

# LE CLIMAT ET LA VIE

Une écologie de la liberté  
(extraits)

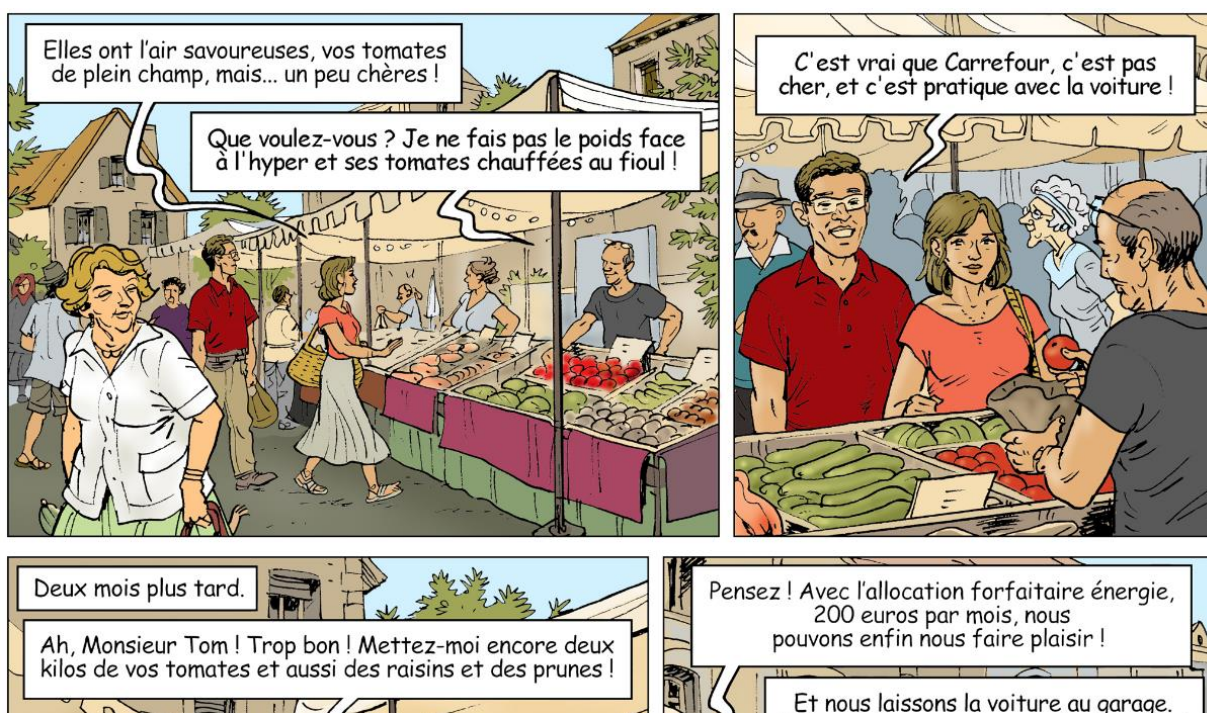
ANDRÉ LARANÉ

# LE CLIMAT ET LA VIE

Une écologie de la liberté

André Larané

Le dessinateur Dominique Rousseau a retranscrit notre propos sous forme de BD (cliquez sur l'image pour découvrir celle-ci) :



# Sommaire

Introduction	3
1. Un mode de vie condamné	5
› Une énergie surabondante et deux fois moins chère qu'en 1970	8
› Fatale addiction !	9
› Une addiction devenue planétaire	10
› Économies d'énergie : nous avons déjà fait le plus important	13
› Énergie : mieux c'est et plus on en demande !	14
› Énergies renouvelables : coûteuse illusion	15
› Un modèle voué à disparaître	17
2. Un surcoût bienvenu sur les énergies	18
› Une « allocation climat » vertueuse	18
› Des énergies primaires plus chères	20
› Un surcoût intégralement compensé pour les habitants	22
› Une allocation climat très sociale	23
› Des changements indolores guidés par l'intérêt de chacun	24
› Des besoins en énergie réduits année après année	25
3. La politique façon Clemenceau	27
› Agir dès maintenant au niveau national !	27
› C'est bon pour la croissance	28
4. Embellir nos vies	31
› Des villes resserrées et plus agréables à vivre	33
› Réduire les distances domicile-travail	34
› Réaménager les campagnes	36
› Promouvoir une agriculture raisonnée	38
› Rétablir la confiance dans le commerce	39
› Promouvoir le commerce local	41
› Emballages : retour à l'expéditeur	41
› Révolution dans les transports	42
Épilogue	45

