mondiale par les militaires pour reconnaître les avions ennemis des avions amis. Vous aurez plus d'informations sur les applications de cette technologie « sans contact » en lisant *RFID, la police totale*, ou en visionnant le film du même nom sur le site [piecesetmaindoeuvre.com](http://piecesetmaindoeuvre.com).

