

Eco-Vie

la revue n° 324
Janv.-Fév.
2023

Eco-Vie, la revue

n° 309/ Janvier - Février 2020

<http://www.eco-vie.be>

Dépôt Mouscron Centre
Paraît tous les deux mois,
sauf en juillet août.
P 501345P



+3°C C'EST TROP!
Adieu traicaneau, bonnet, barbe etc!
Allez hop! Rase de près, short et T-shirt.
Peut-être faudra-t-il aussi que je me recycle?
Pour l'heure, je vous souhaite avec Eco-Vie une
bonne année 2020, des siècles de vie heureuse
et responsable sur terre...



Édito

En ce mois de janvier, nous vous souhaitons à toutes et tous, à vous, à vos proches, à toutes les personnes qui vous sont chères, une très bonne année 2023, qu'elle vous soit douce et heureuse. Qu'elle soit synonyme de projets, de réalisations, de belles rencontres.

Et à propos de rencontres, nous espérons bien que vous viendrez nous rejoindre le 4 février, à 2 l'Aut Côté (10, Rue Saint-Pierre à Mouscron) dès 16h pour fêter avec nous les 45 ans d'Eco-Vie !

45 ans, c'est comme si c'était hier ! 45 ans que notre association œuvre pour un meilleur environnement, 45 ans de combats à côté de riverains pour la protection de la qualité de vie ! 45 ans d'éducation permanente ! 45 ans de partage d'idées, d'articles, d'animations, d'activités en tous genres mais avec toujours le même leitmotiv : une citoyenneté accrue, un monde respectueux de la nature, de l'Autre, de tous les Autres, de tout ce qui peuple notre Terre. 25 janvier 1978 4 février 2023 Que de souvenirs ! Venez feuilleter avec nous le livre de notre histoire, écoutez nos récits, ceux des fondateurs d'Eco-Vie mais aussi échangez à propos de l'avenir, dessiner le futur et/ou tout simplement partager le verre de l'amitié et un moment de convivialité. Chaque jour, on peut le remarquer, l'environnement a vraiment besoin d'associations comme Eco-Vie, il a vraiment besoin de gens comme vous afin de préserver le cadre de vie et, ensemble, nous pourrions être fier de le laisser à ceux qui nous succéderont sur notre chère et bonne vieille Terre

Le 4 février, ce serait un grand encouragement pour nous si vous poussiez la porte de 2 l'Aut Côté pour nous rejoindre. Que ce soit pour un petit moment ou pour toute la soirée, vous êtes les bienvenu-e-s.

Sylvia, Secrétaire

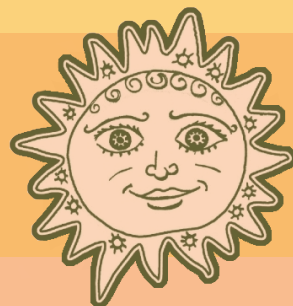
Editrice responsable : Sylvia Vannesche, 34 rue de l'Oratoire, 7700 Mouscron
tél : 0032 (0)56 33 72 13 <http://www.eco-vie.be> contact@eco-vie.be

Eco-Vie la revue

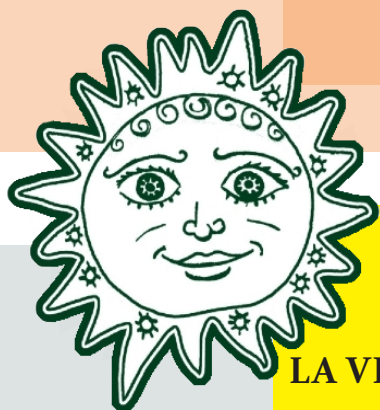
c'est peut-être ma dernière tournée! ... Je ne vous donne pas de rendez-vous

PPFF! C'QUE J'AI CHAUD!

vous apporte un peu de ciel bleu et plus durable



SOMMAIRE



LA VIE d'Eco-Vie

SOMMAIRE	p.2
LES 45 ANS D'ECO-VIE : INVITATION À TOUS	p.3
BALADE DE MARTIN : Les Couleurs de l'eau	p.18
AGENDA : FÉVRIER À AVRIL	p.31 et p.32

