

NOTRE COMMUNICATION

Si pour Indecosa-CGT l'action est le moteur de notre activité, la communication est devenue plus incontournable que jamais dans ce monde en bouleversement.

Entre aficionados et détracteurs, la gratuité des transports en commun se cherche un chemin de raison. Elle peut s'appuyer sur l'expérience de trente-cinq villes qui la pratiquent déjà. Tour d'horizon.

LA GRATUITÉ POUR LE « COMMUN » DES TRANSPORTS



SITE INTERNET

Notre communication : changer de braquet !

Si pour Indecosa-CGT l'action (permanences, initiatives diverses, interventions sur les logements, l'eau, la santé, les manifs, etc.) est le moteur de notre activité, la communication est devenue plus incontournable que jamais dans ce monde en bouleversement. Il nous faut donc changer de braquet et être plus visible, plus lisible, plus percutant.

Le digital a pris une place considérable dans la vente mais aussi dans la manière de communiquer. Difficile de faire l'impasse sur les réseaux sociaux.

Dans ce contexte, Indecosa-CGT a pris la résolution de franchir une nouvelle étape dans sa communication dont l'un des outils est le site internet. 4^e site de son histoire qui va devoir porter plus loin la voix d'Indecosa.

Notre objectif a été de créer un nouveau site plus facile à lire, plus rapide d'accès aux informations concernant les consommateurs et les militants d'Indecosa. Ce site doit donc cibler, en priorité, « les consommateurs » avec notre spécificité : notre capacité et notre compétence à analyser les problématiques consuméristes, dénoncer les dangers pour les usagers et proposer des solutions qui répondent aux réels besoins des citoyens. Nous les informerons sur toute l'actualité de consommation qui impacte journellement les usagers dans les rubriques : accueil, actualités, thématiques.

Interaction

À chaque article l'utilisateur peut interagir avec Indecosa en donnant son avis, ses propositions.

Indecosa-CGT veut être une association de défense des consommateurs offensive. Nous n'avons pas été enfantés par la CGT pour être neutre. Nous devons être, mieux que jamais l'outil « complémentaire » de la CGT sur le front de la consommation. Pour cela, notre deuxième objectif, est d'outiller les militants d'Indecosa. Une rubrique « espace militants » alimentera la réflexion de nos associations avec des documents de fond sur les sujets que nous devons maîtriser : la tenue des permanences, le logement, la santé, l'énergie, etc. Ce sera notre « boîte à outil ». Rubrique qui ne sera pas verrouillée mais ouverte à tous les internautes.

Ce site national doit aussi être le reflet de notre activité de terrain avec nos 280 points d'accueil. Nous trouverons dans la rubrique « nos activités » toutes les informations sur les initiatives diverses de nos associations départementales qui font la richesse et la force d'Indecosa. Mais aussi nos communiqués, nos initiatives, et nos vidéos (consomag et instant conso) qui alimentent régulièrement les chaînes du



groupe France Télévisions : France 2, France 3, France 4, France 5, France Info.

Enfin, la rubrique « IN Magazine » où nous trouvons tous les numéros téléchargeables, depuis 2015. Notre revue qui s'est améliorée régulièrement est devenue un élément vital de notre visibilité. A chaque parution, un dossier complet est consacré à un thème d'actualité qui interpelle les consommateurs, comme sur : le réchauffement climatique, les risques naturels et technologiques, les déchets, les médicaments, la grande distribution, le surendettement des ménages, la précarité énergétique, l'eau bien commun, etc. Autant de sujets qui démontrent l'état de dégradation de notre société, l'exploitation capitaliste toujours plus féroce mais aussi les solutions que propose Indecosa pour répondre à l'attente des citoyens et à leur bien-être.

Le IN en ligne

Cette revue doit être notre porte drapeau. C'est la raison de sa mise en avant sur notre site. Revue qui doit éclairer les consommateurs mais aussi donner des arguments aux militants d'Indecosa. Les IN Magazine sont maintenant à votre disposition sur le site. Servez-vous-en !

Par ailleurs, un collectif communication a été créé afin de mieux travailler collectivement « les » questions de com.

Une application « Site Indecosa » est en construction, ce qui permettra de visionner les informations du site à tout moment sur vos smartphones.

Indecosa-CGT revendique un consumérisme juste, responsable et durable, qui nous démarque de toutes les autres associations de consommateurs. Faites bon usage du site. Il est à vous.

Gérard Casolari – Collectif com

Notre spécificité : notre capacité et notre compétence à analyser les problématiques consuméristes, dénoncer les dangers pour les consommateurs et proposer des solutions qui répondent aux réels besoins des citoyens.

ESSENTIEL OU PAS, TELLE EST LA QUESTION !



Les librairies sont redevenues essentielles, ouf ! c'était important, mais ce n'est qu'une partie des activités culturelles...les artistes devront attendre. Heureusement il y a Netflix ! il y aussi internet, et on peut tout voir sur internet ! Les théâtres, les cinémas, les salles de concert, les musées sont vides, mais il y a internet. Cette substitution au réel est pratique et parfois remarquable... mais le réel est tout de même irremplaçable et en particulier pour l'emploi.

Les grandes surfaces comme les petites nous proposent beaucoup de produits essentiels, nous sommes comblés. Quoique par obligation, pour ne pas dire par solidarité, avec la fermeture des petits commerces spécialisés, les rayons de sous-vêtements, de chaussures ne sont pas accessibles, au plus grand profit du e-commerce, qui lui ne fermera jamais. Tant pis pour ceux qui sont touchés par la fracture numérique. Quant à ceux qui s'abstiennent, c'est un choix.

En instaurant le régime d'exception, le pouvoir politique est devenu pour une durée indéterminée l'instaurateur du grand partage entre «l'essentiel» et «l'inessentiel» (1).

De confinement en re-confinement, les commerces dits «non essentiels», qu'ils soient des commerces isolés ou en galeries commerciales, ont été fermés. Pourtant lorsqu'ils sont ouverts, en dehors des périodes de soldes, ils risquent peu d'être débordés par leur clientèle. Donc, d'un côté les galeries commerciales désertes, de l'autre les supermarchés, presque saturés, selon les heures, comme les transports en période de pointe. Vous avez dit respect des distanciations ? Non ! aucun risque de clusters, c'est réputé sécurisé.

L'épidémie de Covid-19 et le confinement ont considérablement aggravé les inégalités sociales touchant les populations les plus vulnérables, en raison de leurs conditions de vie (travail, habitation, transports...) ainsi qu'en raison de la fréquence accrue des comorbidités dans ces populations. La transformation de la gestion de l'hôpital, le rationnement budgétaire qui a mené à un sous-investissement majeur en lits et en personnel, ont joué un rôle essentiel dans la violence de la crise sanitaire en France, de même que l'insuffisance de politique de prévention et d'investissement dans la santé, la qualité de l'emploi et la lutte contre les inégalités (2).

Sans attendre, il est essentiel de relancer l'économie et l'emploi, maintenir et renforcer les dispositifs d'aides aux privés d'emploi, aux jeunes, aux précaires, augmenter les salaires et pensions, donner des moyens de vivre et non de survivre. La gratuité des transports pourrait peut-être y contribuer ? Question subsidiaire : faut-il s'inquiéter du maintien de l'état d'urgence sanitaire ou plutôt de l'état des urgences ?

