

Depuis le 8 janvier, la classe Optimum plus de la SNCF remplace l'offre Business première, lancée en 2021. Le compte Instagram « Les adultes de demain », consacré à l'enfance, a révélé, le 21 janvier, que, d'après une communication de la SNCF, les enfants seront exclus de cette nouvelle classe. La décision a suscité un tollé.

Et si la SNCF arrêta de hiérarchiser ses usagers et de discriminer les enfants ? Imaginons un seul instant qu'il en ait été de même pour les personnes âgées, et que des rames aient été interdites aux plus de 70 ans pour le confort de tous. Face aux critiques, la SNCF a réagi en assurant : « Non, les enfants ne sont pas exclus de nos TGV. » Dans son rétro-pédalage, qui a provoqué un retour de flamme au lieu d'éteindre la polémique, l'entreprise précise que la classe Optimum plus était réservée aux plus de 12 ans – et non plus interdite aux enfants – et qu'elle représentait moins de 10 % des trajets.

La directrice des offres TGV InOui et SNCF Voyageurs, Gaëlle Babault, a ajouté avoir subi des pressions pour prendre ce genre de mesure. Cette justification est doublement problématique. D'une part, elle part du postulat que les enfants et seuls les enfants vont nécessairement causer des nuisances en dérangeant aux normes tacites du train, en particulier celle du silence. Or, les adultes les enfrennent tout aussi allègrement : quid des personnes partageant leur conversation téléphonique avec toute la rame, quid des cadres improvisant des réunions d'équipe, ou encore des ronflements et des voix masculines qui préemptent l'espace sonore (car ce type de comportement est bien souvent genré) ?

D'autre part, la justification des pressions occulte le fait que le groupe social des enfants ne peut ni s'organiser, ni s'exprimer collectivement pour se défendre. Or, les rapports adulte-enfant ne sont ni éternels, ni naturels, mais relèvent bien d'une construction sociale et gagnent à être politisés. À l'école, à la maison, dans la rue ou dans le train, les enfants sont en situation de moindre

Arthur Guichoux. Et si la SNCF arrêta de hiérarchiser ses usagers et de discriminer les enfants ?

A travers la polémique liée aux espaces « no kids » dans les TGV, le sociologue fait le constat d'une logique plus large de marginalisation des enfants dans l'espace public

pouvoir, de minorité et les adultes forment le groupe majoritaire qui peut imposer facilement son point de vue et ses normes. Pas de syndicat des enfants pour s'opposer à la mesure discriminatoire de la SNCF, mais des associations qui se mobilisent en leur nom pour défendre leurs intérêts et plaider leur cause. La polémique est aussi révélatrice de dynamiques plus profondes qui renvoient à une conception adultocentrée de l'espace public.

Vision fonctionnaliste

Le fait que la SNCF cède à la tendance du « no kids » n'est pas qu'un effet de mode mais s'inscrit dans la continuité de ce qui se produit dans de plus en plus d'hôtels, restaurants, magasins et dans l'espace public. En France, le tout-voiture a chassé les enfants des rues depuis plusieurs décennies au nom de leur sécurité. Si certaines villes inversent la tendance, d'autres continuent de privilégier la mobilité des adultes et qui plus est, des adultes valides qui peuvent prendre les escaliers ou négocier les ruptures de trottoir. Dans des villes comme Marseille, les enfants se retrouvent assignés à une place

marginalisée pour les préserver du risque, et confinés à des aires de jeux dans de rares espaces verts.

Mais ce n'est pas seulement une manière de nier le point de vue et la place des enfants que de leur proscrire l'accès à certaines voitures dans le TGV : c'est aussi souscrire à une vision fonctionnaliste d'un transport qui n'a plus de commun que le nom. Car le dispositif se can-



CETTE OFFRE FAIT DU TRAIN LE PROLONGEMENT DES BUREAUX DE CADRES ET PROFESSIONS INTELLECTUELLES PRIS DANS L'HYPERMOBILITÉ

tonne à la ligne Paris-Lyon, du lundi au vendredi – pour le moment – et se destine donc au déplacement d'affaires. En répondant à des attentes professionnelles situées dans le haut de l'espace social et de la hiérarchie des revenus, cette nouvelle offre fait du train le prolongement des bureaux et open spaces de cadres et professions intellectuelles pris dans l'hypermobilité – ces télétravailleurs qui font la navette entre les métropoles et n'ont pas à une minute à perdre.