# LE CLIMAT ET LA VIE

## Introduction

Nos gouvernants sont convaincus de l'urgence de lutter contre le réchauffement climatique. Mais les mesures qu'ils prennent dans ce sens restent sans effet. La principale raison tient au prix de l'énergie. Si surprenant que cela paraisse, les énergies fossiles (pétrole, charbon, gaz) coûtent en effet en 2021 deux fois moins qu'en 1970 en proportion de nos revenus (source : INSEE). C'est pourquoi entreprises et particuliers demeurent largement imperméables aux économies d'énergie. Tous les efforts en faveur des énergies dites « renouvelables » n'empêchent pas la consommation de charbon, pétrole et gaz de continuer à progresser dans le monde.

Cette énergie surabondante et trop peu chère est à l'origine du dérèglement climatique et, plus grave encore, d'un dérèglement de nos sociétés et de nos existences, car elle nous oriente vers la poursuite de biens attractifs (véhicules SUV, écrans vidéo, etc.) au prix d'un travail forcené et d'une qualité de vie amoindrie (pollution, bruit, fatigue, solitude).

Si même à coup de véhicules électriques, de piles à hydrogène et de parc éoliens géants, nous arrivions à contenir le dérèglement climatique, ce qui n'est pas le moins du monde assuré, aurions-nous motif de nous réjouir ? Nullement car, comme chez Molière, nous pourrions « mourir guéris ».

Le mode de vie dans lequel sont engagés l'Occident et les pays de la mer de Chine est néfaste à double titre :

- Le consumérisme nous conduit à un refus de la vie avec à peine plus d'un enfant par femme en moyenne, soit une division par deux des naissances de génération en génération.
- La course aux minerais et terres rares laisse entrevoir une pollution hors contrôle et un effondrement à terme des conditions sanitaires et de l'espérance de vie.

Toutefois, le coronavirus nous offre l'opportunité involontaire de refonder notre société et rendre du sens à nos existences. Tant qu'à ignorer les règles comptables inscrites dans le traité de Maastricht comme nous l'avons fait pendant l'épidémie de Covid-19, autant faire preuve d'imagination et ouvrir une voie extensible à l'ensemble des pays développés.

Le moment paraît propice pour mettre en place une contribution obligatoire sur toutes les énergies primaires à la source (charbon, pétrole, gaz mais aussi électricité nucléaires et énergies dites « renouvelables »). Il s'agit d'augmenter de façon régulière le prix de tous les produits à forte teneur énergétique, en évitant les à-coups qui désorganisent l'économie.

Mais le plus important est de ne pas pénaliser les ménages par cette augmentation. Aussi la contribution doit-elle être intégralement redistribuée sous la forme d'une allocation forfaitaire mensuelle : au commencement, 50 centimes sur un litre de super, un litre de fioul ou 10 kWh électriques se traduiront d'après nos calculs par une allocation d'environ 150 euros/mois pour chaque adulte et de 80 euros/mois pour chaque enfant. De cette façon sera préservé le pouvoir d'achat de tous les Français (à l'exception des plus riches).

Par le biais de cet « anti-impôt » (un prélèvement sur des produits bruts redistribué à tous les foyers), chacun trouvera intérêt à s'orienter vers des consommations et un mode de vie sobres en énergie, au lieu qu'aujourd'hui, il faut payer plus cher pour manger bio, se chauffer sain, etc.