Christian Méchain, rédacteur en chef

(1) De la démocratie en pandémie.

(2) L'explosion des inégalités

ESSENTIEL	P.2
Site internet - Notre communication : changer de braquet !	
NATIONAL	P.4-5
Lactalis boit du petit lait ! Et les consommateurs perdent le droit à l'information	
INTERNATIONAL	P.5
BIONTOP : d'un questionnaire à un autre	
TERRITOIRES	P.6
Landes - Journée internationale de l'eau	
DOSSIER	P.8-12
la gratuité pour le «commun» des transports	
FICHE PRATIQUE	P.13
Rénovation énergétique : Quelles aides ?	
A qui s'adresser ?	
CULTURE	P.14-15
À LIRE : Finance, Climat, Réveillez-vous !	
Les solutions sont là	
À LIRE : SOS Culture	
À LIRE : La fabrique des pandémies : préserver la biodiversité, un impératif pour la santé planétaire	
À VOIR ET ÉCOUTER : Christophe Alévèque et HK & les Saltinbanks	

AGENDA

Mai	
1^{er}	Fête internationale des travailleurs
3	Journée mondiale de la liberté de la presse
22	Journée internationale de la biodiversité
26	Bureau national
27	Initiative Indecosa-cgt 37 « la sécurité sociale »
Juin	
5	Journée mondiale de l'environnement
7	Journée internationale de la sécurité sanitaire des aliments
7-9	Formation Agir à Courcelle
10-11	Collectif Formation à Courcelle
17	Colloque union CTCR-ALPC « la consommation et le climat, une cause à effets »
18-20	Journées européennes de l'archéologie
23-24	CA national
30	Bureau national

Information Indecosa. Case 1-1. 263, rue de Paris- 93516 Montreuil CEDEX
Tél. : 01 55 82 84 05. email : indecosa@cgt.fr . Site : www.indecosa.fr
Directeur de la publication : Christian Khalifa • Rédacteur en chef : Christian Méchain •
Rédaction dossier : Philippe Haumont • Iconographie et mise en page : Pascale Lecomte
• Relecture, correction : Marie-Christine Dabrowski • Bimestriel imprimé et routé par
Rivet Presse Edition, 87000 Limoges • Prix
de vente : 5 euros au numéro. 6 numéros
par abonnement annuel : 30 euros •
N° de commission paritaire : 0425 G
86486. Imprimé sur papier recyclé.



SANTÉ ■ PROCES MEDIATOR

Il y a dix ans, le monde médical tremblait après les révélations sur le Mediator, ce médicament des laboratoires Servier tenu pour responsable de centaines de morts. Un scandale sanitaire retentissant qui aura non seulement dévoilé le pouvoir des lobbyistes pharmaceutiques encore sous-estimé, mais aussi ébranlé la confiance des patients. Le 29 mars 2021, à l'issue de longs mois de débats, interrompus notamment par la crise sanitaire, le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement : le groupe Servier, qui avait commercialisé le médicament jusqu'à son interdiction en 2009, a été reconnu coupable de « tromperie aggravée », « homicides et blessures involontaires ». L'Agence nationale de sécurité du médicament (ANSM, ex-Afssaps), qui a « gravement failli dans sa mission de police sanitaire », a elle été condamnée à 303 000 euros d'amende.

D'après France Culture, 29 mars 2021

HYPERCONSUMMATION ■ INFLUENCEURS

Un influenceur est une personne qui utilise un blog personnel et/ou tout autre support (forums, réseaux sociaux et communautés) pour diffuser ses opinions auprès des internautes et qui est capable d'influencer ces derniers en modifiant leurs modes de consommation, en se racontant, mais également en ayant des partenariats avec différentes marques pour vendre leurs produits sous la forme d'une publicité qui n'en a pas l'air. On retrouve avec les influenceurs ce principe de communication à deux étages puisqu'il s'agit de lier une relation d'identification horizontale avec une personne qui a l'air d'être comme vous et qui va cultiver cette authenticité pour pouvoir vendre ou populariser les produits dont elle est ambassadrice.

Son pouvoir d'influence dépend de sa popularité, de son expertise sur un sujet donné et de l'étendue de sa cible (followers, fans, abonnés). 70 % d'entre eux concerne la tranche des 19-35 ans. D'après franceculture.fr, 11 mars 2021, e-marketing.fr, blogdumoderateur.com

LACTALIS BOIT DU PETIT LAIT !

Et les consommateurs perdent le droit à l'information

Victoire pour Lactalis : le 11 mars, le Conseil d'État a, à la demande du groupe, annulé un décret gouvernemental (n° 2016-1137 du 19 août 2016) qui imposait l'étiquetage de l'origine géographique du lait. Cela concerne aussi l'utilisation du lait « en tant qu'ingrédient » dans les produits transformés. La décision de la plus haute juridiction administrative française s'appuie sur la législation européenne, qui stipule que les États de l'Union ne peuvent prendre de mesures pouvant « donner lieu à une discrimination à l'encontre des denrées alimentaires provenant d'autres États membres ». Les fabricants peuvent continuer à indiquer l'origine de leurs produits s'ils le souhaitent mais n'y sont plus contraints. L'État français, lui, est condamné à verser six mille euros au groupe Lactalis pour le dédommager de ses frais d'avocats.

En 2016, la France avait lancé une expérimentation – jusqu'au 31 décembre 2021 – demandant aux producteurs et aux industriels d'indiquer la provenance du lait, « y compris lorsqu'il est employé en tant qu'ingrédient dans des aliments préemballés », comme le rappelle le Conseil d'État dans un communiqué du 12 mars. Ce dispositif, d'ailleurs avalisé par le Conseil d'État, avait été mis en place à la suite du scandale de la viande de cheval vendue comme du bœuf : le ministère de l'Agriculture avait alors souhaité « améliorer l'information donnée aux citoyens et permettre aux producteurs de lait et de viande de voir la qualité de leurs produits pleinement reconnue ».

Dans un communiqué synthétisant sa décision à l'AFP le Conseil d'État indique qu'après avoir questionné la Cour de Justice européenne (CJUE), il a donc jugé illégal



d'imposer l'étiquetage géographique du lait, car il n'y avait pas de lien avéré entre son origine et ses propriétés.

Porte ouverte pour le géant laitier

Lactalis, en s'appuyant sur la porte laissée ouverte à deux battants par le décret de Manuel Valls, n'avait plus qu'à demander l'annulation de l'obligation d'indiquer l'origine du lait en soutenant qu'elle était contraire au règlement (UE) No 1169/2011 du 25 octobre 2011 du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne concernant l'information des

consommateurs sur les denrées alimentaires. Celui-ci dispose que les États membres ne peuvent imposer un étiquetage d'origine des produits alimentaires au nom de la protection des consommateurs qu'à deux conditions :

- que la majorité des consommateurs attache une importance significative à cette information.
 - qu'il existe un lien avéré entre certaines propriétés d'une denrée alimentaire et son origine ou sa provenance.
- Ces deux conditions, distinctes, doivent être remplies l'une et l'autre.

