

# Qu'est-ce qui se révèle à cette querelle autour de la Dernière Génération (DG)?

Stefan Padberg

*Dans la querelle de « l'avant-dernière génération » autour de « la dernière génération », il s'agit de savoir quel chemin de transformation empruntera la société en Allemagne. La criminalisation des activistes protecteurs du climat radicalisés, mise en avant par certains médias et par les partis bourgeois n'est pas seulement un faux concept politique, mais plutôt la tentative d'une partie de la société de défendre autant que possible notre façon de vivre habituelle, qui perturbe le climat et n'est plus durable, contre de désagréables restrictions (prohibition des interdictions). La lutte pour une transformation du capitalisme respectueuse du climat entre ainsi dans une nouvelle phase en Allemagne, en devenant de plus en plus concrète.*

Dans un reportage de l'ARD à la fin de juin (ARD 2023) furent présentés divers groupements issus de la scène des protecteurs du climat ainsi que leurs activités. J'ai tout d'abord été frappé par le fait que la Dernière Génération (DG) ne mène pas seulement des actions de collage dans le trafic automobile, mais aussi une multitude d'autres actions : des manifestations, avec ou sans blocages de rues, des souillures d'œuvres d'art dans les musées et dans l'espace public — la plus connue étant probablement celle de la sculpture « GrundGesetz 49 » du sculpteur israélien Dani Karavan à Berlin —, et plus récemment des actions contre le mode de vie fossilisée des super-riches, dont les jets privés et les magasins de luxe sont couverts de graffitis. Mais celles-ci ont été oubliés tout aussi rapidement, d'autant plus que leur rejet semblait presque unanime. Un autre groupement sur la scène des protecteurs radicaux du climat est le groupe originaire de Grande Bretagne, *Extinction Rebellion* (XR). Il fut aussi présenté lors du reportage de l'ARD. Il se fit connaître par les *sittings*, *Flashmobs* et *Die-Ins* massifs à Londres et entre temps, il s'est étendu dans le monde entier, en Allemagne, plus de 130 groupes locaux sont censés exister. Il y a quelques activistes connus de *Friday for the Future* (FFF) qui collaborent avec XR, et XR soutint dans le passé les manifestants de FFF, tandis que les activistes de FFF se trouvent plutôt sceptiques, voire critiques, à l'égard des activités des DG, parce que c'est surtout par le biais des blocages des autoroutes qu'ils dressent les gens contre la protection du climat.

## Angoisse de l'avenir & Mahatma Gandhi : Idéalisme à la dérive?

Ils ont tous en commun la disposition de la désobéissance civique, justifiée par « la détresse climatique ». Il s'accommodent des sanctions policières et juridiques. Ils se tiennent en conscience dans la tradition du Mahatma Gandhi. De nombreux activistes de la DG croient que par leurs activités ils font un sacrifice. Au lieu d'accepter leur vie planifiée ou souhaitée (études, profession, famille), il élèvent la protection du climat au rang de contenu central de leur vie. Ici c'est un idéalisme profondément enraciné qui parle et tranche du style de vie consumériste ou de l'idée de carrière d'autres contemporains.

Les comptes-rendus dans les médias ne reflètent pas le plus souvent la multiplicité des groupes et des activités. Une petite note en marge dans les nouvelles, et on passe déjà de nouveau à l'ordre du jour. On sait manifestement s'y prendre en Allemagne avec la désobéissance civile depuis les *sittings* et blocages du mouvement de la paix. Elle y est tolérée aussi longtemps que les déroulements sociaux ne sont pas grandement entravés. « *Chacun peut en effet faire ce qu'il veut* », se disent la plupart de contemporains. Et peut-être sommes-nous heureux, en fin de compte, de pouvoir soulager notre mauvaise conscience à cause de notre mode de vie nuisible au climat, en « approuvant secrètement » ces actions. Même au cas où nous ne considérons pas bien les buts des protecteurs du climat, toutefois leurs actions ne nous font guère de mal en général. Qui se soucie d'un peu de soupe à la tomate sur des tableaux sécurisés sous une plaque de verre !