EDITORIAL p.1

SOCIETE... en évolution

AU MILIEU DE RESERVES NATURELLES	
UN CHANTIER DE CONCASSAGE	p.16
LA TROTINETTE ÉLECTRIQUE	
- VRAIMENT ÉCOLO? (2 ^e partie)	p.20
COP15, DE SOMBRES JOURS	
POUR LA BIODIVERSITÉ MARINE	p.22
VOITURES, BUS, CAMIONS : QU'ÉLECTRIIFIER	p.23
QUAND TOUT VA SE DÉGRADER	p.25
SI VOUS NE LE FAITES PAS POUR LE CLIMAT, FAITES-LE AU MOINS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	p.27
VÉHICULES INTERMÉDIAIRES	p.28

ECO-VIE Junior Grisou

DE BELLES RENCONTRES EN CETTE PÉRIODE DE FÊTES p.4

DECOUVERTE nature

L'HIVER EST-IL DÉJÀ FINI ? VOICI CE QUI NOUS ATTEND...	p.7
IMAGES DE NATURE POUR LE PLAISIR DES YEUX -LE BUTOR ET LES PUNAISES	p.8
MAÎTRE CORBEAU SUR UN ARBRE PERCHÉ...	p.9
L'UE ADOPTE UNE LOI LUTTANT CONTRE LA DÉFORESTATION	p.11

LES CONSEILS d'Eco-Vie

PENSÉES	p.11, p.13 et p.17
À PLANTER EN JANVIER	p.12
MES RECETTES MAISON : - CAKE POUR VAISSELLE À LA MAIN	p.14

MI, EUN' FÔS... Un P'tit Coin Picard
À L'BANQUE p.19

INVITATION D'ANNIVERSAIRE

**Eh oui! Il y a 45 ans naissait
ECO-VIE.**

Venez fêter ça avec nous et avec vos amis,
parce que 45 ans, ça n'arrive qu'une fois.

Venez découvrir nos origines, notre his-
toire, vos anecdotes.

Votre présence sera un réel soutien et
sera l'occasion de mieux nous connaître,
de mieux se connaître et de prendre du
bon temps ensemble...

1978

45 ANS d'Eco-Vie

2023

4 FEVRIER à 20h
à L'AUT CÔTÉ

Atelier cuisine (amuse-bouches)
(de 14h à 16h - inscription obligatoire - tél n°056/337213)

Animations musicales

Expo-souvenirs

Partage du verre de l'Amitié

à 17h Prises de parole
Les anciens racontent

renseignements 056/337213 ou contact@eco-vie.be

Editeur responsable: ADAMI Xavier Rue de Néchin 1E - 7700 Leers-Nord

Rue Saint-Pierre 10, 7700 Mouscron, Belgique

Eco-Vie est une asbl pour la protection de l'Environnement et de la qualité de la vie, pour le respect des êtres humains et non-humains, active sur le territoire de Comines-Mouscron-Estaimpuis

GRISOU RACONTE...

de bien belles rencontres en cette période de fêtes

En ce début d'année, je me suis dit que je pouvais partager, avec vous, de belles rencontres faites dans notre région ou un peu plus loin en Belgique en décembre et de belles initiatives.

Et je vais commencer par cette belle réalisation de Bernard, un de mes voisins de quartier : joindre le durable à l'utile et à l'agréable ...
sapin à boules variables !

Bernard

Jean-Paul



Chardonnerets élégants ...



... supporters de



... nos diables rouges !

Jean-Paul a reçu quelques invités dans son jardin à Dottignies

Ainsi que Bénédicte dans son jardin à Luininge



Fauvette à tête noire femelle

Bénédicte



Perruche à collier

Mésange à longue queue



fauvette à tête noire mâle



Pinson des arbres



Mésange charbonnière





Parc de Mouscron 17/12/2022 Sony a7III + Tamron 28-75 mm f/2,8 Di III RXD



Coucher de soleil au jardin. Mouscron. 07/12/2022 Sony a7III + Tamron 28-75 mm f/2,8 Di III RXD



Parc de Mouscron 12/2022 Jean-Claude Marichal Sony a7III + Tamron 28-75 mm f/2,8 Di III RXD

"Et chaque fois "Les feuilles mortes"
Te rappellent à mon souvenir
Jour après jour les amours mortes
N'en finissent pas de mourir"

Jean-Claude

Vincent

... avec Jean-Claude, on peut admirer ce beau coucher de soleil et ces paysages.