Dans les deux prochaines décennies, en France et dans le reste du monde développé, « contribution énergies » et « allocation climat » pourront agir telle une « main invisible » pour enclencher la baisse de la demande d'énergie mais aussi nous libérer du « tout-automobile » et privilégier les contacts humains et la proximité :

- Par souci d'économie, les entreprises concevront des produits plus sobres en énergie.
- Les pouvoirs publics aménageront des villes et des villages plus resserrés dans lesquels on n'aura plus besoin de prendre une voiture pour les emplettes ou le travail.
- Les particuliers réévalueront leurs priorités en se détournant de la consommation à tout va de produits futiles, fabriqués à l'autre bout du monde et devenus plus chers.

Aux antipodes d'une écologie coûteuse, punitive et rabat-joie façon « convention citoyenne pour le climat », cette révolution fiscale nous ouvre un horizon attractif et souriant, une vraie ambition politique dans le cadre d'une société libérale, conviviale et sereine, en bref plus humaine.

André Larané

*L'essai ci-après détaille l'évolution des prix et des consommations d'énergie depuis un demi-siècle. Il répond aussi à des questions essentielles :*

- *La « contribution énergies » frappe-t-elle les ménages modestes ?*
- *Comment la concilier avec les contraintes européennes ?*
- *Une démarche nationale peut-elle enrayer le dérèglement climatique à l'échelon planétaire ?*

# LE CLIMAT ET LA VIE

## 1 Un mode de vie condamné

**Personne ne nie plus la hausse des températures et nous sommes pour la plupart d'entre nous convaincus de l'urgence de lutter contre le dérèglement climatique<sup>1</sup>. Toutes les mesures que nous prenons dans ce sens ont leur utilité. Pourtant, leurs effets tardent à se faire sentir. La principale raison tient à une énergie trop peu chère, deux fois moins chère qu'il y a un demi-siècle en proportion de nos revenus.**

**Cette tendance peut être renversée en augmentant fortement le prix des énergies mais à condition qu'il ne nous en coûte rien ! Nous croyons que c'est possible dans le respect de l'économie de marché, de la démocratie et de la liberté individuelle, en préservant la croissance économique et en améliorant le bien-être de chacun, avec au bout du compte un complet changement de société.**

Jamais les humains n'ont aussi bien vécu que depuis la Seconde Guerre mondiale, au moins dans les classes moyennes et supérieures des pays développés : nourriture variée et surabondante, avancées médicales, loisirs innombrables, déplacements à bas coût... Nous ne sommes pas prêts à renoncer à ces éléments de confort et c'est pourquoi nous restons si timorés face au dérèglement climatique et aux autres maux qui affectent notre environnement. Ils sont le prix dont nous payons notre confort. Ce confort dérive d'un modèle de société qui a émergé en Europe il y a deux siècles.

Avant le XIXe siècle, les Européens avaient élaboré une économie fondée sur des relations de confiance : dans les cités du Moyen Âge par exemple, les artisans avaient l'obligation de travailler au vu des passants pour les rassurer sur leurs bonnes pratiques (d'où l'expression « travail au noir » pour désigner ceux qui trichaient en travaillant la nuit, volets fermés). Ces relations de confiance se doublaient d'une exploitation prudente des ressources naturelles. Les mêmes principes se retrouvaient dans toutes les grandes civilisations : Méditerranée, Europe, Chine, Indes, Andes...

Constamment exposées aux risques de disettes et de famines, ces civilisations avaient pu survivre en ménageant la nature et en gérant l'espace avec parcimonie et intelligence. Ainsi, les artisans du Moyen Âge mettaient en œuvre des énergies strictement renouvelables : traction animale,

---

<sup>1</sup> Le dérèglement climatique est une réalité sensible depuis la fin du XXe siècle. Les années les plus récentes (2014-2019) ont été les plus chaudes jamais observées dans l'Histoire. Même l'optimum climatique du « beau Moyen Âge » (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles), qui a permis un léger verdissement du Groenland, était en-deçà des températures actuelles. Il faut remonter à 120000 ans en arrière, au Paléolithique, pour des températures comparables à celles d'aujourd'hui. Il y a 30 000 à 16 000 ans, lors des dernières glaciations, à l'époque de Lascaux, la température de l'air était de 4 à 7°C inférieure à sa valeur actuelle et le niveau de l'océan plus bas de 120 mètres ; l'Amérique du Nord et l'Eurasie étaient recouvertes d'une couche de glace qui atteignait 1 à 2 km d'épaisseur et s'étendait jusqu'à New York et au nord de l'Allemagne... Cela nous permet de mesurer l'ampleur des changements (en sens inverse) que pourrait occasionner une nouvelle hausse des températures de 4 à 7°C d'ici 2100 suite à nos émissions de gaz à effet de serre.