Mais depuis que la DG bloque la circulation automobile, et certes pas seulement au niveau des sites habituels de blocage mais qu'elle pratique l'escalade en se collant fortement dans les rues, cela nous touche directement. L'« âme du peuple » se met à bouillir en parcourant le pays de long en large et ne trouve aucun accès à ces formes d'action, en dehors d'une agression. L'objectif de la protection du climat et le moyen de bloquer la circulation ne se trouvent pas dans une relation reconnaissable par beaucoup.

## Résistance civile ou réunion criminelle ?

L'estimation juridique n'en est pas nette jusqu'à présent. Le blocage des rues par des actions d'auto-collage, lors desquels plusieurs centaines d'automobilistes sont forcés de s'arrêter et d'attendre que la police ait décollé les activistes et dissous le blocage remplissent en fait les éléments constitutifs de l'infraction de contrainte (§ 240 *StGB* [*Straf-GesetzBuch* = code pénal allemand, actualisé depuis 2012, *ndt*]). La peine maximale encourue en cas de contrainte est une peine d'emprisonnement de trois ans.

Cette peine maximale joue à présent un rôle avec l'argumentation, qu'avec la DG il s'agit d'une association criminelle au sens du § 129 du code pénal. Il y est dit qu'une association criminelle est une association « dont l'objet ou

*l'activité vise à commettre des infractions passibles d'une peine maximale d'au moins deux ans d'emprisonnement.* » Ce qui est explosif dans le § 129, c'est que cet alinéa punit l'appartenance à une telle association, indépendamment du fait que le membre visé par le contrat ait lui-même commis des infractions. L'objectif est de mettre en péril la mise en place et le maintien de l'infrastructure elle-même, qui permet de planifier et d'organiser des actes criminels.

Selon le Prof. Dr. Thomas Fischer, le § 129 joue avant tout un rôle pour l'ouverture de possibilités d'investigation afin de permettre une accumulation de matériel en vue d'une plainte selon le § 129a (« formation d'associations terroristes ») ou le § 129b (« associations criminelle ou terroriste »), dans le langage populaire : « Mafia et bandes de trafiquants de drogues », parce qu'avec l'incrimination, d'être acteur ou actrice selon le § 129 « *Les autorités de poursuite pénale sont liées à des pouvoirs d'enquête et d'intervention presque illimités prévus par le code de procédure pénale (CPP). Il n'est donc pas rare que cette disposition serve de « point de départ » et d'« amorce » pour des mesures d'enquête de grande envergure, mais qu'elle ne joue en fin de compte aucun rôle dans la poursuite pénale proprement dite.* » C'est exactement cette stratégie que les autorités d'investigation de la Bavière semblent avoir choisie lorsqu'ils ont récemment lancé une vaste opération de perquisitions, d'écoutes téléphoniques, de détention préventive et de blocage de sites web.

Quant à savoir pour la DG, s'il s'agit effectivement d'une organisation criminelle, ou bien « partiellement criminelle » ou quelque chose se situant dans le champ avancé d'une association criminelle, cela est contesté entre juristes. Il y a aussi la position qu'il s'agisse, au contraire, d'une résistance civique, car le but qui est en jeu consiste à obliger le gouvernement à respecter les lois en vigueur. Il reste donc à attendre la manière dont les tribunaux évalueront ces actions de désobéissance civique dans un avenir proche (voir l'aperçu actuel du débat juridique sur LTO 2023).

### **Le gouvernement viole-t-il les objectifs de protection du climat de la COP 21 de Paris ?**

Il y a des indices que le gouvernement n'en fait pas assez. Le ministre fédéral des transports Wissing — « *... pour empêcher un infarctus de la circulation, nous avons urgentement besoin maintenant de construire des moyens de transport — et aussi des routes.* » (Wissing 2023) — fonde sa politique par des études qui pronostiquent une augmentation du trafic d'automobiles et de camions pour les hommes et les marchandises, tant en termes de trajets que de kilomètres parcourus. Les experts en transport se demandent toutefois si ces études reposent sur des hypothèses solides.