Et cerise sur le gâteau, voici ce que Vincent peut observer dans son jardin à Bruxelles :

un invité de moins en moins farouche

N'auriez pas un parapluie ?



Et voilà, c'est tout pour aujourd'hui.

J'espère que vous apprécierez toutes ces belles photos.

Un tout grand merci à leurs auteurs qui m'ont permis de les partager avec vous.

Je vous souhaite à toutes et tous une très belle année

2023.

A bientôt pour une autre aventure

Grisou



Mésange charbonnière



Pinson des arbres



Sizerin cabaret

L'HIVER EST-IL DÉJÀ FINI ?

Voici ce qui nous attend...

On était loin d'un Nouvel An sous la neige cette année. Depuis les vacances de Noël, les températures sont étonnamment douces dans notre pays. Mais cela va-t-il durer ?

Des températures supérieures aux normales de saison.

Chez nos voisins français, on constate que les températures restent 4 à 5°C au-dessus des normales de saison cet hiver. Si chez nous, le constat est moindre (+ 1.6°C en janvier), il n'est pas moins existant.

En décembre, on a pu enregistrer 11 jours de gel [min<0°C] (normal : 9,3 jours), mais pas un seul jour d'hiver [max<0°] (normal : 1,7 jours) à Uccle. Selon l'IRM, pour la période de référence actuelle, c'était déjà le 14ème mois de décembre sans jours d'hiver. La température la plus élevée a également été mesurée le 31. À Diepenbeek, Kuringen et Zepperen, elle est montée à 17,5 °.

Un mois de janvier doux

Si le début du mois de janvier est bel et bien doux, un refroidissement devrait néanmoins avoir lieu mi-janvier. C'est ce qu'annonce Météo Belgique. Une période de quelques jours de températures de saison laissera entrevoir un hiver froid avant que des températures supérieures ne fassent leur retour fin janvier. Un temps qui restera trop doux donc pour la saison avec des précipitations supérieures aux normales saisonnières. Le mois de février devrait être également plus doux que les moyennes, selon La chaîne météo (France), ce qui n'exclut pas quelques jours froids.

Bonne ou mauvaise nouvelle ?

Ce constat est rassurant face à la conjoncture énergétique actuelle, il pourrait bien vous faire économiser sur votre facture de chauffage. Mais cette douceur hors saison ne manquera pas de poser d'autres problèmes, notamment concernant l'avancée de la végétation et l'hibernation des animaux. Elle pourrait aussi ennuyer les amateurs de sports d'hiver avec un manque visible de neige en montagne.

Jean-Marie Vandelannoitte - Newsletter de Lys-Nature





Héron cendré
Photo : Jean-Claude Marichal.

But or tapon (*) ?

Héron! Héron, petit! Pas tapon. (**)

(*) Oups! Fautes de frappe ! Butor Taxon, pas tapon. Le butor est un taxon
(**) à lire sur l'air d'une comptine que connaissent les... pluvieux. Désolé, je n'ai pas pu m'empêcher



Duncan Bille

Butor étoilé observé à la RNOP
10/11/2022 Photo : Duncan Bill.

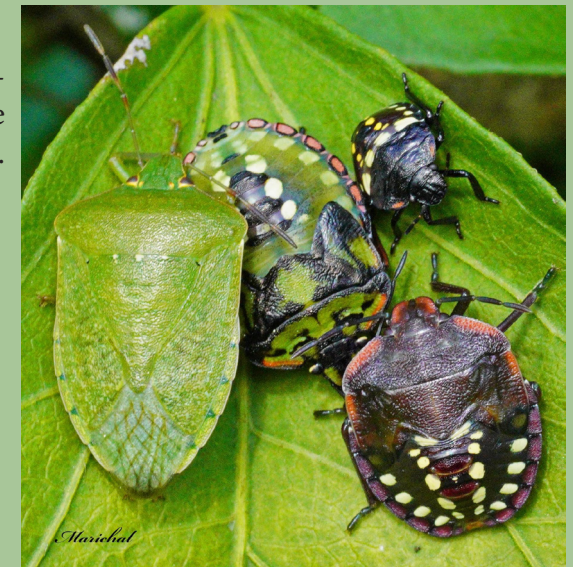
IMAGES DE NATURE pour le plaisir des yeux



