

a-t-il moins ane ?

etc. »

Impossible de détailler tous les éléments en jeu - la question des réseaux, spécificité du système scolaire belge, qui complique la donne, ou encore Le Pacte d'Excellence qui, avec son tronc commun, prend une direction vertueuse en termes de mixité sociale - mais le fil rouge est limpide : interroger le système, ses failles et ses trompe-l'œil. Au fil de leurs recherches, les artistes conférenciers ont largement puisé du côté des pays nordiques, où la performance moyenne des élèves augmente en grande partie grâce à la mixité sociale. Arnaud Hoedt déclare sans ambages : « L'Etat a pour mission de réguler. Tant qu'il y aura des bonnes et des mauvaises écoles, on ne peut pas demander aux parents de "sacrifier" leurs enfants. Quand on donne le choix d'une école aux parents, c'est comme si on demandait : combien voulez-vous payer d'impôts ? C'est important qu'il y ait des élèves qui puissent suivre des parcours différents. La question c'est : à quel âge ? A quel âge on accepte d'arrêter de donner la même chose à tout le monde ? » Ou les mêmes chances ?

4

Faire de la sociologie, pas de l'école-bashing

Derrière le spectacle *Kevin*, l'intention n'est certainement pas d'accabler les enseignants mais, au contraire, de les dédouaner. L'idée est de pointer du doigt le système et certainement pas les profs ou les directions d'école. « Ce sont des enseignants avec les meilleures intentions du monde qui disent à Kevin en fin d'année : "Tu sais si ça se trouve, tu es vrai-

ment fait pour le bois." Ce sont des gens bienveillants, mais ils sont obligés de trouver une raison parce qu'ils ne peuvent pas dire à Kevin : "Tu as perdu un jeu où on avait pipé les dés". » Jérôme Piron embraye : « Beaucoup d'élèves pensent que, s'ils ont raté à l'école, c'est parce qu'ils étaient nuls en français ou en maths. L'école est un processus de légitimation des inégalités, et c'est ça qui est une catastrophe. »

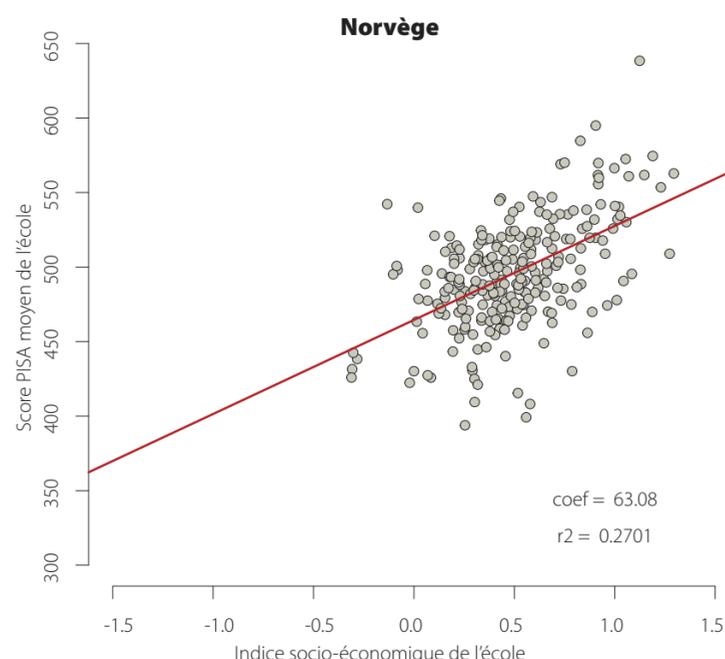
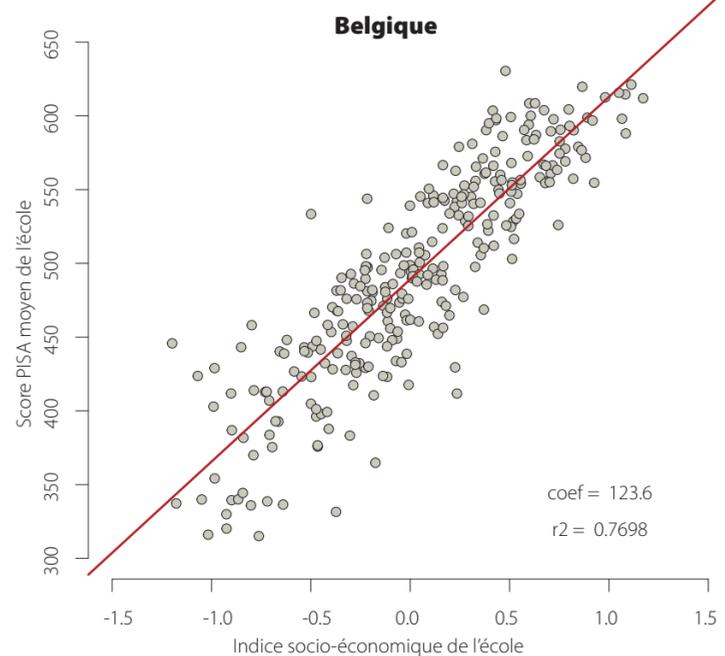
En délégitimant ces processus, le duo entend aussi questionner le sacro-saint principe du mérite : « Si on assumait que c'est l'origine sociale qui détermine le parcours, ce serait dur à accepter parce que c'est injuste mais, au moins, les choses seraient claires et l'élève ne penserait pas que c'est de sa faute. Mais aujourd'hui, le discours, c'est : chaque élève a les mêmes chances de réussir et donc chaque élève arrive là où il le mérite. Donc ceux qui cartonnent pensent qu'ils le doivent à leur seul mérite. Ils ne voient pas les privilèges dont ils ont bénéficié. » Et Arnaud Hoedt de conclure : « Dans la pièce, on parle de moyennes et de statistiques. Evidemment qu'il y a des milliards d'enseignants qui enseignent le curriculum invisible. Il y a plein d'écoles qui essaient de faire réellement de la mixité sociale. L'idée n'est pas de faire de l'école-bashing mais de voir ce que la sociologie nous enseigne. Découvrir ce que nous, en tant que profs, on aurait pu faire mieux pour favoriser Kevin dans nos classes. Informer et comprendre, c'est déjà avancer. »