Ainsi les consommateurs n'auront désormais plus le droit de savoir l'origine et la nature des produits qu'ils consomment.

C'est pourquoi Indecosa-CGT, soucieuse de garantir les droits des consommateurs, revendique la transparence sur l'origine de tous les produits de consommation.

Pour ce faire, nous exigeons une modification en ce sens du règlement, (UE) No 1169/2011. ■

**D'après Communiqué de presse
INDECOSA-CGT, Patrice Bouillon**

INTERNATIONAL

BIONTOP

D'UN QUESTIONNAIRE À UN AUTRE

Fin du questionnaire BIONTOP...

Ça y est, c'est bouclé ! Au 31 mars s'est arrêté le questionnaire européen BIONTOP. Désormais, il appartient à notre partenaire italien, l'association Movimento Consumatori, de poursuivre le travail auprès des autorités européennes et du consortium commanditaire. Les aléas du covid ont largement bousculé l'agenda de ce projet et ses suites. En toute logique, nous devrions maintenant avoir une rencontre des associations impliquées, et une autre du consortium. A l'origine, il était prévu une réunion globale de tous les acteurs sur Bruxelles, mais impossible d'anticiper ce qui va se passer désormais ! Quoi qu'il en soit, nous suivrons les résultats de l'enquête et nous ne manquerons pas de les communiquer. Grâce à la mobilisation de toutes et tous, la France est le pays qui a fourni le plus de réponses (490), devant l'Italie (306) et la Grèce (229). A noter que plus de 500 questionnaires ont été retournés incomplets, dont un certain nombre n'indiquant pas le pays d'origine. Cependant, ce positionnement renforce la perception d'association investie dans les dossiers européens que nous portent nos principaux partenaires étrangers, et ce grâce à l'implication de tous nos membres.

...début du questionnaire NUDGE...

Réalisée dans le cadre du projet européen du même nom, et portant sur un sujet crucial (la transition énergétique), cette enquête ne devait pas concerner la France à l'origine. Grâce aux résultats obtenus dans le projet BIONTOP notamment, notre partenaire italien ACN nous a donc demandé de relayer cette enquête sur notre territoire, toujours de façon exclusive. Si nous ne récusons pas l'interrogation des comportements individuels, nous restons beaucoup plus critiques sur la démarche qui évacue des points essentiels comme le contrôle des États sur les questions énergétiques, la responsabilité des entreprises, ou encore le droit d'accès pour tous à l'éner-

gie... Notre inscription en périphérie du projet nous permet cependant d'être présents sur son traitement et d'informer nos membres sur l'approche actuelle de la Commission européenne, et des lacunes volontaires qu'elle y applique.

Nous suivrons ce dossier, pour lequel nous vous invitons à répondre à la partie comportementale (https://ghentunipss.eu.qualtrics.com/jfe/form/SV_oBNlaYZmySleWRD?Q_Language=FR), tout en continuant d'affirmer que si cette partie ne peut être évacuée (les comportements individuels doivent effectivement être interrogés), cela ne doit en aucun cas conduire à ignorer tout le reste (responsabilité des entreprises, du modèle actuel de consommation, des états, de l'UE...).

...et les journées d'étude sur l'énergie qui se profilent

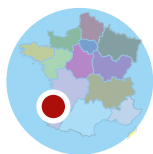
On en a déjà parlé, et on en reparlera encore : les journées d'études sur le Droit à l'énergie au niveau de l'UE sont une excellente occasion, non seulement de faire un rapide point sur la situation européenne, mais aussi, et surtout, sur nos capacités à nous mobiliser et à agir !

La journée d'étude comprend un retour sur le forum international du TUED (Trade Unions for Energy Democracy), nos propres dossiers à l'international et nos outils d'intervention. Elle se clôturera sur l'appel à constituer un groupe national pour définir et construire ensemble une campagne sur 2022 (le plan de formation de 2022 comprendra une offre adaptée en ce sens).

Elle peut se dérouler en grands groupes comme en petits. Le responsable (François Bilem 06 31 55 02 15 ou contact@indecosa67.fr) se déplace en territoire pour animer et intervenir avec vous. ■

François Bilem





Landes – Journée internationale de l'eau

Indecosa-CGT Landes a fêté la journée mondiale de l'eau à Mont-de-Marsan. Cependant la fête a été gâchée par la décision arbitraire de la préfecture et de la mairie de refuser que nous installions notre stand d'animation sur la place du marché Saint Roch-le samedi 20 mars 2021. Une attitude qui ne grandit pas les pouvoirs publics, d'autant que la demande d'autorisation pour cette initiative a été demandée le 8 mars et que nous n'avons été avertis de cette injonction que la veille ! Nous avons donc été obligés de déplacer, sur proposition de la mairie, notre stand place de l'Hôtel de Ville quasiment désertique ce samedi matin.

Les "buveurs d'eau" adressent un carton rouge à la préfecture et à la mairie de Mont-de-Marsan ...

A 8h30, installation du stand avec Roger, Jean-Pierre, Alain et Manu.

Le café était préparé, et l'eau des Landes à disposition...

La banderole dénonçant les pollutions est déployée en présence des militants d'Indecosa-CGT, de l'ADEIC et des "Coquelicots". Les pétitions sur l'augmentation du prix de l'eau de la Régie de l'agglomération montoise et sur les pesticides étaient à disposition...ainsi que le communiqué national d'Indecosa.

Alain Janvier, le vice-président, nous rejoint après nous avoir cherché sur le marché... Des usagers de l'eau, média40 et Radio Bleue Gascogne nous rejoignent vers 11 heures. Merci aux citoyens qui ont fait un "crochet" pour venir visiter le stand et participer aux discussions. Le Sydec et l'agence de l'eau ont participé à leur manière en mettant à notre disposition des brochures ainsi que les poèmes et dessins des enfants des écoles



primaires qui ont concouru lors des JME des années précédentes...

Matinée ensoleillée mais frisquette avec un vent digne du "mistral". Sur le coup de midi, nous avons déjeuné sur place grâce aux repas emportés du restaurant du coin. Bien sûr, nous avons goûté l'eau des Landes et notamment de Mont-de-Marsan, mais bien accompagnée... A 13 heures nous avons fini notre journée mondiale de l'eau en nous donnant rendez-vous en 2022 à Dax, station thermale et ville d'eau.

INDECOSA-CGT 40

Associations Indecosa-CGT départementales, vos antennes :

Les actions que vous menez, les initiatives que vous organisez, vos activités sont à valoriser et à partager.

Transmettez vos textes, programmes, informations, comptes rendus au secrétariat d'Indecosa-CGT national pour publication dans les pages Territoires du IN Magazine. Pensez à communiquer régulièrement vos calendriers (dates de vos CA, AG, formations...).

Le comité de rédaction

Vous trouverez aussi nos articles dans le journal «ENSEMBLE» des syndiqués de la CGT et dans le magazine «VIE NOUVELLE» de l'Union confédérale des retraités CGT

... OU PAS ?

Pour information, un piège dans lequel je suis tombé. J'avais besoin d'une vignette Crit'Air pour mon véhicule car je suis amené à me déplacer sur Lyon. J'ai vu sur une info municipale que le prix à payer était de 4,18 €, frais de port compris.

