

Mesdames, Messieurs,
Association CRAS
39 rue Gamelin
F-31100 TOULOUSE
France

dépôt le 15/09/21
radio zinzine info
04300 Limans

FORCALQUIER

P4

LA POSTE
DISPENSE DE TIMBRAGE



L'IRE des chônaies

N°878 - 15 septembre 2021

Manhattan, 11 septembre 1609

Nous sommes le 11 septembre 1609. Le capitaine Henry Hudson aperçoit l'estuaire d'une rivière qui porte son nom aujourd'hui. Son voilier, un trois mâts, longe une grande île habitée par des Indiens Manhattes, des Algonquins du Clan des Loups. La Halve Maen [la demi-lune] jette l'ancre à la pointe sud. Dans le journal de bord, Robert Ivet, capitaine en second, note le nom indien de l'endroit: Manna-hatan, l'île aux collines. Nous sommes le 11 septembre 1609 et Henry Hudson et Robert Ivet exultent: ils croient avoir trouvé le passage du Nord-Ouest, la route maritime septentrionale vers le Pacifique et les trésors de l'Asie... Un mythe. Ils nomment l'île «Nouvelle Amsterdam» et baptisent le fleuve «Mauritius» en l'honneur de Maurice de Nassau.

Stadhouder des Pays-Bas qui s'appellent alors Provinces-Unies. Car si Hudson et Ivet sont Anglais, la Halve Maen et ses 18 hommes d'équipage sont Néerlandais et c'est le capitalisme mondialisé qui vient de jeter l'ancre à Manhattan ce 11 septembre 1609. Hudson travaille pour la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, la Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC).

Nous sommes le 11 septembre 1609 et depuis six ans, la VOC est la première puissance financière du monde: 6 millions de florins de capital, 2.200 actions internationales souscrites, une bulle financière qui craque comme un bulbe de tulipe, 60 navires, un conglomérat de 10 armateurs et un quasi monopole du commerce maritime vers les Indes. La VOC règne sur les Caps des mers du Sud, le cap de Bonne-Espérance et le Cap Horn. A présent la Compagnie veut s'assurer les routes de l'Atlantique Nord, à travers les glaces: au Nord-Est par l'Arctique, la Mer de Barents jusqu'au détroit de Behring, au Nord-Ouest, au large de l'Islande et du Groenland, par la mer du Labrador et jusqu'aux côtes nord de l'Amérique où on croit trouver un passage vers le Pacifique. Comme la terre est ronde et que l'Orient et l'Occident aboutissent l'un à l'autre au sommet de la terre, la VOC calviniste y cherche de routes nouvelles. Des routes très loin des colonies de ses ennemis, l'Espagne et le Portugal catholiques. De routes plus rapides vers la Chine, les îles du Japon, les Moluques, les Philippines, les Indes et Ceylan. Des routes pour rapporter à Amsterdam ce qui fait la fortune des actionnaires de la VOC: pierres précieuses, soies, porcelaines, poivre, muscade, clous de girofle et surtout cannelle. Et donc gonfler jusqu'à éclatement la valeur boursière de la Compagnie des Indes. Mais ces Hollandais volants sur les flots ne savent pas que ce voyage par le Nord est une chimère parce les mers nordiques sont barrées d'une banquise qu'on croira éternelle et d'un continent nord-américain dont ils ne soupçonnent pas la taille. Ce rêve a déjà tué: dans la mer «tartarique», au-delà du Cap Nord, le navire de Willem Barents, un Frison natif de Terschelling, s'est figé à jamais dans la glace. Shakespeare en parle à l'acte 3 du *Soir des Rois* et Henry Hudson est hanté par cette tragédie, cette peur de finir sur un navire gelé. C'est ce qui va lui arriver. Sa découverte de Manhattan commence dans l'allégresse et finira en tragédie. Pour les Indiens d'abord.