Pouvoir de ségrégation générationnelle

Que les clients de la classe Optimum plus se rassurent, ils n'auront pas à s'interrompre pour se rendre à la voiture-bar et faire la queue avec le commun des mortels : repas et cafés leur seront servis à leur place, dans une formule améliorée. On ne les prendra pas non plus pour des enfants comme les voyageurs qui empruntent leurs déchets dans le si bien-nommé « Poubellator ». Dispositif infantilisant réservé aux manants qui optent pour le train low-cost et des tarifs plus décents que ceux des TGV InOui, souvent dissuasifs pour qui veut se déplacer autrement qu'en voiture ou en avion.

Cette politique tarifaire nous alarme parce qu'elle franchit un nouveau cap dans la marchandisation du rail, comme si les tarifs déjà prohibitifs – à cause notamment de la fiscalisation des infrastructures et des péages ferroviaires – ne suffisaient pas à produire un effet de filtrage. Elle grave dans le marbre un pou-

voir de ségrégation générationnelle qui va à l'encontre de la coexistence non-choisie, aléatoire, imprévisible qui fonde le commun.

C'est aussi le témoin d'un désintérêt croissant pour les familles et les enfants qui voyagent en train auxquels on impose des normes d'adulte : se tenir bien assis et en silence. C'est en tout cas ce que démontre la géographe Léa Zachariou, preuves empiriques à l'appui, rappelant l'existence de rames de jeux avec toboggans et déguisements dans les années 1980. D'autres pays européens, comme l'Allemagne ou la Finlande, disposent même de rames de métro équipées pour s'amuser... Nous concernant, des ascenseurs dans toutes les stations seraient déjà un bon début.

Du côté de la SNCF, il y a un monde entre ces locomotives « salles de jeu » et celles où les enfants, source de bruit et d'inconfort, sont priés de rester à la porte. Que penser alors du message de fin de voyage qui remercie tout un chacun d'avoir emprunté le mode de transport le plus écologique quand on montre si peu d'égards au présent des générations futures ? Au lieu d'exacerber les inégalités, le train ne devrait-il pas tenter de les réparer ? ■

Arthur Guichoux est sociologue, postdoctorant à l'université de Liège

Pour la Guyane, la loi sur l'exploitation des hydrocarbures en outre-mer serait une nouvelle forme de dépendance

La proposition de loi, en débat au Sénat le 29 janvier, repose sur de vieux schémas extractivistes, alerte un collectif de responsables d'organisations non gouvernementales

Le 29 janvier, le Sénat devait examiner une proposition de loi « visant à lever, dans les territoires d'outre-mer, l'interdiction de recherche, d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures ». Cela ressemble à un chant des sirènes : un discours séduisant, fondé sur des promesses illusives et cachant des risques majeurs, tant écologiques que démocratiques.

Après plusieurs mois de forage et près de 100 millions d'euros investis, TotalEnergies renonçait en 2019 à ses explorations au large de Kourou (Guyane). Faut-il croire

que le sénateur de la Guyane Georges Patient – qui siège avec les macronistes au sein du Rassemblement des démocrates progressistes et indépendants –, auteur de cette proposition de loi, dispose d'informations que ni les multinationales ni les prospections passées n'auraient révélées ?

En soixante ans d'exploitation sur le territoire français, la France a extrait environ 100 millions de tonnes de pétrole, soit à peine plus d'une année de consommation actuelle. Fonder une politique énergétique sur des gisements hypothétiques relève davantage du mirage que de la planification stratégique. Il serait plus sérieux d'investir dans les filières locales d'avenir : agriculture, pêche, métiers du bois, énergies renouvelables, écotourisme, autant de secteurs sous-valorisés et désormais menacés par ces velléités extractives.

Le texte présenté au Sénat avance que cette relance pétrolière rapporterait 8 milliards d'euros par an à l'Etat et 500 millions à la Guyane, qui supporterait donc l'essentiel des risques environnementaux, sociaux et

sanitaires pour produire un pétrole consommé majoritairement dans l'Hexagone, tout en ne conservant qu'environ 6 % des recettes fiscales. Cette logique rappelle de vieux schémas extractivistes : concentration des bénéfices au centre, externalisation des coûts aux marges. Elle repose sur une vision néolibérale court-termiste, qui sacrifie l'habitabilité future du territoire au nom d'une promesse de développement démentie par de nombreuses expériences comparables.

Corruption et instabilité

Parce que les territoires d'outre-mer concentrent près de 80 % de la biodiversité française, l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures y présentent des risques considérables, notamment de marée noire, allant à l'encontre des engagements internationaux de restaurer les écosystèmes et de protéger 30 % des océans.