Nul ne nie aujourd'hui ces réalités. Mais il se trouve des « climatocéphales » pour penser que l'Homme n'a pas de responsabilité dans le dérèglement climatique actuel, lequel pourrait être dû à des phénomènes cosmiques. Il n'en reste pas moins que notre mode de vie consumériste contient d'autres menaces tout aussi graves qui justifient notre questionnement.

moulins à eau et moulins à vent. Selon l'historien Jean Gimpel, la puissance dégagée par la totalité des moulins en Europe équivalait alors à celle d'un réacteur nucléaire, ce qui n'était pas rien (900 Mégawatts) mais n'avait pas d'incidence sur le climat.

Ces principes ont été oubliés au XIX<sup>e</sup> siècle avec l'arrivée en Angleterre, en Belgique et en France de techniques d'une efficacité ravageuse : chaudières à charbon, industrie chimique, produits phytosanitaires, combustion du pétrole, etc. Cette révolution scientifique et industrielle a bénéficié de fantastiques coups d'accélérateur avec le charbon puis le pétrole, emmagasinés dans le sous-sol et exploitables à très faible coût. Elle a pris un nouvel élan en Amérique du Nord où les colons européens se sont trouvés en présence de ressources naturelles gratuites et apparemment inépuisables : des plaines infinies et (presque) vides d'hommes qui ne demandaient qu'à être défrichées, des rivières à être domptées et des sous-sols à être exploités.

Oublieux de la sobriété de leurs ancêtres et libérés du risque de disette, les Américains ont exploité ces ressources sans souci du lendemain. Ils se sont comportés non plus comme les paysans européens ou chinois soucieux de préserver année après année la fertilité de leur terre, mais comme les chasseurs-cueilleurs du Paléolithique prélevant leur nourriture sur la nature environnante sans souci de son renouvellement. Cela étant, les chasseurs-cueilleurs étaient très peu nombreux de sorte que leur prédation était sans grande conséquence sur le milieu. Rien de tel avec les Américains, en nombre croissant et équipés d'outils très efficaces...

Tandis que les villes d'Europe et d'Asie s'étaient peu à peu constituées de façon que tout un chacun puisse accéder à pied au centre, les nouvelles villes américaines se sont très vite écartées de ce modèle. Grâce à l'espace disponible et bon marché et grâce au développement du transport hippomobile puis de l'automobile, elles se sont étendues à l'extrême. Mais plus les villes s'étendaient, plus elles ont rendu l'usage de l'automobile nécessaire et contraint. Et plus l'usage de l'automobile s'est généralisé, moins les aménageurs ont eu le souci de l'espace et des distances. Pour ne rien arranger, le climatiseur inventé par Carrier en 1902 a permis aux Américains d'urbaniser les déserts du Nouveau-Mexique et de l'Arizona. Le commerce s'est adapté à la nouvelle donne avec des centres commerciaux décentrés, accessibles seulement en voiture. Aucun adulte américain ne conçoit plus de vivre sans sa voiture. Déjà omniprésente dans le film *La Fureur de vivre*, avec James Dean (1955), elle offre une impression grisante de liberté. Une impression seulement. Il est symptomatique que la comédie musicale *La La Land* (2016) débute par un ballet surréaliste au milieu d'un gigantesque embouteillage !