Nous sommes le 11 septembre 1609 et le journal de bord du navire d'Hudson enregistre le débarquement: «Nos hommes sont allés sur Terre là-bas et ont vu grande quanti-

té d'Indiens, hommes, femmes, enfants. Les gens des Pays sont très civilisés et très heureux de notre venue. Ils nous ont aidés à tirer la chaloupe à terre et nous ont offert de la nourriture, du tabac». Ces Indiens - Manhattes ou Lenapes - ne le savent pas mais ces quelques Blancs sont, sans le savoir, porteurs de cadeaux microscopiques: les virus de la grippe et surtout de la variole qui décime alors l'Europe. Les Indiens du Clan des Loups vont en mourir par milliers. Dans quinze ans, ils vendront l'île de Manhattan aux Hollandais de la Compagnie des Indes pour quelques perles de verre (valeur? 24 dollars actuels). Confrontés à la pression grandissante des colons hollandais, wallons, anglais, suédois, décimés par les maladies nouvelles, ravagés par l'alcoolisme, déstructurés par la flambée des guerres tribales en raison des armes à feu, ces Lenapes vont quitter leurs terres d'origine (New Jersey, Pennsylvanie, New-York) pour les vallées de l'Ohio et plus tard les déserts de l'Oklahoma. Aujourd'hui leur langue (de l'algonquin delaware une langue tonale) qui donna son nom à Manhattan, n'est plus parlée que par trois cents personnes...

Nous sommes le 11 septembre 1609 et demain le voilier hollandais la «Demi-Lune» va remonter le cours de l'Hudson River longue de 507 km jusqu'à sa source, le lac Tear of the Clouds (Larme de Nuages), dans les monts Adirondacks, dans les contreforts des Appalaches. En raison de sa salinité, l'Hudson est parfois appelée le «fleuve noyé». En effet, la dernière glaciation a entraîné une incursion marine et lui a donné des allures de fjord, ce qui conforte Hudson dans la certitude d'avoir trouvé un passage vers l'autre côté du monde. Alors, la petite Demi-Lune - 18 mètres de long, 60 tonneaux, 3 mâts, 4 canons sur les gaillards d'avant et gaillard, une proue sculptée en lion écarlate à crinière d'or fend les flots de l'Hudson River. A l'arrière, le panneau de la poupe est orné d'une demi-lune dessinant un profil humain dans la concavité du croissant mais aussi des blasons de la Ville d'Amsterdam, des sept Provinces-Unies et du monogramme de la Compagnie des Indes orientales: VOC. Hudson et son équipage remontent la rivière vers le nord pendant dix jours, rencontrant et faisant du commerce avec des groupes indigènes. Puis le tirant d'eau baisse de plus en plus, les rives se rapprochent. Impossible de continuer. Un rêve s'évanouit. L'Hudson River n'ouvre pas la voie vers la Chine. En revanche, son exploration ouvre l'avenir du capitalisme mondial... Hudson, lui, rentre à Londres. Cette fois, ce sont ses compatriotes anglo-saxons qui vont l'employer pour un nouveau voyage... fatal

Lors d'une nouvelle campagne 1610-1611, Henry Hudson se lance à nouveau à la recherche de l'insaisissable «Passage du Nord-Ouest» vers la Chine. Des marchands anglais ont affrété son navire la Discovery, 23 hommes d'équipage, six mois de vivres. Hudson passe cette fois dans l'extrême Nord canadien et entre dans une baie qui portera son nom, «une mer tumultueuse» qu'il pense être le passage tant recherché. Mais cette fois le piège redouté, le piège de Barents, se referme sur le navire. En plein hiver, la Discovery menace d'être bloquée dans les glaces de la Baie



James, un golfe prolongeant la baie d'Albany. L'équipage crève de froid et de faim sur la route des insaisissables mers du sud. Le scorbut frappe, les marins crachent leurs dents. Les membres gèlent. Henry Hudson propose à ses hommes d'attendre le dégel puis de continuer vers l'ouest au printemps. Hudson ignore qu'il navigue dans un bassin hydrographique orienté vers l'Atlantique, il ignore que des millions de kilomètres de terre ou de glace éternelle le séparent du Pacifique. Il veut attendre et repartir.