J'ai consciencieusement inscrit sur mon moteur google le site «certificat-air.gouv.fr». Je n'ai pas fait attention. Je suis entré sur le site de tête proposé, à savoir «vignette-pollution.org». Croyant être sur le bon site je n'ai pas trop lu la page d'accueil (grave erreur) et j'ai déroulé jusqu'à la fin avec notamment les indications habituelles sur la CB. Tout le long du déroulé et jusqu'au paiement compris, il n'y a aucune nouvelle mention du paiement. En confiance, je clique et je consulte pour acquit de conscience la facture débitée, 59,90 € ! soit un écart de 55 € !

Si effectivement le montant de 59,90 € était bien indiqué sur la page d'accueil, et si donc je ne peux contester, je trouve malgré tout le procédé (expliqué pour intervenir plus rapidement auprès du ministère) comme très piégeant, limite malhonnête !

J. Claverie

Joël Moulin



SOYEZ ATTENTIFS ...

Lors d'une entrée en EHPAD, l'établissement peut demander de se porter caution solidaire aux obligés alimentaires (enfants, petits-enfants, gendres ou belles-filles). Les collatéraux (frères, sœurs, neveux, nièces) ne sont pas soumis par la loi à cette disposition. Mais certains établissements essaient couramment de passer outre, même lorsque les ressources du futur résident lui permettent largement de subvenir à son hébergement.

L'IDÉE, C'EST DE VOUS VENDRE MOINS D'ÉLECTRICITÉ.

Pour accompagner ses clients dans la transition énergétique, EDF développe des solutions conçues pour aider à consommer moins d'énergie.
Devenons l'énergie qui change tout.

Rejoignez-nous sur edf.fr/energie-efficace

L'énergie est notre avenir, économisons-la !



FOURNISSEUR OFFICIEL
D'ÉLECTRICITÉ ET DE GAZ

LA GRATUITÉ POUR LE « COMMUN » DES TRANSPORTS

Entre aficionados et détracteurs, la gratuité des transports en commun se cherche un chemin de raison. Elle peut s'appuyer sur l'expérience de trente-cinq villes qui la pratiquent déjà. Tour d'horizon.

La gratuité du transport public renoue avec ses polémiques en période électorale. Des expériences sont menées. Paris se tâte mais propose déjà le transport gratuit aux moins de 18 ans. L'Île-de-France se cherche. Candidate francilienne à la région, Audrey Pulvar (PS), porte l'étendard de la gratuité intégrale du transport public. Clémentine Autain (LFI et PCF), prudente, se contente d'en faire un horizon mais veut créer un « choc de solidarité » dès juillet 2021 en l'accordant aux moins de 25 ans et aux bénéficiaires des minimums sociaux. Quant à Julien Bayou (EELV), doutant peut-être de la réelle efficacité écologique d'une telle perspective, la gratuité intégrale est à ses yeux une « fausse bonne idée » à réserver aux plus précaires (1).

La gratuité intégrale séduit

La question est éminemment politique. Passer au transport gratuit requiert la patiente obstination des élus, la mobilisation des usagers et une bonne dose de volontarisme. Elle manifeste une certaine idée de la notion d'égalité en république et interroge le statut du transport en commun en tant que service public. Elle malmène l'approche libérale, comme celle de la mise en concurrence des trams, Transilien et RER qui se profile en Île-de-France. Plus d'une AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) sur dix pratique la gratuité intégrale dans l'Hexagone, soit 35 villes gérées dans une extrême diversité de contextes, de tailles, de configurations de réseaux, de moyens de transport et de leurs politiques.

Pourquoi une ville décide-t-elle de passer au transport gratuit ? Déjà pour améliorer l'image de ses réseaux de transport, leur attractivité pour les entreprises et nouveaux résidents, mais aussi pour simplifier des déplacements et redynamiser centres et commerces. La gratuité partielle, très répandue, est parfois une étape vers la gratuité intégrale mais n'y conduit pas automatiquement. D'autres motivations, citées par le Gart (2), poussent à la gratuité. Dans les petits réseaux notamment, elle s'impose naturellement si les coûts d'investissement et de gestion sont déjà très supérieurs aux ressources issues des recettes de la billetterie.

Lorsqu'elle vise simultanément l'efficacité technique des réseaux, l'amélioration de l'offre et son utilité sociale et environnementale, la gratuité avance de bons arguments. Ce n'est pas toujours le cas. Le Gart observe l'absence fréquente de corrélation entre le choix de la gratuité et la mise en place d'une politique globale de mobilité urbaine de même que la difficulté à mesurer l'attente des populations en matière de gratuité. S'appuyant sur les enquêtes menées par les autorités de transport, le Gart affirme que les usagers sont plus sensibles à la qualité de l'offre du transport public qu'à son prix.

Les limites de la tarification solidaire

Les limites de la tarification solidaire, censée soutenir les plus défavorisés, plaident aussi pour la gratuité. Quand on ne peut pas se la payer, on n'achète pas une carte mensuelle même à taux réduit. Surtout s'il faut avancer le coût de l'abonnement et se coltiner le fardeau des dossiers à remplir. À Dunkerque, « les limites de la tarification solidaire du réseau ont rapidement démontré l'utilité de la gratuité aux yeux des familles nombreuses d'origine modeste » (3).

Ce droit à la mobilité pour tous, pourtant indispensable à l'inclusion sociale n'est pas garanti « mécanique- ➔

1. Les Échos, 13 octobre 2020.

2. Gratuité des transports publics, une étude du Gart (Groupement des autorités responsables de transport) pour objectiver le débat. 2019.

3. Dunkerque, laboratoire de la gratuité des transports en commun, rapport Henri Briche. 2017.

« Le passage à la gratuité du transport ne peut être envisagé de manière isolée sans interroger la complémentarité des différents modes de transport, leur interopérabilité, l'architecture des réseaux »