Les voyages en avion se sont à leur tour démocratisés et, pour accélérer leur développement, on s'est interdit de taxer le carburant des avions (kérosène) et les billets internationaux sous le fallacieux prétexte que la réglementation du transport aérien ne peut relever que d'une entente internationale. On en arrive de la sorte à cette absurdité qu'un voyage en avion Paris-New York peut coûter moins cher qu'un voyage en train Paris-Nice<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Le kérosène est détaxé en vertu de la convention de Chicago du 7 décembre 1944. Cette détaxation avait été réclamée par les constructeurs d'avions américains qui appréhendaient la baisse des commandes militaires avec la fin de la guerre et souhaitaient les compenser en encourageant le transport civil ! La plupart des États ont donc convenu de détaxer le carburant des avions au départ comme à l'arrivée, y compris sur les lignes intérieures. Ils ont aussi choisi, comme la France, de dispenser de TVA les billets internationaux et d'appliquer un taux réduit aux billets intérieurs. « Le manque à gagner se monte à 3 milliards d'euros si l'on prend en compte tous les vols au départ et à l'arrivée sur le territoire français. Dit autrement, chaque foyer fiscal donne 80 € pour le transport aérien. Une niche fiscale qui profite avant tout aux 20 % les plus aisés puisque les trois quarts des places dans les avions sont utilisées par les 20 % les plus riches, selon le RAC (Réseau Action Climat) » (*Ouest-France*, 18 janvier 2018). Ces dispositions constituent une distorsion de concurrence par rapport au transport ferroviaire qui doit, lui, supporter des taxes sur l'énergie. Elles sont surtout inappropriées aujourd'hui avec la menace climatique, sachant que le passager aérien a une « empreinte carbone » de 145 g de CO<sub>2</sub> par km et le passager ferroviaire de seulement 3 g de CO<sub>2</sub> par km (40 fois moins). Distorsion de concurrence et dérèglement climatique sont deux motifs puissants qui nécessiteraient l'abrogation sans délai de la convention de Chicago.



Les Européens ont regardé cet *american way of life* avec les yeux de Chimène et l'ont adopté après la Seconde Guerre mondiale. Ils ont été suivis à quelques décennies d'intervalle par les riverains de la mer de Chine et une partie du sous-continent indien, en dépit de densités humaines très élevées qui le rendent particulièrement inapproprié à ces régions. Aujourd'hui, de Brest à Taïpeh, chacun aspire au même mode de vie, avec des villes tentaculaires dévoreuses d'espaces et soumises à l'emprise de l'automobile, des logements climatisés et surchauffés, une à deux voitures par foyer, des voyages en avion en veux-tu en voilà, etc. Ce mode de vie concerne les 4/5<sup>e</sup> des habitants des pays riches cependant que les classes supérieures des pays pauvres aspirent à le rejoindre aussi.

Nous payons d'un lourd tribut nos avantages matériels : *burn-out* au travail, éclatement des structures familiales, nouvelles inégalités. Une bonne partie de ces phénomènes sont induits par la perte de sens de nos vies et de notre travail. Nous sommes entraînés dans une fuite en avant par la peur de dégringoler l'échelle sociale et nous acceptons pour cela des activités tournées vers l'accumulation de profits bien plus que vers la satisfaction de nos semblables.

Plus grave, notre mode de vie en vient aujourd'hui à générer plus d'inconvénients que de gains : l'espérance de vie commence à reculer aux États-Unis et dans quelques autres pays « avancés » (du jamais vu depuis 200 ans !) ; l'alimentation nourrit de nouvelles épidémies comme l'obésité ; l'agro-industrie et la pollution urbaine affectent nos organismes (asthme, diminution des spermatozoïdes...) ; les transports urbains et la compétition pour l'emploi sont sources de stress et ne nous laissent plus le temps de nous divertir et aimer ; nos campagnes et nos villes façonnées par quarante générations de travailleurs deviennent des capharnaüms où la laideur le dispute à l'insignifiance.

Nous nous exténuons à produire, distribuer et promouvoir des biens et services à l'utilité discutable et nous en oublions le mobile premier de tous les êtres vivants : transmettre et perpétuer la vie et tout ce qui en fait la valeur et la beauté. De fait, tous les pays « développés » (pays occidentaux et pays riverains de la mer de Chine) ont aujourd'hui un indicateur conjoncturel de fécondité très inférieur au seuil indispensable au renouvellement des populations. Avec une fécondité inférieure à 1 enfant par femme comme c'est déjà le cas en Corée, il s'ensuit aussi sûrement que 2 et 2 font 4 une division par deux du nombre de naissances à chaque génération, tous les 30 ans environ, et une quasi-disparition des populations concernées à l'échéance d'un siècle. Du jamais vu dans l'Histoire de l'humanité !

