

## Les violences faites aux Femmes

Le sujet est sérieux car il aborde la question complexe des interrelations entre l'homme et la femme, deux Êtres Humains sexués. Il me paraît évident que dans ces comportements agressifs, violents de certains hommes vis à vis des femmes, la question de l'image de la femme pour ces hommes est essentielle à aborder. Aborder cette question uniquement sur le plan personnel en portant des jugements, des diagnostics sur la personnalité de ces hommes ne suffit pas ? Cette approche est utilisée depuis longtemps et elle rend impossible toute solution car « le violent » est anonyme. Je peux en côtoyer partout. Il y a donc autre chose à étudier. La question de « l'image de la femme » n'est pas abordée et pourtant !!!! A une telle échelle de gravité, le problème ne peut pas être qu'individuel, il est systémique c'est à dire qu'il englobe plusieurs paramètres plus ou moins objectifs reliés les uns aux autres.

Quand un enfant vient dans le monde, il n'a aucune représentation de ce qui se passe dans cet univers. Nous lui offrons des modèles, des idées, des croyances qu'il va ensuite plus ou moins conserver mais qui, forcément, vont influencer ses opinions et ses comportements.



Il existe actuellement des Institutions qui ont, depuis des siècles, fortement influencé, notre image de la femme. Ce sont les Institutions religieuses, misogines à souhait dans leurs écrits et leur fonctionnement. Il suffit de lire les textes : « Il faut se méfier des femmes, pour elles, la vérité est pareille au mensonge, le mensonge pareil à la vérité » (**Bouddha**) ; « sachant qu'une femme ne voit son existence acceptée que pour la survie de la race ou l'assistance à son mari » (**Hindouisme**) ; « je ne permets pas à la femme d'enseigner, ni de faire la loi à l'homme. Ce n'est pas Adam qui se laisse séduire, mais la femme qui séduite a désobéi...néanmoins elle sera sauvée par la maternité » (**Christianisme**) ; « Les femmes sont votre champ. Cultivez le de la manière que vous l'entendez, ayant fait avant quelque acte de piété » (**Islam**) ; « Sois béni, Seigneur notre Dieu, qui ne m'a pas fait femme » (**Judaïsme**)...etc. Aucune de ces religions n'a renié ces textes, aucune ne donne son avis sur la réalité de la violence faite aux femmes posée actuellement. Pourtant, tous les hommes (mecs) violents, à des degrés divers, envers les femmes ne font qu'obéir aux instructions écrites dans les textes de ces religions. Lors de notre café-débat du **lundi 8 janvier à partir de 18h au bar Le Voltaire**, nous échangerons sur ce sujet.

Charles Le Hir

## PLAIDOYER POUR LA DECONSTRUCTION

Dans le prolongement de la réunion publique organisée par l'Université Européenne de la Paix au printemps 2016 sur le thème de l'avenir industriel de Brest, un groupe d'étude associant l'UEP et le centre de recherche Amure de l'UBO s'est constitué. Le 12 décembre dernier il organisait à Brest Business School une réunion publique sur le thème : « Une filière de déconstruction navale à Brest ? ».

Représentants d'entreprises portuaires, de services de la Marine Nationale, d'associations de défense de l'environnement, de riverains, de syndicats, et aussi experts maritimes, élus nationaux et locaux, membres du conseil de développement, universitaires et étudiants, au total une cinquantaine de personnes concernées par le domaine maritime et ses activités ont assisté à cette réunion-débat.

Après le propos introductif de Thierry Sauvin sur l'urgence industrielle, et la présentation par les dirigeants des Recycleurs Bretons de l'expérience de déconstruction du Captain Tsarev qu'ils viennent de mener à son terme, un échange s'établit avec le public.

Comme cela ressortait déjà d'une enquête menée dans la rue par les étudiants de BBS, la salle aussi s'exprime largement en faveur de l'installation à Brest d'une filière de déconstruction.

### Le démantèlement et le recyclage des navires : une filière industrielle d'avenir

Face à un monde fini, aux ressources limitées, si l'on veut continuer à produire, le recyclage des matières devient un impératif majeur. Déconstruire de manière à récupérer le maximum de matières réutilisables, tout en préservant l'environnement et la santé de ceux qui s'y emploient, devient un maillon indispensable de la chaîne de valeur de l'économie circulaire dans laquelle nos sociétés seront de plus en plus conduites à s'engager.

L'obligation imposée par l'Union Européenne de déconstruire les bateaux battant pavillon d'un pays de l'Union dans un chantier européen agréé ouvre des opportunités nouvelles.

Certes les emplois directs escomptés ne sont pas nombreux – sur la base d'un bateau par mois, les Recycleurs bretons visent un effectif de 50 salariés d'ici à cinq ans – mais ils génèrent beaucoup d'emplois indirects de transport et de services portuaires et surtout ils sont non délocalisables.