Aubagne : les transports sont gratuits depuis 2009

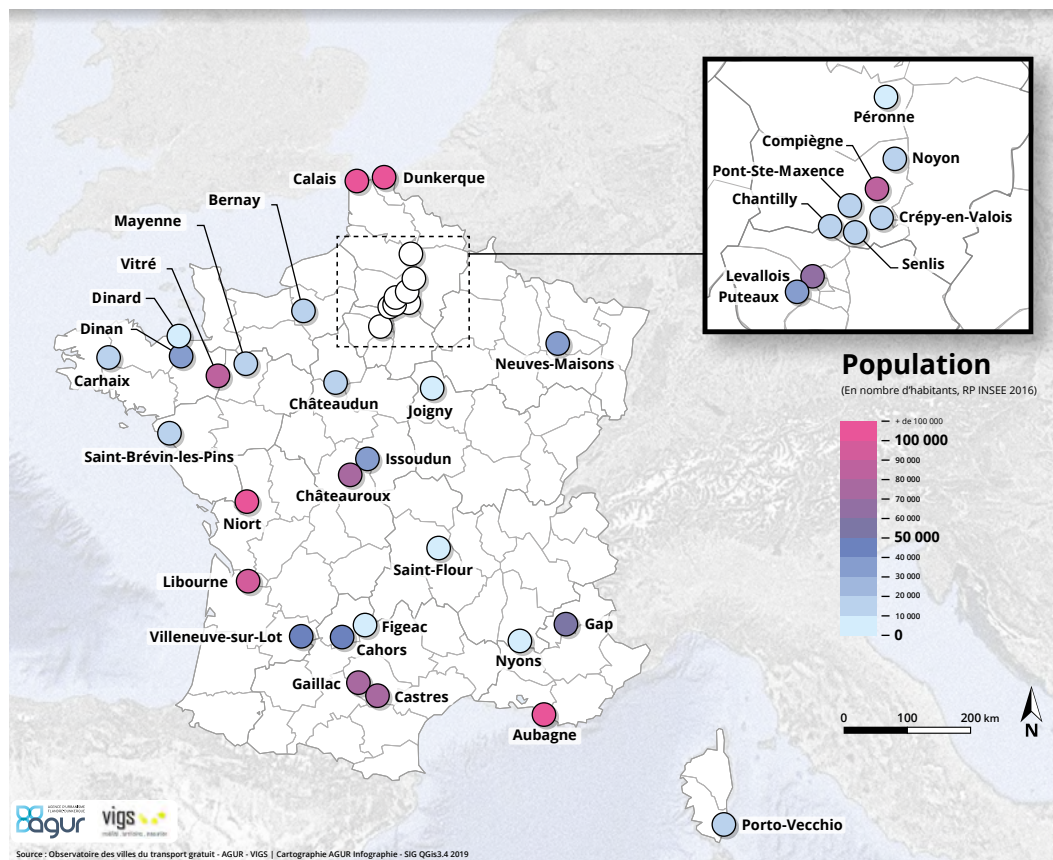


Dunkerque a franchi cette étape en 2018



À Nantes, c'est uniquement le week-end depuis avril 2021

Les 35 villes françaises du transport totalement gratuit



Source : Observatoire des villes du transport gratuit.

ment » par la gratuité dans la mesure où les transports en commun ne desservent pas de manière égalitaire tous les territoires, délaissant par exemple les zones rurales jouxtant les banlieues éloignées et où les dessertes ferroviaires ont peu à peu disparu sans laisser d'alternatives. Réussir la gratuité suppose donc de s'interroger simultanément sur la structure des réseaux, sur l'amélioration des dessertes territoriales, sur la qualité et l'efficacité de l'offre, sur la mise en place de services de transport à la demande (TAD), sur la gestion des déplacements pendulaires aux heures de pointe... Tous ces facteurs qui facilitent la mobilité au sein des territoires et qui influencent directement la fréquentation des transports en commun.

Une urgence sanitaire et écologique

L'argument écologique est systématiquement avancé pour justifier la gratuité des transports. Avec au moins 48 000 décès prématurés causés chaque année en France par la pollution atmosphérique imputable au trafic routier (4), l'urgence est bien là. Reste à démontrer l'impact réel de la gratuité sur l'accroissement de la fréquentation des transports publics et sur l'abandon

de l'automobile. Le calcul n'est pas si simple. D'autres facteurs influencent le taux de fréquentation. À Châteauroux, s'il a bien été vérifié que le passage à la gratuité a triplé la fréquentation, celle-ci n'a constitué qu'un facteur d'attractivité parmi d'autres, comme la restructuration du réseau et l'enrichissement de l'offre. À Niort, où peu de mesures d'amélioration de l'offre ont

L'argument écologique est systématiquement avancé pour justifier la gratuité des transports. Avec au moins 48 000 décès prématurés causés chaque année en France par la pollution atmosphérique imputable au trafic routier, l'urgence est bien là.

Suite page 12 →

DEPUIS 50 ANS DÉJÀ

Passer à la gratuité des transports publics n'est pas une idée neuve. Après Colomiers (31) qui l'instaurait en 1971 avant de l'abandonner en 2016 avec l'intégration de la commune à Toulouse Métropole, Compiègne (60) où, depuis 46 ans, le bus ne coûte pas plus cher que l'offre d'un sourire, fait figure de ville pionnière. Les années 2000 opèrent un tournant avec le passage à la gratuité de villes de tailles plus importantes : Châteauroux (36) depuis 2001, Aubagne (13) en 2009 qui fait aujourd'hui rouler quinze lignes de bus et un tramway pour transporter 6 millions de voyageurs annuels, Niort (79) en 2017 pour les 4,8 millions de voyageurs de l'agglomération. Des entités avoisinant les 200 000 habitants attirent désormais les regards. Dunkerque en vedette. Montpellier tout en promesse pour les 475 000 citoyens de l'agglomération. La collectivité pratique la gratuité le week-end depuis 2020 et prépare les deux prochaines étapes, pour les seniors et les jeunes dans un premier temps, puis pour toute la population en 2024.

4. Santé Publique France, 2016.

PAUL ARIÈS : « Utiliser le passage à la gratuité pour repenser l'offre de service »

Politologue, directeur de l'Observatoire international de la gratuité (OIG), auteur du livre-manifeste *Gratuité vs capitalisme* (Larousse). Paul Ariès répond à nos questions.

IN : Le débat sur le transport gratuit oppose notamment partisans et détracteurs sur la question de son financement. Comment abordez-vous cette question ?

Paul Ariès : La gratuité des transports en commun, comme celle de l'eau et de l'énergie élémentaires, de la restauration sociale ou de l'école, ce n'est pas le service débarrassé de son coût mais de son prix. Les arguments contre la gratuité des transports en commun sont de même nature qu'au XIXe siècle contre la gratuité de l'école, puis au XXe contre la création de la Sécurité sociale. Pour aborder la question du financement, il suffit de regarder les villes qui ont fait ce choix avec des réponses différentes selon les cas. Le choix de Gap fut d'abord un choix comptable, la billetterie ne rapportait que 80 000 euros par an et 80 % des usagers bénéficiaient déjà de la gratuité. La gratuité s'est donc autofinancée en supprimant les frais de billetterie et de contrôle. Le choix de Dunkerque a été notamment de supprimer des grands projets jugés inutiles pour soutenir ce service public écologique et social. Les villes agissent aussi souvent sur le versement mobilité payé par les entreprises locales, amputé par Emmanuel Macron et dont il faudra revoir l'assise. Enfin, question de bon sens, pourquoi maintenir la tarification alors que les recettes commerciales ne représentent qu'une faible part du financement, 15 % en moyenne dans les petites agglomérations, 23 % ailleurs ? Il conviendrait également d'élargir la réflexion en comptabilisant les coûts cachés : la gratuité de tous les transports en commun engendrerait un coût bien moindre que celui de la seule pollution, estimé à 101,3 milliards d'euros par an en France ou des seuls embouteillages, chiffré à 17 milliards d'euros par an.

IN : Le gratuit partiel, (périodes, types d'usagers ou moyen de transport) est-il un passage obligé pour aller vers le gratuit intégral ?