Le printemps arrive presque aussi glacé que l'hiver. Alors 13 des 20 hommes survivants de l'équipage se révoltent. Comme dans les *Révoltés du Bounty* cent ans plus tard, c'est son propre second, Robert Ivett, qui mène la mutinerie. Les Révoltés de la Discovery abandonnent Hudson avec son fils de 16 ans et cinq autres marins dans une chaloupe, sans armes, sans vivres, au large de l'île Charlton... La Discovery repart vers Europe. On n'a plus jamais entendu parler d'Henry Hudson, de son jeune fils et de ses compagnons. On ignore aussi ce qu'il s'est exactement passé sur la Discovery pendant l'effroyable voyage du retour. Robert Ivett et Henry Green, les chefs de la révolte, sont morts et leurs corps jetés dans l'Atlantique Nord. Au retour, le navigateur du navire, Abacuk Prickett, a rejeté sur Green et Ivett toute la responsabilité de la mutinerie et de la mort certaine d'Hudson et de ses compagnons. En conséquence, les huit membres d'équipage survivants ont été acquittés des accusations de meurtre mais n'ont plus jamais navigué. Le journal de Robert Ivett a été publié en 1625. Pour la première fois, était écrit le nom de Manhattan et de l'Hudson River...

Nous sommes le 11 septembre 2001, 392 ans après la découverte de Manhattan par des Européens obsédés de commerce et de capitalisme. On a perdu tout contact avec deux avions décollés de l'aéroport de Boston: le vol American Airlines 11, un Boeing 767 transportant 81 passagers et 11 membres d'équipage et le vol United Airlines 175, un Boeing 767 transportant 56 passagers et 9 membres d'équipage. Les terroristes qui ont détourné ces appareils, des gosses de la bonne bourgeoisie saoudienne et émiratie, des capitalistes mais d'une autre religion, des suprématistes mais d'une autre couleur, des pétroliers mais d'une autre compagnie, vont projeter les avions sur les tours jumelles du World Trade Center à Manhattan. Ils ont coupé tout contact avec le sol. Pour s'orienter depuis le piratage, les pilotes amateurs regardent vers la terre. Pour trouver New-York, ils ont suivi une route polie par le soleil, une ligne droite qui les menait à Manhattan: le cours de l'Hudson River... emprunté 400 ans plus tôt et en sens inverse par un bateau, la Demi-Lune. Les pirates de l'air aussi avaient un croissant de lune pour symbole obscur. Le cours de l'histoire suit des méandres tragiques...

Jean-paul Mahoux (page Facebook)

Illustration:

Henry Hudson entre dans la baie de New-York le 11 Septembre 1609 (peinture par Edward Moran; extrait).

La société du QR-code, c'est celle du smartphone

De la nécessité de réduire radicalement notre usage d'internet si nous voulons nous opposer au pass sanitaire.

On le sentait venir depuis plusieurs années. Avec le pass sanitaire et la tentative d'imposer la vaccination expérimentale contre le Covid-19, nous rentrons dans une nouvelle ère totalitaire: propagande répandant la peur et la division, disparition de toute opposition dans le champ parlementaire et médiatique, volonté de l'État d'«absorber» la société, mises à l'écart de la vie sociale de toutes celles et ceux qui sont en désaccord avec le régime...

Qu'est-ce que ce nouveau régime?

C'est le règne de la technocratie, le pouvoir des experts, de la technoscience, des statistiques, au service du profit capitaliste et de la puissance étatique. Le pouvoir de la technocratie, qui s'affirme depuis la Deuxième Guerre mondiale, a été décisivement renforcé ces dernières années par la numérisation de la société – le fait qu'une partie importante de la vie personnelle et collective a été transférée sur Internet.

L'épidémie de Covid est prise par les couches dirigeantes comme une opportunité d'accélérer encore la numérisation et la Quatrième Révolution industrielle: un nouveau saut dans l'automatisation de la production des biens et services, grâce à et au service de ce que ces gens-là nomment «l'intelligence artificielle». Leur idée directrice est que toute l'activité humaine (pour ainsi dire) soit aspirée par les réseaux informatiques, grâce aux mille milliards de capteurs que nous annoncent de longue date IBM, Google, Bill Gates ou Klaus Schwab: un recueil permanent de données sur tous les objets qui circulent, sur les chaînes de production, de logistique, dans les supermarchés... et chez nous («objets connectés»); et un recueil systématique d'informations sur nos faits et gestes grâce aux smartphones et aux navigations Internet.