« Kevin » du 7 au 18/11 au Théâtre Les Tanneurs, Bruxelles. Du 21 au 25/11 à l'Ancre, Charleroi. Du 29/11 au 2/12 au Théâtre de Namur. Du 5 au 16/12 au Théâtre Jean Vilar, Louvain-la-Neuve.

Quand « Kevin » parle aux Kevin

Quand, dans leur spectacle, Arnaud Hoedt et Jérôme Piron demandent aux spectateurs qui, parmi eux, a terminé ses études, le taux de réponse positive tourne autour des 85 %. « Dans la réalité, c'est beaucoup moins », soulignent les deux concepteurs et interprètes de *Kevin*. Car, c'est un fait, le théâtre, autre terreau de disparité sociale, rassemble une certaine « élite », celle-là même qui est épargnée par les inégalités que dénonce la pièce. Comment faire dès lors pour s'adresser à un plus large public ? « Nous avons fait un appel du pied à la Fédération Wallonie-Bruxelles et prévoyons, en fonction des moyens qu'on nous donne, de développer une forme exclusivement scolaire du spectacle », explique Jérôme Piron. « L'idée serait de travailler avec une classe de technique et professionnelle et une classe d'un collège "d'élite". On les ferait se rencontrer pour créer une adaptation de *Kevin* à destination des écoles. On réécrirait tout le spectacle avec eux et ça s'appellerait *Kevin et Diane*. »

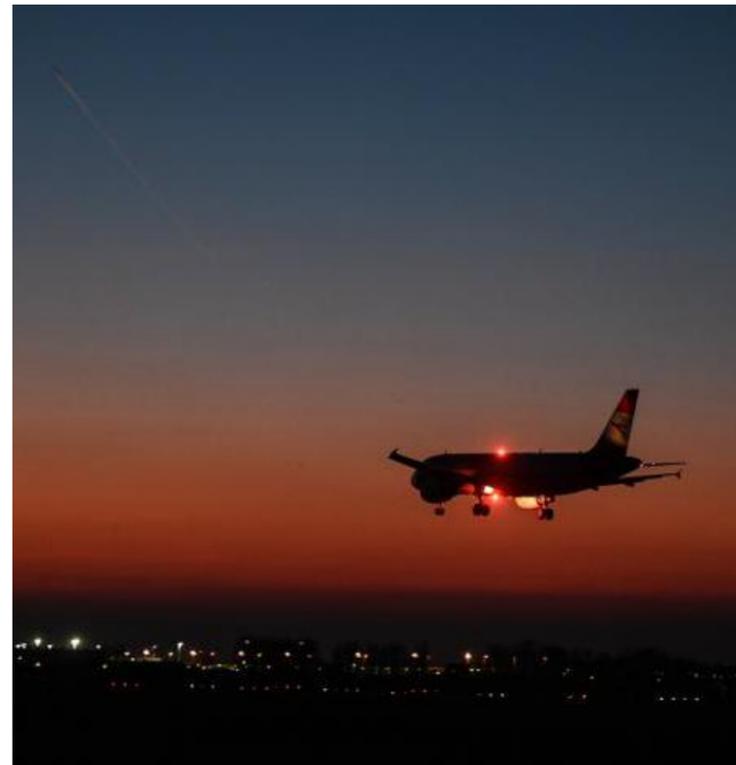
En marge de cette version singulière, le duo a prévu de tourner dans les écoles de formation de professeurs mais aussi, dans les établissements scolaires, lors des journées pédagogiques. « Il faudra que les directions aient le courage de vouloir parler de ça avec leurs profs », remarque Arnaud Hoedt. « Ce qui n'est pas forcément évident. Quand on est dans une école d'élite par exemple, où tout va bien, on n'a pas nécessairement envie d'entendre qu'on a des facilités, des privilèges. Et à l'inverse, quand on exerce dans une école en difficulté, est-ce qu'on a envie d'entendre qu'il y a une fatalité dans tout cela ? C'est très compliqué. » C.M.A.