P. A. : La gratuité pour les seuls pauvres, c'est bien sûr mieux que rien, même si elle ne va jamais sans condescendance ni flicage pour savoir si vous êtes bien un vrai pauvre... Les tarifs sociaux sont une fausse bonne idée. On entend souvent, même à gauche, que la gratuité se destine aux plus défavorisés mais que ceux qui peuvent payer doivent payer. Mais transposez ce discours à l'école ou la santé, il devient une machine de guerre contre la Sécurité sociale et contre l'idée même de service public. Dans les faits, il ne s'agit pas simplement de rendre gratuits les transports en commun existants mais d'utiliser le passage à la gratuité pour repenser l'offre de service. La gratuité ne se limite pas à la suppression de la billetterie, elle va de pair avec l'augmentation de l'offre kilométrique, le choix de lignes diamétrales plutôt que radiales, la réduction des lignes sinueuses, la suppression des variantes de parcours, une réduction



« La gratuité des transports en commun engendrerait un coût bien moindre que celui de la seule pollution, estimé à 101,3 milliards d'euros par an en France ou des embouteillages, chiffré à 17 milliards d'euros par an. »

du nombre des grilles horaires différentes, une offre plus forte les samedis et dimanches pour faciliter l'accès au centre-ville depuis les quartiers défavorisés, une plus large amplitude horaire, la mise en place de lignes de soirées, de liaisons avec les gares, la création d'espaces pour les poussettes et les vélos... La gratuité ne doit pas seulement être totale mais affichée, revendiquée. À Aubagne les bus affichaient fièrement « liberté, égalité, gratuité ».

IN : Justement, en quoi passer du « transport en commun » au « commun du transport » revient à changer de paradigme, rappelant peut-être ce que le philosophe Henri Lefebvre appelait le droit à la ville ?

P. A. : La gratuité n'est pas une lubie de pays riches. Dans les pays du Sud, la sensibilité est extrême face à l'augmentation des tarifs. Lors du passage du ticket de bus de 1,05 à 1,11 euro (de 3 à 3,2 réais), des émeutes ont éclaté à Brasilia (Brésil). Ce n'est donc pas par hasard que l'idée d'un droit à la ville, à la mobilité, soit apparu d'abord dans les pays du Sud... La conception de la gratuité que défend l'Observatoire international de la gratuité est non seulement celle du passage du payant vers la gratuité des transports en commun mais aussi de la construction d'un commun des transports, aux côtés d'autres « communs » à défendre, comme l'école ou la santé et à construire, comme l'alimentation. Nous sommes bien, dans ce sens, les héritiers du « droit à la ville » d'Henri Lefebvre, mais aussi du « droit à une vie belle (le buen vivir), que proposaient, dans leur « Manifeste pour la gratuité des produits de haute nécessité » les poètes antillais lors du dernier grand conflit social aux Antilles. ■

accompagné la gratuité, la fréquentation n'a augmenté que de 23 % entre 2016 et 2018.

À l'inverse, à Dunkerque – une ville qui a créé des lignes et des emplois –, on relevait en 2019 un accroissement de la fréquentation de 125 % le week-end, de 65 % en semaine. La moitié est composée de nouveaux voyageurs majoritairement séduits par la gratuité. Dunkerque est l'une des rares villes ayant mesuré le report modal de l'automobile vers le bus. 48 % des nouveaux usagers ont délaissé leur voiture. Une étude de l'Observatoire des villes du transport gratuit estime le report modal voiture-bus à 24 %. Maxime Huré, qui a piloté l'étude, assure que « 10 % des nouveaux usagers ont mis en vente leur voiture ou renoncé à un nouvel achat » (5).

Une étude prospective menée par Île-de-France Mobilités en 2018 à la demande de Valérie Pécresse n'anticipe pas un effet massif de la gratuité sur la réduction de la pollution due au trafic. Si la gratuité entraînerait une hausse de la fréquentation des transports publics de 6 à 10 %, les nouveaux usagers se partageraient à égalité entre anciens automobilistes et ceux issus de modes de transports dits actifs (marche ou vélo). En effet, 90 % des déplacements en voiture ne sont pas reportables sur des transports collectifs sans perte de temps. En revanche, deux tiers des marcheurs et un tiers des cyclistes se déplacent plus rapidement en bus, train ou métro. La gratuité ne réduirait donc pas significativement les nuisances routières en Île-de-France selon l'enquête, n'entraînant qu'une baisse de 2 % du trafic.

Mobilité pour tous

La gratuité ouvre l'accès au transport des populations les moins favorisées. Reste à savoir qui la supporte ? En moyenne, le financement des coûts d'exploitation des réseaux de transport est assuré à 47 % par le versement mobilité des entreprises du territoire au prorata de leur masse salariale, à 35 % par les collectivités locales, à 17 % par les usagers, à 1 % par l'État (2). La part de l'usager disparue, de nouvelles sources de financement sont nécessaires. En plus des recettes publicitaires, le versement mobilité peut être majoré dans certaines limites pour limiter l'impact de la gratuité sur le budget des collectivités. Il n'en reste pas moins que la gratuité entraîne un transfert de charge plus ou moins important de l'usager vers la collectivité qui l'assume par le biais de l'impôt. Seuls les usagers non imposables y gagnent en pouvoir d'achat. Ce n'est pas rien. Mais les budgets serrés des revenus bas et moyens passent à la caisse.

Ne considérer la gratuité qu'au niveau de l'aire urbaine ou de son immédiate périphérie fait fi de l'allongement des déplacements domicile travail lié à l'étalement urbain. Un rapport du Sénat de 2019 (6) affirme sur ce point que « la notion de mobilité, et a fortiori celle de la

LE PATRONAT VENT DEBOUT CONTRE LA GRATUITÉ

Les lobbies patronaux sont très actifs pour brandir ce qu'ils appellent la menace d'un « détournement » de la vocation du versement mobilité qui ne devrait pas « financer la gratuité des réseaux de transport », comme l'avait assené Valérie Lacroute (LR) dans un amendement déposé lors du projet de loi d'orientation des mobilités à l'Assemblée nationale. Le Medef a toujours été vent debout contre cette contribution patronale et veut imputer plus lourdement aux usagers les coûts d'exploitation de la mobilité urbaine. L'organisation patronale feint d'ignorer deux choses : ce qui ressort de la responsabilité d'une entreprise dans sa contribution aux services publics et le fait que l'effort consenti par une augmentation du versement mobilité est de facto neutralisé par la disparition de sa contribution aux abonnements de transport de ses salariés. Enfin, l'entreprise a tout à gagner à profiter d'une desserte, accroître son attractivité et améliorer la vie de ses salariés.



gratuité des transports, se pose en des termes différents selon que l'on habite dans une métropole, en zone périurbaine ou en zone rurale ». Dans son livre « Le droit à la ville », Henri Lefebvre relevait déjà en 1968 que « les milieux populaires souffrent d'une double peine, car, pour eux, la distance travail domicile ne cesse de croître et parce que la

pauvreté se traduit par l'usage des modes de transport plus lents, moins directs, inconfortables », interpellant ainsi les limites des politiques d'urbanisme nées dans les années 60.