Le désir n'est pas en cause. De sondage en sondage, les jeunes femmes de France et de la plupart des autres pays développés manifestent en moyenne le souhait d'avoir deux à trois enfants, assez pour assurer le renouvellement de la population. Mais elles en sont empêchées par de multiples facteurs : rencontres compliquées par l'éclatement des familles et des réseaux de voisinage, anxiété liée aux études et à la quête d'un statut social, difficulté de combiner l'accueil d'un premier enfant au foyer avec les obligations professionnelles et les transports, stress urbain, baisse de la fertilité en lien avec la pollution et les perturbateurs endocriniens... Force est de constater un lien entre notre consommation boulimique, à l'origine du dérèglement climatique, et notre refus de la vie. Que valent une organisation sociale et un mode de vie qui débouchent sur le néant ?

## Une énergie surabondante et deux fois moins chère qu'en 1970

Notre course au « mieux-vivre » est corrélée à une consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> toujours plus importantes (+60% entre 1990 et 2015). Déjouant tous les pronostics, les énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz) restent disponibles à satiété et à un prix très avantageux. L'extraction du charbon et du lignite ainsi que du pétrole bitumineux canadien et du gaz de schiste américain s'intensifient. Dans le même temps, le ralentissement de l'économie chinoise et la compétition entre pays exportateurs de pétrole (Arabie, Iran, Russie...) font que le baril de 159 litres



est tombé en 2020 à son prix le plus bas depuis un demi-siècle, entre 20 et 60 dollars (140 dollars en 2008, 80 dollars en 2021)<sup>3</sup>.

Notre dépendance à l'égard des énergies fossiles n'est pas le fruit d'une fatalité mais d'un choix collectif. En effet, **depuis cinquante ans, le prix des carburants comme du fioul et de l'électricité a plus ou moins diminué de moitié en valeur réelle, par rapport à l'évolution générale des prix et des salaires.**

Ces écarts transparaissent ci-après dans les *Tableaux de l'économie française* (INSEE, 1970) et le PIB/habitant (Banque Mondiale) :

<i>1 euro = 6,5596 francs</i>	Prix en 1969 (francs)	Prix en 2020 (euros)	Évolution (x par)
<b>SMIC horaire</b>	<b>3,3</b>	<b>10</b>	<b>20</b>
Baguette de pain (250g)	0,55	1	12
Carte de métro hebdomadaire	4,8	20	27
Prix d'une petite voiture (2CV en 1970, Dacia Sandero en 2020)	8000	9000	7
1 litre de super	1,1	1,5	9
10 thermies de gaz	1,1	0,9	5
<i>PIB/habitant (France, dollars)</i>	<i>2857 (1970)</i>	<i>41464 (2018)</i>	<i>15</i>

De 1970 à 2020, le prix du litre de super a été multiplié par 9 (de 1,1 franc à 1,5 euro). Mais dans le même temps, le SMIC horaire a été multiplié par 20 (de 3,3 francs à 10 euros). Cela surprendra tout un chacun car, par un travers très humain, nous nous plaignons régulièrement des prix qui augmentent mais ne voyons pas les salaires qui augmentent également.

