



# L'INFOLETTRE MENSUELLE DU RÉSEAU COOPÉRATIF JUILLET 2021

Le **Réseau coopératif Europe-Écologie-Les-Verts** est l'un des deux collèges du **Mouvement EELV**.

Il se distingue du collège Parti politique par sa structure horizontale.

Rédigée par des membres du **Comité national d'animation du Réseau coopératif (CNARC)**, cette **infolettre** a pour objectif de présenter la diversité des actions et engagements des **Coopérateurs et Coopératrices du Mouvement EELV**.

Nos Infolettres font apparaître **les points de vue différents** qui coexistent au sein du **Réseau coopératif**.

De manière toute aussi importante, elles sont destinées à faire connaître les actions militantes écologistes que nous portons ou soutenons.

**Le Comité national d'animation du Réseau coopératif (CNARC) - Comité de rédaction**

---

<https://coop.eelv.fr/infolettres/>

---

## SOMMAIRE

- Communication Réseau Coopératif : naissance chaîne sur Internet Brigitte GIRY
- Une alternative pour les élections présidentielles de 2022 ? Denis Guenneau
- Un scénario pour la (dé)mobilité Christian Olive
- Hommage à un artiste engagé !
- Pour renouveler son adhésion au Réseau coopératif à l'aide de la fiche d'inscription jointe, ou sur le site !

---

Pour réagir aux articles des infolettres, vous pouvez les retrouver sur notre site web à l'adresse <https://coop.eelv.fr/category/contributions/>

---

## Communication Réseau Coopératif : naissance chaîne sur Internet.

<https://www.youtube.com/channel/UC4jHzFLP5ETo29v47QdemiA>

Comme nous vous en informions dans l'infolettre de mai, les vidéos sur le thème de l'énergie nucléaire ont été mises en ligne. En deux mois, le Réseau Coopératif a réalisé cinq vidéos. Son objectif est de poursuivre ses efforts de communication, notamment sur l'industrie nucléaire, via cet outil.

Nonobstant, nous nous interrogeons sur notre communication interne compte tenu du nombre d'abonnés et de vues. Aussi, si vous ne vous sentez pas concernés par le sujet, nous vous encourageons à diffuser ces éléments pédagogiques dans tous vos réseaux et vous remercions pour votre esprit de solidarité.

Brigitte GIRY  
Coopératrice EELV  
Provence Alpes Côte-d'Azur

---

### Une alternative pour les élections présidentielles de 2022 ?

Une vision alternative à la compétition mortifère des candidats aux primaires organisées par les partis politiques, pourrait émerger. Une vision de coopération entre eux, issue de réflexions lancées par le parti Nouvelle Donne, puis amendées par des membres de l'Archipel de l'écologie et des solidarités. Cette vision alternative a été présentée le 1er juillet au Comité des partis de l'axe humaniste et écologiste par l'inter-coalition "2022ouJamais" qui doit organiser une primaire populaire citoyenne en octobre ou novembre 2021.

Plusieurs nouveautés originales pourraient composer cette alternative :

- Choisir non pas une personnalité, mais trois personnalités pour nous représenter, un duo président et premier ministre à parité de genre, et un(e) président(e) de la future assemblée constituante, choisi selon un scrutin où chaque participant donne à chaque candidat son appréciation allant de "avis très favorable" à "totalement opposé".
- Réunir tous les candidats au poste de président de la République dans une équipe formant une sorte de gouvernement fantôme comme au Royaume-Uni, où ils apprendraient à travailler ensemble dès cet automne.
- Construire la liste des candidatures des 577 députés titulaires et 577 suppléants qui représenteront l'axe humaniste et écologique aux élections législatives de 2022, représentatifs de toutes les organisations politiques en faisant partie, mais aussi d'un quota de personnalités non encartées dans un parti politique.

- Lancer l'organisation d'une convention citoyenne permanente, à l'image de celle sur le climat, qui aura pour rôle de peser sur le gouvernement, en termes de nouvelles lois.

Cette alternative n'est pas une utopie. C'est de l'ordre du possible puisqu'elle ne demande aucun investissement important pour se concrétiser. Mais elle va se heurter à la démarche des partis déjà engagés officiellement dans l'élection présidentielle comme le sont LFI, PCF, et EELV avec sa primaire.