Le passage à la gratuité du transport ne peut donc s'envisager de manière isolée sans interroger la complémentarité des différents modes de transport, leur interopérabilité, l'architecture des réseaux. Au même titre que les services de l'eau, de la santé, de l'éducation, de la culture, ceux du transport ont vocation à être des biens publics dont l'accès libre (plutôt que gratuit) devrait être garanti également à tous, partout sur le territoire. Pointe en germe une rupture franche avec le modèle libéral. Au fond le dépassement d'une vision idéologique au profit d'une approche globale et territoriale du rôle et des moyens du transport public. Du commun des transports... ■

« Au même titre que les services de l'eau, de la santé, de l'éducation, de la culture, ceux du transport ont vocation à être des biens publics dont l'accès libre (plutôt que gratuit) devrait être garanti également à tous, partout sur le territoire »

5. ID l'info durable, 7 mars 2020.

6. Rapport d'information « Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ». Sénat, 25 septembre 2019.

RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE

QUELLES AIDES ? A QUI S'ADRESSER ?

Sur les 29 millions de résidences principales en France, 4,8 millions sont considérées comme des « passoires thermiques ». Ces logements – notés F ou G sur l'échelle de A à G du diagnostic de performance énergétique (DPE) – sont occupés le plus souvent par des ménages aux revenus modestes. Dans le cadre du plan de relance, le gouvernement a promis d'affecter deux milliards d'euros à la rénovation énergétique des logements privés, avec pour objectif d'en rénover 500 000 par an.



La jungle des aides

Chauffage, isolation thermique, production d'eau chaude, ventilation sont liés aux quantités de gaz à effet de serre émis par les logements et à leur consommation énergétique. Ils sont donc visés par les aides attribuées aux ménages soucieux d'améliorer les performances thermiques de leur logement. Encore faut-il se repérer dans ces aides ! Leur provenance et leurs critères d'attribution, relatifs à l'habitat, à la situation de l'occupant, aux travaux envisagés, sont multiples. Certaines sont accordées par l'État, d'autres par les collectivités locales, les fournisseurs d'énergie, Action logement, la Caisse d'allocations familiales...

Elles se cumulent parfois, mais pas toujours. Elles prennent la forme de sommes d'argent, de déductions fiscales, de réductions sur la facture des travaux, de bons d'achat, de prêt à taux zéro, de diagnostics gratuits...

Une législation changeante

S'y retrouver demande aussi de rester informé des modifications législatives. Par exemple, le dispositif MaPrimeRénov', conçu pour les propriétaires occupants aux revenus modestes, s'est ouvert le 1^{er} octobre 2020 à tous les propriétaires occupants, à l'ensemble des copropriétaires, et aux propriétaires bailleurs. C'est vers ce dispositif que doivent être orientés les deux milliards d'euros prévus par le plan de relance. MaPrimeRénov' peut se cumuler avec les aides versées au titre des Certificats d'économies d'énergie (CEE), celles des collectivités locales et d'Action logement.



L'AVIS INDECOSA-CGT

Indecosa-CGT alerte les consommateurs contre le démarchage téléphonique d'entreprises se disant spécialisées dans les travaux de rénovation énergétique. Si des acteurs sérieux exercent dans ce domaine, d'autres profitent de l'opportunité que constitue le secteur des économies d'énergie et usent de manœuvres contestables pour obtenir un bon de commande : arguments fallacieux prétextant une obligation de se mettre aux normes ou promettant des aides mirobolantes... Depuis le 1^{er} septembre 2020, la loi interdit les sollicitations téléphoniques, mais pas le démarchage physique qui demande tout autant de vigilance.

Contacts : indecosa@cgt.fr et indecosa.fr

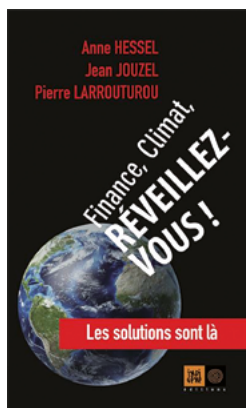
FAIRE pour être aidé

Pour bénéficier de cette aide, ainsi que de celle appelée « Coup de pouce », les travaux éligibles doivent être réalisés par des entreprises reconnues garantes de l'environnement (RGE). Ces professionnels ont suivi une formation spécifique et se sont engagés à respecter une charte de qualité. Afin d'être informé, conseillé et accompagné dans ses projets de travaux, le mieux est de s'adresser à FAIRE*. Ce service public peut proposer un bilan, des solutions techniques, un budget, les aides envisageables, et fournir une liste d'entreprises RGE à proximité.

* <https://www.faire.gouv.fr/>

Michèle Berzosa pour Indecosa-CGT
Paru dans Ensemble janvier 2021

À LIRE



Rien à voir avec l'extinction des dinosaures. La météorite, cette fois, c'est nous : nos bâtiments mal isolés, nos transports trop polluants, notre alimentation, notre agriculture... Il est temps de déclarer la guerre au dérèglement climatique, de saisir cette « chance » pour accoucher enfin d'un nouveau modèle de développement, au service de l'humanité. Et ce livre prouve qu'il est possible de financer ce chantier colossal grâce à un pacte européen climat-emploi. Pour vaincre l'inertie des pouvoirs et le poids des lobbies,

il est temps de nous rassembler et de pousser nos dirigeants à l'audace : réveillez-vous ! Et passons à l'action.

ANNE HESSEL est docteur en médecine et docteur en chimie. Fille de Stéphane Hessel, elle est engagée dans plusieurs mouvements citoyens.

JEAN JOUZEL est climatologue, membre de l'Académie des sciences. Il était vice-président du groupe scientifique du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) quand celui-ci a reçu le prix Nobel de la paix.

PIERRE LARROUTOUROU est ingénieur agronome et diplômé de Sciences-po. En 2008, Marianne le présentait comme « l'un des cinq économistes qui avaient annoncé la crise financière ».

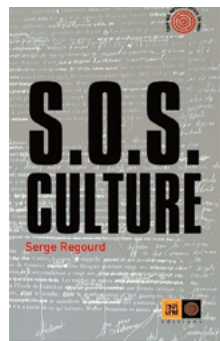
**FINANCE, CLIMAT, RÉVEILLEZ-VOUS !
LES SOLUTIONS SONT LÀ**

Anne Hessel, Jean Jouzel, Pierre Larrourou

Indigène éditions

Parution : octobre 2018 – 160 p

À LIRE



Le propos de cet ouvrage est antérieur à la crise sanitaire de la Covid dont les conséquences ont ébranlé notamment le secteur culturel. Son objet n'est donc pas de mesurer les incuries de choix politiques conjoncturels pénalisant gravement les activités artistiques. L'approche structurelle des politiques publiques depuis plusieurs décennies est néanmoins de nature à éclairer ces incuries.

C'est l'ouvrage d'un homme qui dédie sa vie à la défense du modèle culturel français. Si Serge Regourd diagnostique ici un effondrement de nos politiques culturelles, exposant avec lucidité et brillance les sources et les symptômes de cette pathologie, c'est pour nous inviter à procéder à un « réattelage » entre culture et politique. Sans quoi aucune sortie de crise ne sera possible. Cela, évidemment, ne veut pas dire renvoyer à une conception totalitaire de l'art, mais bien plutôt, à l'instar de Kant, Gramsci et Arendt, de « s'intéresser à l'art d'une manière politique ». Autrement dit, d'arracher définitivement l'œuvre à la barbarie du marché, aux diktats des algorithmes pour la rendre à sa sublime vocation, définie par le poète Saint-John Perse : « le luxe de l'inaccoutumance ».