L'informatisation du monde a deux faces: nous faisons de plus en plus de choses par ordinateur et en ligne; nos vies deviennent ainsi la matière première des calculs destinés à entraîner des algorithmes, qui sont précisément destinés à permettre une gestion de nos vies par les experts et les machines. Il ne s'agit pas simplement de surveillance; il s'agit d'une dépossession de tout pouvoir sur notre existence, de la création de mécanismes qui décident de tout à notre place.

L'adoption massive du smartphone nous avait déjà fait entrer dans cette société...

Le smartphone et l'usage addictif (maladif?) qu'en font des centaines de millions d'humains a déjà largement préparé cette dépossession radicale. Aujourd'hui, face à l'obligation vaccinale à peine déguisée, une partie de la population se lève courageusement pour exprimer son indignation face à la société du QR-code. Mais la société du QR-code est la même que celle du smartphone.

Si nous voulons nous opposer dans la durée à l'installation de cette organisation sociale, il nous faut non seulement réfléchir aux conditions d'une désobéissance civile (au travail, dans les lieux publics, autour des écoles). Mais il nous faut aussi remettre complètement en question l'usage massif d'Internet et des «ordiphones». Il faut cesser d'alimenter la machine sociale en informations qui servent à nous gérer, nous contrôler, nous déposséder constamment de nos maigres prérogatives: reprendre de vieux téléphones mobiles

fréquences FM: Forcalquier/Pertuis 100.7

Apt 92.7 -Manosque 105-Digne 95.6-Sisteron 103-

Briançon 101.4-Embrun 100.9-Gap 106.3-Aix en

Provence 88.1-Marseille et alentours, sur poste DAB+

Zinzine-site ueeb: <www.radiozinzine.org>

et des lignes de téléphone fixe; réduire systématiquement les traces que nous laissons sur Internet, et pour cela en réduire notre utilisation, même pour nous informer et lutter. Aujourd'hui, il n'y a presque que ce genre de déprise numérique d'une partie de la population qui pourrait contrarier et effrayer les dirigeants politiques, industriels, etc.

Groupe Ecran Total Occitanie, 4 septembre 2021.

Lettre de démission

Parce que je dénonce le «passe sanitaire» qui légalise un véritable apartheid sanitaire et sociétal;

parce que je dénonce l'intolérance d'un gouvernement vis-à-vis de citoyens qui refusent une «normalisation vaccinale»;

parce que je dénonce la stigmatisation, au plus haut sommet de l'État, de personnes dont, il y a à peine plus d'un an, on louait le courage et l'abnégation pour leur implication auprès de malades du coronavirus B19;

parce que je dénonce une propagande gouvernementale et médiatique qui culpabilise sans aucune preuve scientifique digne de ce nom, des personnes qui veulent être pleinement responsables de leur santé;

parce que je dénonce la violation flagrante par le gouvernement et les administrations sous tutelle des textes élémentaires défendant les droits des Humains (Déclaration universelle des droits de l'Homme, Convention européenne des droits de l'Homme, Pacte international relatif aux droits civils et politiques, etc.);

parce que je n'accepte pas l'ingérence de l'État et du gouvernement dans la liberté de prescription médicale et son intrusion dans la relation confidentielle médecin-patient;

parce que je n'accepte pas que les hôpitaux et centres de soins soient interdits à ceux qui ne peuvent justifier de leur statut par rapport à une maladie responsable de la mort de moins de 5 à 6% des morts quotidiennes;

parce que je n'accepte pas qu'après s'être préoccupé du «renoncement au soin» (par les malades) il y a encore un an, on institue maintenant le «refus de soin» (par les établissements de soins et certains soignants);

parce que la devise de la république française «liberté, égalité, fraternité», dont on pouvait déjà trouver maints exemples de violation, ne veut décidément plus rien dire;

parce que les textes fondateurs de la déontologie médicale (serment d'Hippocrate, Serment du médecin de la Déclaration de Genève, déclaration d'Helsinki de l'AMM, etc.) me semblent véritablement oubliés pour ne pas dire écartés de toute considération;

J'ai décidé de démissionner de mon poste de praticien hospitalier et de l'hôpital public.