Comment encore présenter le pétrole comme une « activité économique stable et porteuse de développement local », alors même que cette industrie est structurellement dépendante des marchés

financiers et des tensions géopolitiques ? L'actualité devrait appeler à la plus grande prudence.

Au Venezuela, la rente pétrolière a alimenté la corruption, l'instabilité politique, la dégradation des écosystèmes côtiers et des ressources des communautés de pêcheurs. En Equateur, malgré un référendum exprimant la volonté du peuple d'en finir avec l'exploitation pétrolière dans le parc Yasuni, les pressions des entreprises extractivistes persistent, avec la collusion de l'Etat, en violation des droits des peuples autochtones et des droits de la nature.

L'écrivain uruguayen Eduardo Galeano l'avait décrit avec force dans *Les Veines ouvertes de l'Amérique latine* (Plon, 1971) : dépendre de l'exportation de ressources fossiles, c'est s'enchaîner à une économie vulnérable, soumise aux intérêts extérieurs et aux cycles de la spéculation. Pour la Guyane, ce serait moins un levier d'émancipation qu'une nouvelle forme de dépendance.

Les Guyanais en ont déjà fait l'expérience. Alors qu'ils ont été appelés à participer à l'enquête publique sur les forages en mer

de Total, l'essentiel des avis exprimés étaient défavorables, ce qui n'avait pas empêché l'Etat de passer en force pour délivrer le permis dans des délais exceptionnellement courts. Par la suite, la justice avait donné raison aux associations face à la multinationale, reconnaissant des vices dans la procédure d'autorisation.

Le peuple guyanais mérite d'être respecté, informé et entendu. Rouvrir aujourd'hui la porte à l'exploration, y compris dans des zones aussi sensibles que la Guyane, Mayotte et les terres Australes et Antarctiques françaises, sans débat local approfondi, revient à affaiblir la démocratie. Car, pendant que certains rêvent de pétrole, la Guyane affronte de plein fouet les conséquences du dérèglement climatique : érosion du littoral, perturbation des cycles agricoles, pénuries d'eau, inondations, déplacements de populations.

Proposition inique

Sacrifier une transition pensée depuis le territoire et sur le long terme, et s'engager dans une fuite en avant fossile aux conséquences irréversibles, c'est accroître la vulnérabilité des outre-mer.

Dans l'objectif de limiter le réchauffement mondial à 1,5 °C, la France a adopté la loi Hulot en 2017 pour qu'aucun nouveau projet fossile ne voie le jour sur son territoire. En y renonçant, elle enverrait un signal au monde entier, indiquant que le climat n'est plus sa priorité. Elle conforterait ainsi les gouvernements climato-négationnistes, comme les Etats-unis, leur fournissant un bel exemple de volte-face politique.

Mais, pire encore, ce texte révèle une incapacité persistante à penser le développement des ter-

ritoires ultramarins autrement que par l'extraction de ressources destinées à alimenter le modèle économique hexagonal, une logique qui irrigue depuis toujours la gestion des colonies françaises. Aucune surprise, donc, à ce que l'actuelle ministre des outre-mer défende cette proposition inique.

Rouvrir la porte aux hydrocarbures dans les territoires ultramarins acterait un renoncement politique : celui de construire, avec les territoires concernés, un avenir libéré des logiques extractivistes du passé, sûr et digne pour les générations actuelles et futures. ■

Premiers signataires :

Claire Albanesi, porte-parole du collectif Stop pétrole offshore Guyane ; Matthieu Barthas, président de Guyane Nature Environnement ; Philippe Boré, président de Maiouri Nature Guyane ; Antoine Gatet, président de France Nature Environnement ; Clara Jamart, directrice des programmes de Greenpeace France ; Kadi Eleonore Johannes, présidente du Collectif des Premières Nations de Guyane ; Eric Morbo, directeur général de Surfrider Foundation Europe ; Fabrice Nicol, président de Mayotte Nature Environnement ; Juliette Renaud, coordinatrice générale des Amis de la Terre France ; Jérémie Suissa, délégué général de Notre affaire à tous. La liste complète des signataires est à retrouver sur Lemonde.fr

ROUVRIRE LA PORTE À L'EXPLORATION, DANS LES TERRITOIRES ULTRAMARINS, SANS DÉBAT LOCAL APPROFONDI, AFFAIBLIRA LA DÉMOCRATIE