Mais en admettant qu'elles soient valables. Un ministre des transports peut-il déclarer simplement, à notre époque actuelle : « *J'oriente ma politique du transport aux données effectives, données et faits constatés en nombres,*

*et non pas sur un penser de désir politique* » (Wissing 2023). La question c'est plutôt de savoir si ce n'est pas justement le « penser de désir » d'une planification du transport qui est ainsi poussé tel qu'il l'a toujours été jusqu'à présent. L'*ITF Outlook Transport 2023* (ITF) indique la bonne direction à suivre, lorsqu'il recommande : « *Pour que la croissance du trafic soit aussi durable que possible, les gouvernements doivent **changer leur méthode de planification.** Au lieu d'adapter l'infrastructure à une demande pronostiquée, une **planification ciblée** devrait être déterminante pour sa conception* ». [soulignement en caractère gras de SP]. Ce qui veut dire : Orientez, s.v.p., la politique des transports vers la promotion de moyens de transport durables !

Quel aspect devrait avoir une politique des transports qui prendrait en compte les nécessités politiques du climat et les réglementations légales, les FFF en ont récemment présenté une proposition de programme immédiat (FFF 2023). La divergence entre le concept de transport chez Volker Wissing et celui des FFF montre que les inquiétudes des protecteurs du climat radicaux sont justifiées : le gouvernement n'oriente pas assez fortement, pour le moins dans le domaine des transports, sa propre loi sur la protection du climat (*KSG* : KlimaSchutzGesetz) qu'il a lui-même reconstruite !

### **Les défenseurs des droits acquis dans l'économie de marché**

Au début de l'année ensuite le débat public s'est mis à bouillir. Les défenseurs des droits acquis libéraux y virent une opportunité de détourner l'eau du mécontentement public sur les actions de collage vers le bief de leur moulin. Il s'agissait essentiellement pour eux d'édulcorer la loi sur les économies d'énergie dans le bâtiment » (*GEG* : *GebäudeEnergieeinsparrenGesetzes*). Le député FDP, Frank Schäffler — qui se caractérise lui-même particulièrement comme « climato-sceptique » (Schäffler 2014) — ainsi que la *BILD-zeitung* s'exposèrent comme défenseurs des valeurs libérales sous une forme de « neutralité technologique ». L'impression immédiate fut qu'un petit, mais influent *lobby*, déclençait en économie, dans les médias et en politique une campagne pour renforcer les peurs et incertitudes de la population au profit de leurs propres objectifs. (voir à ce sujet les investigations du *LobbyControl* 2023).

Ce qui a poussé les gens « à l'extérieur dans le pays », c'est le lien entre les actions de blocage des autoroutes et la prétendue obligation de remplacer les chauffages au gaz, probablement aux frais des propriétaires. Le dénominateur commun est « contrainte » et « à nos frais ». Protéger le climat est une chose, mais adapter son mode de vie pour y parvenir est apparemment une exigence intolérable.

Les citoyens avaient clairement reconnu que la vertu motrice dans la politique du climat n'est guère le SPD, mais les Verts. Ils devinrent aussitôt la cible principale de la campagne. D'où l'invective publique contre le « *Gendergaga* »

et le « véganisme forcé », et plus généralement contre les « talibans verts ». Ce levier a finalement permis de faire pencher le rapport de force en faveur de la préservation de l'économie de marché. Le FDP, la CDU et la CSU tentent de faire accroire aux citoyens que la protection du climat ne coûte rien et que nous n'avons pas besoin de modifier notre mode de vie de manière significative. Il suffirait que le gouvernement encourageât les technologies nécessaires à la production d'énergie durable pour que chacun pût décider lui-même dans quelle mesure il souhaiterait s'engager dans des changements. Il n'est pas nécessaire de fixer des objectifs de politique climatique dans le temps.

Notre mode de vie est basé sur des décisions stratégiques dans le domaine de l'approvisionnement énergétique (pétrole), des infrastructures de transport (construction de voitures et de routes, trafic aérien) et de l'économie du bâtiment (béton !), qui ont été prises après la guerre dans les années 1950 (pour l'ex-RDA, cela ne vaut qu'à partir de la réunification en 1990), sans que l'on se rende compte des conséquences à l'époque.