Dr Jean-Luc Lebrun,
gynécologue-obstétricien au C.H. Blois - Août 2021.

Lettre envoyée par un lecteur de L'IdC.

E.shoe

Avec les restrictions causées par l'épidémie de Covid, cet été les Français ont plébiscité le tourisme local et redécouvert la marche à pied. Mais cet engouement pour la balade s'explique aussi par la démocratisation des chaussures à assistance électrique.

Elles permettent d'autant plus facilement de remettre en marche ceux dont le confinement a aggravé la sédentarité que l'État vient d'installer 6.000 bornes de recharge le long des chemins de randonnée. Exemple sur le plateau du Ver-

cors, où l'on a constaté combien l'électro-mobilité est aussi bonne pour la santé que pour la planète.

Jean-Pierre, ingénieur à la retraite, est tout heureux d'exhiber ses «mollets d'acier». Son fils Pascal, lui aussi ingénieur et récemment converti à la randonnée, lui a offert pour son anniversaire une paire d'E-malaya, le dernier modèle de Chaussures à assistance électrique (CAE) commercialisé par Décathlon. «Jusqu'alors le prix était prohibitif, mais dès que j'ai entendu dire qu'il y avait des aides pour acheter ces chaussures, j'ai sauté sur l'occasion!» Entre 2.000 et 6.000 la paire, le marché de la CAE peinait à faire des adeptes. Mais grâce au volet «Nouvelles mobilités électriques» du Plan «France Relance», l'État peut financer jusqu'à 80% de l'achat d'une paire d'e-shoes, notamment pour ceux qui ont une ordonnance médicale.

«Sans ces chaussures, je ne serais jamais monté sur le plateau profiter du Grand Veymont, souffle Jean-Pierre. J'ai un problème au cœur, j'ai fumé deux paquets par jour pendant trente ans, et je suis en surpoids. Alors les chaussures électriques, pour moi, c'est la solution.» Des études récentes ont démontré qu'après quatre à cinq mois de marche électrique, les utilisateurs de CAE voient leurs capacités respiratoires améliorées. L'équipe du professeur Jean-Luc Revol, médecin et chercheur au CHU de Grenoble, accompagne des personnes en situation de maladie pour les remettre en état de marche grâce aux CAE «Les personnes touchées par un cancer, fatiguées par le confinement, déconditionnées physiquement, sont parvenues au sommet d'un col de 1.300 mètres», souligne le professeur Revol. Les CAE permettent «d'adapter les balades à chaque personne» et de «parcourir en famille de plus grandes distances même si les conditions physiques sont différentes.» Le très sérieux *International Journal of Physical Activity* rapporte avoir gagné en moyenne trois points de M.E.T. (équivalent métabolique) chez des personnes atteintes d'obésité après six mois de marche électriquement assistée.

Lever les freins à la chaussure électrique française

On se souvient de Barbara Pompili et d'Agnès Pannier-Runacher, respectivement ministres de l'environnement et de l'industrie, empruntant le 30 mai 2021 les premiers kilomètres du chemin de Compostelle équipées de leurs e-shoes: «C'est la preuve que l'écosystème France, quand il se met en ordre de marche, est capable de gagner!», se réjouissaient alors les deux ministres. L'aventure de la CAE française était en effet bien mal partie. Le marché de l'e-shoe était jusqu'alors largement dominé par la Chine, qui a investi depuis longtemps dans la mobilité électrique, et les Allemands de Volkswagen, passés aux mobilités alternatives depuis le scandale du «Dieselgate». La filière française est issue d'un partenariat entre la Délégation générale à l'armement, qui a ouvert ses connaissances sur les exosquelettes (ces prothèses destinées aux militaires), et les équipes R&D de Décathlon, Salomon et Orange cybersecurity.