### Brest a des atouts pour accueillir cette filière

Ce sont d'abord des compétences, un savoir-faire dans l'industrie navale, des infrastructures navales adaptées, une localisation à proximité du rail d'Ouessant. C'est aussi la présence sur place du marché potentiel de sa base navale. Et surtout, via Les recycleurs Bretons, Brest est l'un des rares ports français (avec Bordeaux et Le Havre) agréé par l'Europe pour déconstruire ses bateaux. Un agrément qui permet aujourd'hui à l'industriel brestois de décrocher des marchés de déconstruction au delà de sa base brestoise. A ce propos, l'arrivée récente à Brest, en provenance de Boulogne, du Carib Palm pour y être déconstruit est une grande première. Les seules opérations de déconstruction réalisées jusqu'à présent à Brest étant celles de bateaux immobilisés pour diverses raisons dans le port (Winner, Captain Tsarev).

### Mais la partie n'est pas encore gagnée

Malgré une réglementation plus favorable, la captation de navires européens peut être plus faible que prévue. D'une part il y a le risque de changement de pavillon pour éviter à l'armateur les coûts plus élevés d'une déconstruction dans un chantier européen et, d'autre part, il y a la menace que la liste des déconstructeurs agréés par l'Union Européenne (18 actuellement) ne s'ouvre à des chantiers extérieurs à l'Europe.

Au plan national et local, du fait des exigences financières qu'elle impose pour accéder à ses appels d'offres, il y a en outre la difficulté pour l'opérateur brestois d'accéder aux marchés de déconstruction des navires de la Marine Nationale.

Il y a aussi à vaincre les réticences des riverains du port sensibles aux nuisances générées par ce type d'activité, et de ceux qui pensent que la priorité pour Brest c'est le retour de la construction neuve et pas la déconstruction.

Surtout il reste à convaincre les autorités de la ville et du port que l'on sait frileuses sur ce dossier.

Retenons pour conclure, ces quelques mots d'un intervenant dans la salle qui traduisent assez bien le sentiment général : « La déconstruction navale à Brest, c'est une évidence. Il faut que les brestois se mobilisent pour obtenir de la Marine que les bateaux basés à Brest soient déconstruits sur place et pour que nos politiques s'emparent pleinement de ce dossier »

Roland de Penanros



### Il y a urgence industrielle !

Contrairement aux idées reçues comme quoi nous nous acheminons vers une économie de services, autrement dit post industrielle, on ne peut s'affranchir de la production de richesses matérielles. Le savoir, le savoir-faire et le faire ne se juxtaposent pas. Ils sont indivisibles. Ne plus faire se traduirait par des pertes de savoir-faire et de savoir ce qui risquerait de dévitaliser le territoire. Il est donc urgent de renforcer la base industrielle du pays de Brest en valorisant les compétences existantes nées le plus souvent au sein de l'industrie de la défense. S'il est reconnu que les compétences présentes sur le territoire sont nombreuses, variées et de haut niveau, les projets de diversification, portés souvent par le milieu associatif, peinent à se réaliser.

Pour quelles raisons les acteurs locaux sont-ils réticents ou si peu impliqués dans ces projets de diversification des activités tels que la déconstruction des coques de navires ou la conception et la fabrication d'éoliennes et d'hydroliennes ?

La raison principale tient au poids de l'industrie de la défense. Si celui-ci n'est plus ce qu'il était, il demeure encore bien présent dans la façon de penser l'avenir du territoire. On a souvent tendance à oublier que l'entreprise est un puissant marqueur de territoire. En fait, des effets d'enfermement dans une trajectoire de développement empêchent toute bifurcation sur le court et le moyen terme. A ce propos, on peut identifier plusieurs empreintes territoriales de l'industrie de la défense. On en dénombre au moins quatre :

- une empreinte industrielle via les infrastructures présentes sur le territoire (spécificité de site : équipements portuaires, formes de radoub,...).
- une empreinte organisationnelle qui renvoie à l'organisation verticalisée et très hiérarchisée des industries de la défense, une organisation qui limite toute prise de décision individuelle et audacieuse pouvant freiner la dynamique entrepreneuriale.
- une empreinte socioculturelle, autrement dit cognitive, qui empêche les acteurs d'imaginer d'autres trajectoires de développement que celle qu'ils ont connue.
- une empreinte politique suite à l'encastrement de l'économique et du politique (présence d'anciens salariés de l'industrie de la défense au sein des collectivités territoriales).

Par-delà ces limites, une entreprise privée, Les recycleurs bretons, s'est engagée dans l'activité de déconstruction des coques de navires. Si le démantèlement du cargo « Le Captain Tsarev », s'est bien déroulé, la pérennité de cette activité industrielle qui, rappelons-le, implique d'autres acteurs (entreprises industrielles et prestataires de services), nécessite la constitution d'une véritable filière de déconstruction sur le pays de Brest.

Thierry Sauvin