Punaise verte ponctuée (Nezara viridula) juvénile (en automne, elles deviennent marron) tirée au jardin de Jean-Claude Marichal le 15/10/2022 Sony a7III + Sigma 105 mm F2.8 DG DN Macro Art.

Punaises vertes ponctuées (Nezara viridula). Adulte et différents stades larvaires tirée au jardin de Jean-Claude Marichal le 1/10/2022 Sony a7III + Sigma 105 mm F2.8 DG DN Macro Art.

Punaises !



Marichal

MAÎTRE CORBEAU

sur un arbre perché...

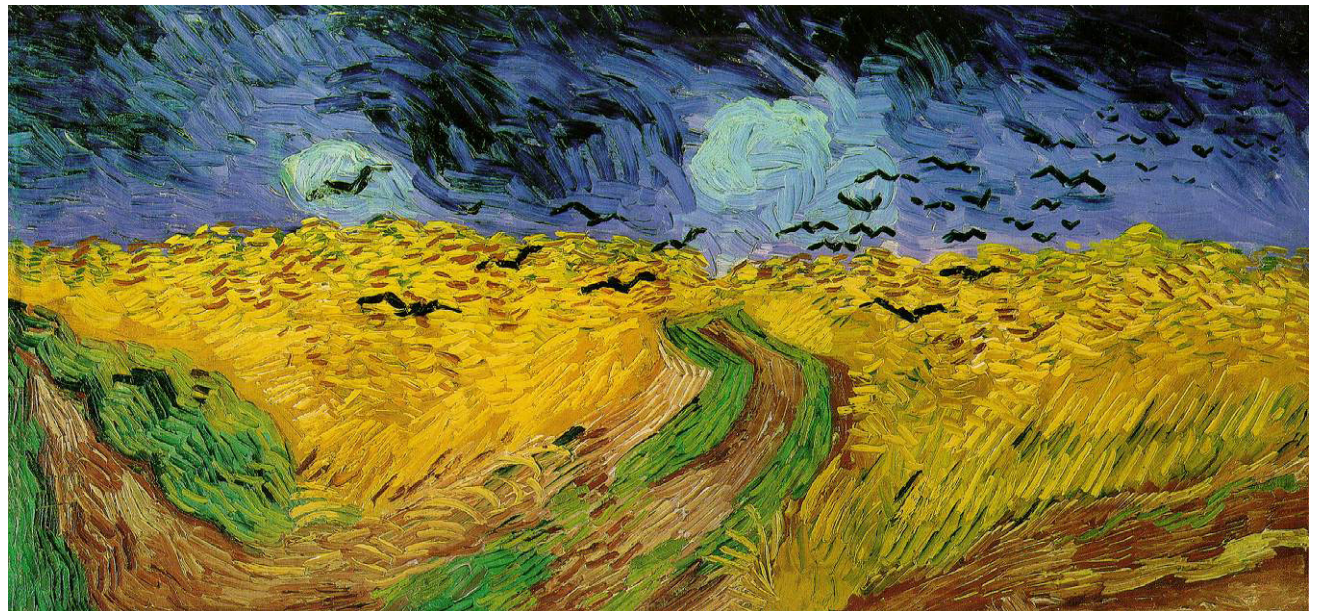
...tenait en son bec une graine de tournesol.

Ce printemps encore, les dégâts liés aux attaques d'oiseaux de la famille des corvidés comme la corneille noire, le corbeau freux ou encore le choucas des tours, sur les cultures agricoles ont pu s'avérer dévastateurs dans certaines parcelles. Ce sont surtout les cultures de tournesols, de maïs, de pois et légumineuses mais aussi les courges qui sont touchées, qu'elles soient en agriculture biologique ou non. Dans le contexte actuel, on entend alors une petite voix nous susurrer à l'oreille « Ben, en plus, avec la guerre en Ukraine, on a bien besoin de nos cultures de tournesols wallons ! » ...