<sup>3</sup> La production mondiale d'énergie était en 2019 de l'ordre de 10 000 Mtep (millions de tonnes équivalent pétrole) : 33,1 % de pétrole, 27,0 % de charbon, 24,2 % de gaz naturel, 4,3 % de nucléaire et 11,5 % d'énergies renouvelables (hydroélectricité 6,5 %, éolien 2,2 %, biomasse et géothermie 1,0 %, solaire 1,1 %, agrocultures 0,7 %), à quoi s'ajoutent les énergies autoconsommées (bois, pompes à chaleur, solaire thermique, etc.), de l'ordre de 900 Mtep selon l'AIE. L'énergie reste donc issue à plus de 80% des énergies fossiles émettrices de CO<sub>2</sub> : charbon, pétrole, gaz. Le charbon, qui est la source d'énergie la plus polluante, est aussi la plus utilisée ! Il est massivement employé dans les centrales thermiques pour produire de l'électricité en Chine, aux États-Unis mais aussi en Europe (Pologne, Allemagne...). Nous en brûlions 700 millions de tonnes en 1900, 4,7 milliards en 2000 et 8,2 en 2014. Les projets de centrales à charbon dans les pays émergents comme l'Indonésie, l'Égypte ou le Pakistan promettent de nouveaux records. <https://www.lemonde.fr/blog/huet/2018/03/14/climat-le-seul-charbon-tue-laccord-de-paris/>

- En 1970, on avait deux baguettes pour un litre de super.
- En 2020, on n'a plus qu'une baguette et demi au lieu de deux pour un litre de super.
- En 1970, un salarié au SMIC devait travailler 2400 heures pour s'offrir une voiture (8000/3,3).
- En 2020, un salarié au SMIC ne doit plus travailler pour cela que 900 heures (9000/10).

Ainsi, **un salarié de base doit aujourd'hui travailler trois fois moins de temps qu'en 1970 pour acheter une petite voiture !** Dans le même temps, le prix du ticket de métro parisien a augmenté 3 fois plus vite que le litre de super. Mieux (ou pire), la carte de métro a aussi augmenté plus vite que le SMIC.

Qu'est-ce à dire ? En 1970, l'échelle des prix guidait l'utilisateur vers le métro ; en 2020, elle le guide vers la voiture individuelle ! Autrement dit, **le salarié trop modeste pour s'offrir une voiture a moins de facilités qu'en 1970 à se déplacer avec les transports en commun !**

Le même décrochage s'observe avec le prix du baril de pétrole brut (en dollars), rapporté au PIB par habitant. Nous avons retenu dans le tableau ci-après trois dates : 1970, 1974 (premier choc pétrolier) et 2018 (derniers chiffres consolidés) :

	1970	1974	2018
Prix du baril de brut, source : AIE	1,82	11,60	62,98
PIB/hab. (France)	2857,25	5328,24	41463,64
<i>Prix du baril / PIB/hab (France) *10<sup>4</sup></i>	<i>6,37</i>	<i>21,77</i>	<i>15,19</i>

Deux points significatifs corroborent notre analyse :

- **Le prix très faible du pétrole avant 1974** : il explique l'envol planétaire de l'*american way of life* fondé sur le tout-automobile pendant les « Trente Glorieuses » (1944-1974).
- Depuis 1974, en dépit de plusieurs chocs pétroliers, **le prix du baril croît moins vite que la richesse par habitant**. D'après la troisième ligne du tableau, on voit en effet qu'en France, le pétrole est environ d'un tiers moins coûteux qu'en 1974, ce qui le rend encore plus attractif.

## Fatale addiction !

La conclusion est sans appel : **le bas prix de l'énergie est à l'origine de notre addiction aux produits et services les plus énergivores**. Le plus grave est que nous ne sommes pas conscients de notre dépendance, à l'image de l'alcoolique qui refuse d'admettre son état. **Moins le pétrole est cher, plus nous en consommons et plus nous émettons de CO<sub>2</sub>**. Le cas le plus voyant est celui des États-Unis où le carburant est vendu pratiquement au prix coûtant (0,60 euro/litre) avec pour conséquence des émissions de dioxyde de carbone de 15 tonnes/habitant en 2017, soit deux fois plus qu'en Europe (7 tonnes/habitant) [...]

André Larané est ingénieur centralien (ECL 1976). Il a dirigé les services généraux de Citroën et fondé la revue *Énergies & Progrès*, dédiée aux énergies renouvelables. Aujourd'hui, il dirige le média *Herodote.net*. Il a publié différents livres dont *Les grands noms de l'Histoire* et *Chronologie universelle* (Flammarion).