Il se révèle à présent que ces infrastructures ne se laissent pas si aisément changer. Des réformes décisives doivent être entreprises simultanément dans divers endroits, afin que le système dans sa totalité se meuve dans la bonne direction. Une tâche sociétale herculéenne !

Le mécontentement avec lequel beaucoup pensent devoir défendre un mode de vie non durable — vécu comme l'incarnation de la liberté, contre un « État aux mesures » envahissantes, aux mains de « talibans verts » — se développe désormais lui-même à partir d'une vision figée, habilement instrumentalisée par les représentants de la voie de transformation purement économique du marché. Au passage, le concept de liberté est réinterprété comme un droit fondamental à ne rien devoir changer.

### **L'économie de marché éco-sociale sous le feu des critiques**

Les Verts, initiateurs principaux d'une politique radicale du climat dans le gouvernement, représentent depuis longtemps le concept d'une économie de marché écologique et par la suite — après avoir pris en compte les manifestations des gilets jaunes en France en 2018 — celui le concept éco-sociale. À cette occasion le cadre d'ordonnement de l'économie de marché est censé se voir compléter de sorte que les dommages écologiques de la production capitaliste soient « internalisés », et donc inclus dans la formation des prix. Des produits écologiquement nocifs au climat sont censés devenir plus chers et perdre leur avantage concurrentiel vis-à-vis de la production durable. L'arsenal de la politique des Verts est équipé de taxes sur les substances nocives, de certificats d'émission, de diverses taxes d'incitation, de corridors de consommation fixés par la loi ou par décret, ainsi que d'interdictions de polluants. Même si c'est dans l'esprit de l'économie de marché, pour un grand nombre de citoyens, cela semble d'abord être réglementairement intrusif.

À cela se rajoute que les relèvements des prix, qui vont être provoqués au moyen de cette politique et qui opèrent avant tout dans le domaine de l'énergie de manière socialement asymétrique. Les personnes à faible revenu ne peuvent pas faire face à l'augmentation des prix de l'énergie, qui se répercutent sur presque tous les produits du quotidien. C'est pourquoi de telles mesures de conduite sociale doivent être socialement accompagnées et soutenues. Ici les Verts n'ont guère encore fait preuve, jusqu'à présent, d'adresse conceptuelle reconnue sur ce point. Ne sont sortis jusqu'à présent qu'un tapis rapiécé de mesures qui agissent sans maturité et sont peu fiables. La défiance croît, non seulement dans la classe moyenne, mais tragiquement aussi dans la classe inférieure. Ne redoute-t-elle pas encore, non sans fondement, les coûts de la transformation écologique — sous la forme des coûts énergétiques qui montent avec les loyers déjà relevés et les coûts des carburants — pour rester chez elle. Pour mener avec succès une politique de réforme de manière éco-sociale, il faut manifester plus de flair sociale que ne semble en disposer actuellement les Verts. C'est étrange qu'ici les sociaux-démocrates ne plongent guère pour venir à leur aide.

### **Une protection radicale du climat au moyen d'actions radicales ?**

Je me déclare d'accord avec les DG : le temps nous est compté. Il n'est que compréhensible qu'elles agissent d'après la phrase de Greta Thunberg « *I want you to panic* » et veuillent nous presser d'agir. Mais sur le fond, elles n'ont guère plus à offrir au gouvernement qu'elles prétendent pouvoir pousser devant eux que leurs actions de collage. En réalité, elles ne font que renforcer exactement en politique et dans la société — assurément à partir d'autres raisons — ce qui produit une résistance à l'encontre de réels changements.

Elles n'ont pas mis à profit la chance de guider avec leurs actions l'attention sur le domaine critique dans la transformation climatique. Est-ce qu'il ne serait pas plus intelligible de bloquer le ministre des transports, lorsqu'il ne se comporte pas dans le respect des données de la loi sur la protection du climat ? De telles activités créeraient plutôt la conscience dans l'opinion publique.