Pour leur imposer cette vision alternative, "2022ouJamais" a besoin d'avoir un soutien important en nombre de participants à la primaire populaire, qui s'engagent tous à verser deux euro pour participer aux votes. Je vous encourage donc à vous inscrire d'ores et déjà sur le site <https://primairepopulaire.fr/>, afin de peser sur les décisions que prendront les partis politiques sur leurs primaires respectives, en tenant compte des opinions de centaines de milliers de citoyens de la primaire populaire. Depuis dimanche 11 juillet, il est possible de parrainer sur le site de la primaire populaire les personnalités qui seraient dignes d'occuper le poste suprême de Président(e) de la République Française, mais aussi de proposer une autre personne que celles présentées à ce jour. **Le choix sera fait mi-novembre pour désigner le ou la candidate idéal(e) selon un vote dit "Préférentiel".**

Denis Guenneau  
Coopérateur EELV  
Provence Alpes Côte-d'Azur

---

## Un scénario pour la (dé)mobilité.

L'électrification du parc de la mobilité est donnée aujourd'hui comme la principale réponse aux déséquilibres environnementaux induits par nos déplacements et transports. C'est un engagement économique et structurel qui n'est pas raisonnable socialement, voire même impossible techniquement et technologiquement dans un temps court. De plus c'est surtout une vision dont le périmètre d'analyse écologique est beaucoup trop restreint, on se préoccupe principalement de pollution et cette volonté tient peu ou pas compte de la multiplicité des transitions nécessaires et de ses impacts sociaux.

Nous vivons donc une époque formidable, après le tout électrique pour le chauffage des bâtiments et pour leur confort d'été, voici venir le tout électrique de la mobilité.

De même que pour la politique d'isolation de nos bâtiments, soyez-en sûr, la réduction de la quantité de nos déplacements sera économiquement et scientifiquement ajustée aux ambitions productives des fournisseurs d'énergie. Je ne suis pas sûr que cette approche de la dé-mobilité nous intéresse et intéresse une grande partie de la population, préoccupée par ses besoins essentiels et sidérée par la situation actuelle.

Beaucoup d'individus, de citoyens ont envie de reprendre la main sur leur vie et ils vont peser par leurs nouvelles habitudes, leurs nouvelles peurs, leurs besoins de résistance au choc de la vie, mais aussi je le souhaite par leurs nouveaux émerveillements.

Quelques mots d'histoire ! La société actuelle a construit la mobilité autour de l'émergence des territoires spécialisés. On peut dater cette idée du milieu du 20<sup>ème</sup> siècle, Le Corbusier n'y est pas pour rien. Le Corbusier y a largement participé au travers de la Charte d'Athènes qui énonce les moyens d'améliorer les conditions d'existence dans la ville moderne, qui doit permettre l'épanouissement harmonieux (mais séparé) de quatre grandes fonctions humaines : habiter, travailler, se divertir et circuler

Dans un premier temps ce furent des zones ou quartiers dédiés à l'industrie, aux commerces ou à l'administration, et désormais à la consommation, la culture, l'éducation, l'habiter, et aussi la médicalisation avec le nouveau concept de ville hôpital ; surtout ne pas mélanger.

Aujourd'hui la mobilité n'est qu'un tunnel de circulation contrainte, vide de sens humain, qui relie ces différents pôles spécialisés. Tunnel ou labyrinthe qu'on voudrait sans temporalité, parce que ressenti comme du temps perdu.

*Vide de sens humain*, mais alors premier questionnement : peut-on avoir un aménagement des territoires, un aménagement des villes, réduisant ces « temps morts » ? Peut-on remplacer ces pôles différenciés par des « cœurs de vie » recréant des équilibres de résilience basés sur la coopération, le partage et la solidarité ? pratiquement des lieux pensés et construits avec moins de cloisonnement et plus de diversité.

Aujourd'hui cette dé-mobilité va s'imposer, portée par la réalité que sont les besoins qui vont s'inscrire dans le temps, "de sécurité sanitaire" et de "sécurité alimentaire". Et c'est toute la chaîne du transport et des déplacements qui va devoir suivre.

Bien sûr, dans les besoins sécuritaires il y a toujours une dose d'irrationnel. Mais ces besoins sont là.

Pour la mobilité, les conséquences sanitaires de notre boulimie de déplacement et de transport nous rattrapent désormais ; comme le dérèglement climatique s'est installé en lien direct avec notre gloutonnerie énergétique.

Les virus et maladies sont constitutifs de l'espèce humaine, de la nature, de la faune, de la flore et un savant équilibre naturel nous permet de vivre avec eux en bonne intelligence.

Malheureusement, aujourd'hui la circulation très accélérée de ceux-ci ne laisse plus à notre nature le temps de s'adapter et "notre rationalité ordinaire", notre bon sens commun, qui n'est donc pas scientifique, va nous porter assez rapidement à moins bouger, moins se déplacer, moins déplacer les plantes, les aliments et à vivre avec une peur que nous allons avoir du mal à maîtriser, individuellement et collectivement.

Nous ne pouvons plus continuer à raisonner sur des infrastructures de transport avec des contraintes et des périmètres qui n'existeront plus et dont les signes avant-coureurs de remise en cause sont déjà bien présents.