Mais produire français ne fait pas tout. Encore faut-il que la demande

Radio Zinzine Info

F - 04300 Limans

Tél.: 09 74 53 46 19

e-mail: info@radiozinzine.org

site: www.radiozinzine.org

Publication hebdomadaire

Com. Paritaire N°0224G87780

ISSN: 1248-2951

Directeur de Publication:

Jean Duflot

Édité et imprimé par l'

Association Radio Zinzine

Déclaration au Parquet: 9 mai 1994

Abonnement:

22 € pour 6 mois

42 € pour 1 an

abonnement de soutien 50€

Chèque à l'ordre de Radio Zinzine

soit au rendez-vous. Et pour cela, il a fallu lever les principaux freins, le coût d'achat et l'autonomie électrique. Une paire d'e-shoes pèse entre douze et vingt-cinq kilos, qu'il faut porter à la seule force des mollets dès que les batteries au lithium sont déchargées. Et elles se déchargent vite. Les plus autonomes - qui sont aussi les plus lourdes - ont aujourd'hui six heures d'autonomie, soit environ 30 km. C'est pourquoi les services de l'État se sont empressés d'installer au printemps des bornes de recharge le long des principaux chemins de Grande Randonnée (GR). On en rencontre aujourd'hui 6.000 sur le territoire: le long du fameux GR 20 qui traverse la Corse, d'un bout à l'autre de la partie française du Chemin de Saint-Jacques, et jusqu'au sommet du Grand Veymont, sur le Vercors, où nous avons croisé Jean-Pierre et Pascal, frais et fringants auprès d'une harde de bouquetins récemment réintroduits.

L'autre technologie bleu-blanc-rouge développée pour la marche à assistance électrique est la montre connectée aux chaussures. En plus de récolter les données de santé, la montre guide vos chaussures sur le réseau de bornes de recharge, vous propose les tracés les plus efficaces selon la charge des batteries, et vous renseigne en temps réel sur l'affluence des chemins les plus prisés, comme la montée du Mont Blanc, pour suggérer des chemins alternatifs. Après la ville, la montagne se couvre elle aussi d'une couche d'intelligence.

La chaussure qui fait respirer la planète

«On ne peut pas atteindre les objectifs climat de l'accord de Paris et améliorer la qualité de l'air sans la mobilité électrique», nous déclare Ludovine Santi, secrétaire générale de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique. C'est pourquoi la France investit dans les nouvelles mobilités afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Avec la voiture et le vélo électriques, la chaussure électrique devient un élément de politique de déplacements. *«Il ne faut pas de trous dans la raquette des mobilités*, continue Mme Santi, *chacun doit trouver le mode de déplacement respectueux de l'environnement qui correspond à ses usages et ses capacités. Et la chaussure électrique doit prendre sa part.»* En ville par exemple, pour se rendre sur son lieu de travail, la chaussure électrique peut représenter une alternative au véhicule thermique.

Mais la synergie écolo de l'e-shoe va plus loin. Ses bornes de recharge sont non seulement alimentées par un panneau solaire, mais elles stockent l'énergie dans des batteries de voitures ou de vélos électriques reconditionnées, et donc recyclées. *«La démarche d'éco-responsabilité doit s'intégrer du début à la fin du process, et jusqu'à la fin de vie des composants*, souligne l'ingénieur à l'ADEME Olivier Pentax, qui connaît les critiques sur le recyclage des batteries. *Aujourd'hui, nous avons la technologie, nous avons les acteurs, rien ne peut plus freiner le développement de la CAE.»* Ajoutons que nous aurons sûrement, quand Jean-Pierre et Pascal seront redescendus du Vercors, des marcheurs conquis qui sauront promouvoir une technologie locale et respectueuse de l'environnement. Que demander de mieux?

De TOM 2.0, le 30 août 2021.
Notre solution de journalisme automatisé dans le Vercorsland.