Rien que la paisibilité, ce n'est guère une stratégie suffisante. Un coup d'œil sur la réalité sociale ne peut pas nuire. Lorsqu'on parvient à mettre contre soi les défenseurs des droits acquis dans l'économie de marché, les réformateurs éco-sociaux ainsi que 80 % de la population, n'est-ce donc pas plutôt un signe de naïveté politique qu'un signe de radicalité ? Outre une représentation des mesures indispensables à la politique climatique, il faut aussi une représentation de ce qu'on peut atteindre dans cette société et on doit impliquer pour ce faire ce qui doit être respecté pour réellement changer quelque chose. C'est ce qu'a nettement manifesté la querelle autour des DG.

Pour conclure, il convient au moins de rappeler que l'agenda des réformes éco-sociales ne réduit ni la contrainte de croissance capitaliste, ni la pauvreté relative dans le Sud mondial et sa dépendance vis-à-vis des bailleurs de fonds occidentaux.

**Sozialimpulse 2/2023.**

(Traduction Daniel Kmiecik)

**Wissing, Volker (2023):** cité d'après un communiqué de presse du 3 mars 2023, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017/-wissing-pkverkehrsentwicklung-deutschland.html>

## Sources

**ARD (2023) :** *Radikal fürs Klima — Helden oder Kriminelle ?* [Radicaux pour le climat - Héros ou criminels ?] *Das Erste*, 26 juin 2023. <https://www.ardmediatek.de/video/dokus-om-ersten/radikal-fuers-klima-helden-oder-kriminelle/daserste/Y3JpZDovL2Rhc2Vyc3RlLmRlL3JlcG9ydGFnZSBfIGRva3VtZW50YXRpb24gaW0gZXJzdGVuLzlwMjMtMDYtMjZmMjltNTAtTUVTWg>

**FFF (2023) :** *Sofortprogramm für den Sektor Verkehr aufgrund einer Überschreitung der zulässigen Jahresemissionsmenge für das Jahr 2021 auf Grundlage von § 8 Absatz 1 KSG* [Programme d'urgence pour le secteur des transports en raison d'un dépassement des émissions annuelles autorisées pour l'année 2021, sur la base de l'article 8, paragraphe 1, de la loi sur la protection de l'environnement.], FridaysForFuture, <https://www.fridaysforfuture.de/wp-content/uploads/2023/07/Copy-of-Soforprogramm-BMDV-pdf>

**Fischer, Prof.Dr. Thomas (2023) :** *Ist die Letzte Generation eine Kriminelle Vereinigung ?* [La dernière génération est-elle une organisation criminelle ?] *Legale Tribune online*, 22 mai 2023, <https://www.lto.de/rcht/meinug/m/kriminelle-vereinigung-thomas-fischer-letzte-generation/>

**Lobbycontrol (2023) :** *Wie die Gaslobby das Heizungsgesetz entkernt hat* [Comment le lobby du gaz a vidé la loi sur le chauffage de sa substance], 5 juillet 2023, <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-und-klima/wie-die-gaslobby-das-heizungsgesetz-entkernt-hat-109931/>

**LTO (2023) :** *Berlin sieht in Letzter Generation keine Kriminelle Vereinigung* [Berlin ne considère pas la dernière génération comme une organisation criminelle], 19 juillet 2023. <https://www.lto.de/recht/nachrichte/n/letzte-generation-keine-kriminelle-vereinigung-berlin-justizsenatorin-pruefung-ergebnis/>

**ITF (2023) :** *ITF Outlook Transport 2023*, <https://www.itf-oecd.org/itf-transport-outlook-2023>. L'ITF (*International Transport Forum*) est l'organisation intergouvernementale de référence en matière de politique des transports. Les propositions et les prévisions de l'ITF sont en général plutôt prudentes.

**Schäffler, Frank (2014) (2014) :** *Mein Licht brennt, bis es wieder hell wird* [Ma lumière brûle jusqu'à ce qu'elle redevenue claire], *Handelsblatt* 18.4.2014, <https://www.handelsblatt.com/meinung/gastbeitraege/gastbeitraege-zum-klimawandel-mein-licht-brennt-bis-es-wieder-hell-wird/9778084.html>