MOBILITÉ

Le réchauffement climatique augmente les turbulences à bord des avions

Les fortes turbulences en altitude au-dessus de l'Atlantique ont augmenté de 55 % en 40 ans. Au contact de l'air froid en altitude, l'air qui se réchauffe au niveau de la terre provoque de plus nombreuses perturbations. Ce qui altère le voyage des passagers et des équipages mais, aussi, ce qui limite le poids qu'on peut charger à bord.



ÉRIC RENETTE

« Veuillez rejoindre votre place et attacher votre ceinture, nous traversons une zone de turbulence. » C'est le genre de message qui risque de se répéter plus souvent lors des vols ces prochaines années. En cause : le réchauffement climatique et un de ses nombreux effets aussi indésirables qu'inattendus. Une étude britannique de Paul Williams (université de Reading, Royaume-Uni) récemment publiée dans la revue *Geophysical Research Letters* fait état de l'évolution des turbulences « claires » sur quarante ans. Ces turbulences sont celles qui ne sont pas causées par la traversée d'un nuage ou d'un orage mais qui se déroulent dans un ciel « clair ».

La route aérienne la plus fréquentée au monde est le trajet transatlantique entre Europe et Amérique du Nord. Entre 1979 et 2020, le compte des turbulences lourdes enregistrées par les avions est monté de 17,7 heures sur une année à 27,4 heures, soit 55 % de plus. Pour les turbulences moyennes, on passe de 70 à 96,1 heures (+37 %) et, en fin, les turbulences légères passent de 466,5 à 546,8 heures (+17h). Si on fait le compte des turbulences tous types de perturbation confondus, en 40 ans, on est donc passé d'un cumul de 554,2 heures en un an à 670,3 heures.

Des avions plus vite usés

Grave ? Pour les passagers et les équipages, ces perturbations se limitent souvent à être bloqué attaché sur son siège pendant plusieurs minutes, parfois à subir des véritables secousses dans l'avion avec les risques de tomber, de heurter un objet ou de se cogner la tête sur les compartiments à bagages parce qu'on n'est pas (bien) attaché. Par contre, pour les compagnies aériennes, l'enjeu est plus sérieux puisque ces turbulences accélèrent l'usure des avions et l'obligation de réaliser leur maintenance. Rien que pour les Etats-Unis, on estime que les turbulences engendrent des surcoûts de plus de 150 millions de dollars, selon un météorologue impliqué dans l'étude. Cette der-

On estime que les turbulences engendrent des surcoûts de plus de 150 millions de dollars aux Etats-Unis, selon un météorologue impliqué dans l'étude. © BELGA/BELPRESS

nière montre encore que l'hémisphère nord est deux fois plus concerné par ces perturbations que l'hémisphère sud et que celles-ci sont plus fréquentes en automne et en hiver. L'étude montre que l'augmentation des turbulences concerne également des itinéraires de vol très fréquentés au-dessus de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Atlantique Sud.

L'étude montre que l'augmentation des turbulences concerne des itinéraires de vol très fréquentés au-dessus de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Atlantique Sud

Cette augmentation des turbulences trouve sa source dans le réchauffement climatique. Les émissions de CO₂ rendent l'air plus chaud; cet air chaud en contact avec l'air froid en altitude provoque des changements brutaux du vent et des courants en altitude. Dont le célèbre jet-stream qui franchit également l'Atlantique qui accélère, globalement, depuis quelques années les vols ouest-est et ralentit plus lourdement les vols est-ouest et dont l'air chaud limite le tonnage potentiel emporté par les avions.

L'appel du chercheur à la tête de l'étude est, notamment, que les compagnies aériennes et les services de contrôles aériens investissent dans la détection et la prévision de ces turbulences dans un ciel sans nuage (le nom scientifique est turbulence en atmosphère claire-TAC).

Evidence for Large Increases in Clear-Air Turbulence Over the Past Four Decades, Mark C. Prosser, Paul D. Williams, Graeme J. Marlon, R. Giles Harrison 08 June 2023 <https://doi.org/10.1029/2023GL103814>