L'auteur, **SERGE REGOURD**, a acquis ses convictions à la fois comme universitaire et expert des questions culturelles, ensuite comme militant de la cause culturelle, enfin comme élu en charge des activités culturelles.

SOS CULTURE

Serge Regourd

Indigène éditions

Parution : février 2021 – 40 p

UN PEU D'HUMOUR ... ET DE CULTURE À VOIR ET À ÉCOUTER



L'humoriste **CHRISTOPHE ALÉVÊQUE** nous a livré le 18 mars 2021 une parodie de conférence de presse sur le coronavirus. Il nous met en garde dès le début : « Tous les chiffres que vous allez entendre sont réels mais ... les chiffres ... on leur fait dire ce qu'on veut ». Toute ressemblance avec des conférences de presse officielles n'est absolument pas

fortuite. Une prestation réjouissante.

Pour voir cette vidéo : durée 11mn06

CONFERENCE COVID ALEVEQUE

[https://www.youtube.com/](https://www.youtube.com/watch?v=9hUwG3M68wg&list=RDCMUCaUWCM_KjHR_PmXWifV9AYQ&start_radio=1)

[watch?v=9hUwG3M68wg&list=RDCMUCaUWCM_KjHR_PmXWifV9AYQ&start_radio=1](https://www.youtube.com/watch?v=9hUwG3M68wg&list=RDCMUCaUWCM_KjHR_PmXWifV9AYQ&start_radio=1)



Les paroles de la chanson "Nous, on veut continuer à chanter encore" de l'artiste roubaisien **HK** vous sont peut-être devenues familières. Alors que les lieux culturels sont encore fermés, cette chanson est devenue l'hymne des intermittents en lutte, naviguant dans le flou en pleine crise du Covid 19.

Regarder et écouter cette flashmob en gare du Nord le 4 mars 2021, à vous donner des

envies de culture.

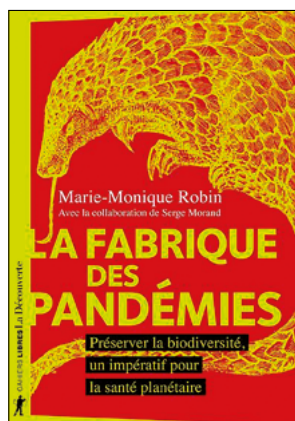
Pour voir cette vidéo : durée 6mn25

<https://www.youtube.com/watch?v=Gq9qFvoMKaY>

Lire les paroles de la chanson :

<https://www.paroles.net/hk/paroles-danser-encore>

À LIRE



« Voir un lien entre la pollution de l'air, la biodiversité et la covid-19 relève du surréalisme, pas de la science ! », affirmait Luc Ferry en mars 2020, accusant les écologistes de « récupération politique ». Voilà un philosophe bien mal informé. Car, depuis les années 2000, des centaines de scientifiques tirent la sonnette d'alarme : les activités humaines, en précipitant l'effondrement de la biodiversité, ont créé les

conditions d'une « épidémie de pandémies ».

C'est ce que montre cet essai, mobilisant de nombreux travaux et des entretiens inédits avec plus de soixante chercheurs du monde entier. En apportant enfin une vision d'ensemble, accessible à tous, Marie-Monique Robin contribue à dissiper le grand aveuglement collectif qui empêchait d'agir. Le constat est sans appel : la destruction des écosystèmes par la déforestation, l'urbanisation, l'agriculture industrielle et la globalisation économique menace directement la santé planétaire.

Cette destruction est à l'origine des « zoonoses », transmises par des animaux aux humains : d'Ébola à la covid-19, elles font partie des « nouvelles maladies émergentes » qui se multiplient, par des mécanismes clairement expliqués dans ce livre. Où on verra aussi comment, si rien n'est fait, d'autres pandémies, pires encore, suivront. Et pourquoi, plutôt que la course vaine aux vaccins ou le confinement chronique de la population, le seul antidote est la préservation de la biodiversité, impliquant d'en finir avec l'emprise délétère du modèle économique dominant sur les écosystèmes.

MARIE-MONIQUE ROBIN, journaliste et réalisatrice, est lauréate du Prix Albert-Londres (1995). À La Découverte, elle a déjà publié : en coédition avec Arte-Éditions, le best-seller *Le Monde selon Monsanto* (2008, 2009), *Notre poison quotidien* (2011) et *Les Moissons du futur* (2013) et *Sacrée Croissance !* (2015).

SERGE MORAND, chercheur au CNRS et au CIRAD, travaille au Centre d'infectiologie Christophe-Mérieux du Laos. Écologue évolutionniste et parasitologue de terrain, il est notamment l'auteur de *L'Homme, la faune sauvage et la peste* (Fayard, 2020).

LA FABRIQUE DES PANDÉMIES
PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ,
UN IMPÉRATIF POUR LA SANTÉ PLANÉTAIRE

Marie-Monique Robin,
avec la collaboration de Serge Morand

Editions La Découverte
Coll. Cahiers libres
Parution : 4 février 2021
352 p

BULLETIN D'ABONNEMENT

INDIVIDUEL

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Portable :

E-mail :

Entreprise ou organisme :

COLLECTIF

Responsable de liste et du règlement collectif

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Portable :

E-mail :

Entreprise ou organisme :

Au numéro : ☐ 5 €

Abonnement annuel : Formule papier ☐ 30 €

Formule numérique ☐ 30 €

Formule papier et numérique ☐ 35 €

Je règle par chèque à l'ordre de Indecosa-CGT

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom :

Prénom :

Date de naissance :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Téléphone fixe : Portable :

Courriel :

Entreprise ou organisme

J'adhère pour l'année 2021 ☐ 30 euros

Je m'abonne à In magazine pour six numéros ☐ 30 euros

Date et signature

A retourner à IN magazine • Case 1-1 263, rue de Paris 93516
Montreuil Cedex Tél. : 01 55 82 84 05 • Nous contacter : indecosa@cgt.fr



Scannez et
découvrez le site
d'INDECOSA-CGT
<https://www.indecosa.fr>



**Anticipons
dès aujourd'hui
pour préparer
l'avenir**

**La Macif vous
accompagne
pour préparer
vos projets
de demain**

**Préparer l'arrivée d'un enfant, financer
des études, penser à la retraite...**

La Macif vous accompagne dans vos projets de vie
en vous conseillant et en vous proposant
un ensemble de solutions d'Épargne assurance-vie
et de Prévoyance solidaires de vos besoins.

**Découvrez toutes nos offres et services
en agence ou sur [macif.fr](https://www.macif.fr)**



Essentiel pour moi

Crédit photo : Tim Robbarts/Getty Images

MACIF - MUTUELLE ASSURANCE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS DE FRANCE ET DES CADRES ET SALARIÉS DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Société d'assurance mutuelle à cotisations variables. Entreprise régie par le Code des assurances. Siège social : 1 rue Jacques Vandier 79000 Niort.