Les pressions sécuritaires convergentes : sanitaire, alimentaire et aussi environnementale et climatique vont changer le modèle social et économique de notre mobilité

Cela se traduit déjà par des réticences à prendre les transports en commun, réticences à aller dans des lieux clos, préférences pour des espaces protégés, pour des espaces extérieurs, pour des cercles de confiance et aussi besoin de résilience par la proximité des autres, des produits, des fabrications, des productions.

Beaucoup de bouleversements sont prévisibles comme la remise en cause du modèle industriel et technologique centralisé, la remise en cause d'évidences devenues discutables comme le modèle de l'économie d'échelle permettant par l'augmentation d'une production ou d'un trafic d'obtenir soi-disant un meilleur service, sans compter la remise en cause de la valeur travail, conséquence de l'évolution du modèle de l'entreprise.

Tout cela est déjà « pressenti » mais participe encore, face aux enjeux, d'une certaine « mollesse » qui met de côté le pas nécessaire, alors que le lot de catastrophes et de dérèglements est déjà perceptible.

Ainsi la (dé)mobilité ne va pas se construire mais s'imposer et c'est la nature qui nous rappelle à l'ordre. Nous nous devons d'avoir cette lucidité d'un changement irréversible et proposer des possibles acceptables, montrer que l'on peut vivre mieux ou aussi bien sans cette agitation permanente et proposer les transitions nécessaires. Nous en avons la capacité si nous nous mobilisons collectivement sur cet objectif.

La (dé)mobilité a besoin d'un scénario comme le scénario Négawatt pour l'énergie ou le scénario Afterre pour l'arbitrage des surfaces de terre entre production alimentaire et production énergétique.

On peut déjà évoquer quelques éléments qui semblent devoir s'imposer.

### **La dé-métropolisation :**

Les métropoles actuelles vivent sous perfusion alors que dans une économie de proximité, d'équilibre, de coopération, de solidarité et de partage cette compétition pour agrandir l'influence des métropoles devient un engagement d'un autre âge.

Avec une population de 60 millions d'habitants, on pourrait imaginer à long terme d'aller vers la reconstruction de 2000 territoires/pays de 15000 à 30000 habitants. Le tissu existe déjà au sein de nos 36000 communes.

Les Pays de la loi Voynet en était une préfiguration dont la gouvernance est sûrement à améliorer, mais de telles entités, plus autonomes, échangeant différemment avec les autres, avec une recherche de proximité, impliquent de voir la mobilité autrement. La période de confinement récente nous a laissé des indices.

### **Les réseaux vont se calibrer différemment**

Aujourd'hui les trajets vers le lieu de travail habituel ou d'étude, de garderie pour les enfants en bas âge, structurent principalement la mobilité car ils représentent 27 % des motifs pour se déplacer et 41 % des distances parcourues et surtout doivent être réalisés dans des plages horaires imposées ce qui calibre à l'excès toutes les infrastructures.

Mais aussi, près de 70 % des déplacements des enfants de 6 à 14 ans sont effectués en voiture en grande partie parce que l'espace public, déserté par les habitants et confisqué par l'automobile, est devenu dans l'esprit des parents un espace insécure. La réappropriation des lieux de proximité devrait redonner de « l'air » aux enfants friands d'émancipation ; marche à pied et vélo ont des chances de réapparaître.

Christian Olive  
Coopérateur EELV  
Languedoc-Roussillon

---



### Hommage à un artiste engagé !

Yves Jamait – 1961

Auteur-compositeur-interprète

*(...) Y en a qui s'ront jamais dans la merde  
Y en a qu'auront jamais d'problèmes  
Et souvent ce sont ceux-là même  
Qui nous dirigent et qui nous gouvernent...*

*Y En a Qui... – 2003*

---

## Pour adhérer ou renouveler son adhésion au Réseau coopératif ?

L'adhésion coûte **20,00 € par an** (10,00 €/an si précarité ou statut étudiant).

Pour un paiement par chèque, vous trouverez ci-joint la fiche d'adhésion à poster à l'adresse de votre Secrétariat régional, accompagnée d'un chèque bancaire à l'ordre de **AF-EELV** en précisant au dos du chèque « **Coopérative eelv** » :

Pour la Région Provence Alpes Côte-d'Azur  
**EELV 111 rue du Rouet 13008 Marseille**

Pour toutes les autres régions de France  
Adresses sur ce lien  
<https://www.eelv.fr/contact-en-region/>

Pour l'adhésion d'un couple, le chèque doit être au nom de la personne cotisante, merci de faire deux chèques différents.

Il est également possible de régler son adhésion par carte bancaire en se rendant sur la page du site EELV :  
<https://soutenir.eelv.fr/cooperer/>.

Vous pouvez également faire un don.

Si vous êtes imposables, les 2/3 de vos adhésion ou don 2021 seront déductibles de vos impôts sur le revenu 2022.