

# Recensions



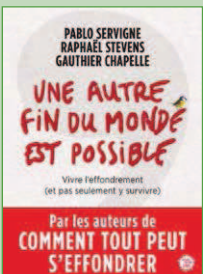
Yuna Chiffolleau,  
*Les Circuits courts  
alimentaires*, Eres,  
2018, 174 p.,  
20 €.



Laurent  
Castaignède,  
*Airvore ou la  
face obscure  
des transports*,  
Ecosociété, 2018,  
341 p., 25 €.



Jean-François  
Simonin, *La  
Tyrannie du court-  
terme*, Utopia,  
2018, 233 p.,  
10 €.



Pablo Servigne,  
Raphaël Stevens,  
Gauthier  
Chapelle, *Une  
autre fin du monde  
est possible*, Seuil,  
2018, 327 p.,  
19 €.

## Circuits courts

Une directrice de recherche à l'Inra publie ici la première synthèse sur les circuits courts alimentaires. Une exploitation sur cinq en France vend une partie de sa production en circuit court, c'est-à-dire en vente à la ferme et sur les marchés locaux. Loin devant les Amap – les associations pour le maintien de l'agriculture paysanne.

Le circuit court est plus développé dans les DOM-TOM et dans le sud-est de la France. Il permet de commercialiser essentiellement du miel, des fruits et des légumes. Les exploitations concernées sont plus petites que les autres et emploient davantage de main d'œuvre à l'hectare – 10 % sont en bio. Elles connaissent un faible taux d'endettement, n'ont pas de recours aux subventions car

leur surface d'exploitation est trop petite. Le revenu du chef d'exploitation est en moyenne de douze mille euros par an. Lien social, fraîcheur, convivialité motivent principalement les acheteurs. Une enquête complète sur un secteur utile et prometteur, trop peu soutenu par les pouvoirs publics et la recherche.

## Transports et pollution de l'air

Selon l'OCDE, la pollution de l'air urbain liée aux transports polluants devrait en 2050 devenir la principale cause environnementale de mortalité dans le monde, devant les problèmes sanitaires liés à l'eau. L'auteur retrace d'abord l'histoire du développement de la mobilité

motorisée dans le monde. Les prévisions actuelles affichent 1,7 milliard de voitures particulières en 2040 contre 1 milliard en 2017. L'augmentation globale du trafic est actuellement de 3% par an. Que faire ? Les progrès des dispositifs techniques de dépollution sont insuffisants. L'auteur propose de « changer de braquet » et avance des mesures comme la

limitation des performances des véhicules, la sanctuarisation des réserves pétrolières, la taxation du kérosène et du fioul maritime, le fait de pouvoir changer de moteur en fin de vie plutôt que de porter la voiture entière à la casse. Ultime proposition : une métamorphose culturelle !

## La tyrannie du court-terme

Hier, la société des Lumières adepte du progrès et des lendemains qui chantent croyait dans l'avenir. Or aujourd'hui, l'avenir, le long terme semblent offrir peu d'intérêt relève l'essai de Jean-François Simonin. « Aucune civilisation n'a connu aussi

peu son futur que la nôtre » selon le philosophe Daniel Innerarity (p. 195). Simonin explore les raisons de ce « désintérêt ». L'important semble être aujourd'hui le rendement immédiat et rapide dans un monde qui vit à crédit, aux dépens des générations futures chargées de gérer les problèmes que nous

générons. L'auteur dénonce le « dumping temporel » (p. 96) : le futur est une poubelle dans laquelle nous jetons nos déchets nucléaires, notre pollution, notre dette publique. Il faut reprendre la main : la prise en compte du long terme doit déterminer nos modes de vivre actuels.

## Une autre fin du monde est possible

Cet ouvrage n'est pas un catalogue pratique de « propositions politiques », pour éviter l'effondrement de la « société thermo-industrielle ». Ni une étude dudit effondrement, déjà effectuée par les trois mêmes auteurs dans *Comment tout peut s'effondrer* (Seuil, 2015). Ce nouvel ouvrage constitue une invitation pressante à changer

d'attitude psychologique, à se forger une « collapsologie ». « Il y a un chemin intérieur à faire » et des écueils à éviter : le déni, le repli individualiste de type survivaliste, l'espoir que le système va changer ou que la technologie va nous sauver. Les auteurs préconisent en revanche une attitude « d'ouverture » pour changer de vision du monde et s'inspirer par exemple de sociétés qui ne connaissent pas notre rapport de domination de l'homme sur la nature. On

pourrait croire que les auteurs se résignent à la catastrophe et que les solutions concrètes ne les intéressent pas. Mais ils cherchent à communiquer leur soif d'autres mondes possibles, exprimée par Saint-Exupéry en exergue de la deuxième partie de l'ouvrage : « Quand tu veux construire un bateau, ne commence pas par assembler du bois, couper des planches ... mais réveille au sein des hommes le désir de la mer grande et belle. »