Il y a de ses débats étendards ignorés du grand public mais qui occupent pourtant l'administration wallonne et les parties prenantes du pôle ruralité du CESE de Wallonie⁽¹⁾ de manière récurrente à tel point qu'il est nécessaire que les ministres compétents s'en mêlent. Dans le cas présent, c'est sous la dénomination du « tir des corvidés » que le dossier évoque d'emblée une problématique complexe pour les initiés.

Du tir !? Et oui, parce qu'il se fait que ces oiseaux chers à Hitchcock sont effectivement plutôt rusés. Les techniques d'effarouchement comme les déflagrations de canons ou les sortes de cerfs-volants imitant des rapaces prédateurs n'ont qu'une durée d'efficacité limitée. Car les oiseaux s'y habituent progressivement et comprennent qu'il n'y a pas vraiment de danger à s'aventurer dans les champs à portée de bec, regorgeant de graines savoureuses.

Il faut alors recourir à un moyen plus radical : celui du tir au fusil par une personne détenant un permis de chasse. Les volatiles dont on parle sont pourtant protégés par la Loi de la Conservation de la Nature (LCN). Il faut donc obtenir une dérogation pour avoir l'autorisation de recourir à l'arme de destruction. Il est évident que pour que cette technique ait une chance d'être efficace, il faut qu'elle puisse être mise en application de manière réactive. Or, le processus d'obtention de la dérogation passe par plusieurs étapes dont l'obtention de l'avis du pôle ruralité qui allonge considérablement le délai de réponse malgré une simplification de la procédure appliquée depuis plusieurs mois. Un mécanisme de simplification d'obtention d'autorisation fait partie des tractations du dossier « tir des corvidés » devenu politiquement sensible.



Vincent Van Gogh - Champ de blé aux corbeaux - 1890

dant pas une mesure bazouka simpliste et dont l'efficacité est loin d'être démontrée. Il est certainement nécessaire de simplifier la procédure de dérogation pour la rendre plus efficace dès que cela s'avère nécessaire. Mais cela ne peut être qu'une solution limitée dans le temps pour certaines espèces et pour les parcelles réellement problématiques. Et avec des conditions d'obtention strictes telles que e.a. la preuve que des techniques d'effarouchement ont été tentées et qu'elles ne fonctionnent pas/plus. Et finalement, avec une évaluation annuelle de la situation.

Sur le moyen et le long terme, il est indispensable de miser sur la nature pour restaurer un équilibre de cohabitation entre ces espèces d'oiseaux et les activités agricoles. Les plaines de cultures, dans certains cas, véritables pistes d'atterrissage pour les oiseaux friands de graines doivent se réaménager pour fournir une alternative en baies sauvages en dehors des parcelles. Les semis sous-couverts sont aussi certainement une pratique qui limite les dégâts. Et, plus généralement, toutes les pratiques qui ramènent de la vie dans le sol et donc des invertébrés dont les oiseaux raffolent, sont à favoriser.

Cette nécessité de repenser la cohabitation entre les corvidés et les activités agricoles est aussi valable pour un autre volet du dossier, non abordé dans cet article qui concerne l'impact de la prédation des corvidés sur d'autres espèces d'oiseaux et de petits gibiers. On l'aura compris le tir des corvidés *risque encore de faire couler beaucoup d'encre...*



(1) Conseil Economique, Social et Environnemental de Wallonie est « l'assemblée consultative régionale qui rassemble en un seul lieu les représentants des organisations patronales, syndicales et environnementales. A travers ses missions, il participe à la définition des politiques visant au développement de la Wallonie. » (SPW, en ligne).

(2) <https://stopderiveschasse.be/2022/08/03/3861/>

L'UE ADOPTE UNE LOI luttant contre la déforestation

Communiqué de presse de Greenpeace Belgique - 9 décembre 2022.

Une étape historique pour la protection internationale des forêts a été franchie cette semaine : les négociations sur une loi forestière européenne ont abouti.

Finalisée en début de semaine par les représentant-es du Parlement européen et des gouvernements nationaux, la loi oblige les entreprises à prouver qu'aucune forêt n'a été abattue pour leurs produits et leur impose de pouvoir retracer la chaîne d'approvisionnement, depuis la parcelle de terre jusqu'au supermarché.

Une loi qui doit aller plus loin

Cette loi est une percée, un pas en avant historique et le résultat de plusieurs années de campagne et de la mobilisation de plus de 1,2 million de citoyens qui ont fait pression sur les décideurs de l'UE. Même si la mise en œuvre de cette nouvelle loi réduira la pression sur de nombreuses forêts du monde, il faudra faire davantage. Nous continuerons donc à nous battre pour que tous ces aspects soient pris en compte lorsque la loi sera réexaminée dans les prochaines années.



PENSÉE

Je ne perds jamais.
Soit je gagne,
soit j'apprends.

Nelson Mandela

À PLANTER EN JANVIER

Bégonia, Amaryllis, Primevère, Mimosa pudica, Campanule et Jacinthe Article issu de la newsletter de Lys-Nature

Certaines espèces de plantes à fleurs sont à planter en janvier, en période du froid. Quelles sont ces plantes? Découvrez la liste non exhaustive de plantes à fleurs qui apporteront un éclat de couleurs sur votre balcon ou terrasse en plein hiver : le Bégonia, l'Amaryllis, la Primevère, la Jacinthe, la Campanule, le Mimosa pudica...

Le Bégonia

En pot ou en terre, à l'intérieur ou à l'extérieur, le bégonia est une variété de plante à fleurs facile à cultiver et qui n'est pas trop capricieuse. De juin à décembre, ses fleurs éclosent, montrant leurs plus beaux pétales, de toutes les couleurs, allant du rouge au blanc, passant par l'orange, le jaune et le rose. Les variétés de bégonias rustiques⁽¹⁾ nous offrent leurs belles couleurs roses vives jusqu'en période hivernale.

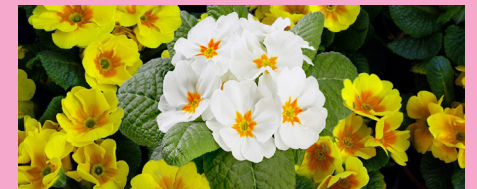


L'Amaryllis

Il existe deux grandes variétés d'amaryllis dont l'*amaryllis belladonna* trouvée en pleine terre d'Afrique et l'*amaryllis hippeastrum*, variété se développant sur nos terres. Il existe notamment 80 espèces de cette dernière variété, se déclinant sous différentes couleurs. L'amaryllis se distingue par la forme en trompette de ses fleurs, composées de 6 tépales⁽²⁾ rayés, avec contours ou unis.

La Primevère

La Primevère est une espèce de plante herbacée dont le plus grand nombre d'espèces se trouve sur le territoire Européen. Elle fleurit au printemps et ses fleurs sont composées de jolies pétales colorées se chevauchant les unes sur les autres. Elle apprécie un sol frais, sous ombre et bien humifère.



(1) Le terme « rustique » ne s'applique pas en principe aux bégonias. Ils sont un genre de plantes choisies pour vivre dans les régions tropicales chaudes et subtropicales.

(2) Tépale : pièce florale externe et interne du périanthe, dont on ne peut pas dire s'il s'agit d'un pétale ou d'un sépale, lorsque les deux ont la même apparence.



Le Mimosa pudica

Ce mimosa est une variété de plante buissonnante qui peut atteindre 80 cm de hauteur. Bien que la culture du mimosa n'est favorable qu'en milieu tropical, on peut parfaitement le planter en zone tempérée à condition de respecter les conditions exigées pour son épanouissement. La période de plantation peut se faire toute l'année, de janvier à décembre. Sa floraison est d'avril à octobre.

La Campanule

Il existe toute une variété de Campanule dont la Campanule barbue, Campanule étalée, Campanule des murailles, Campanule à fleurs de pêcher, Campanule à feuilles rondes... La plantation s'étale de janvier à décembre suivant la variété de la plante. Elle produit des fleurs violettes, blanches ou bleues et se cultive sur un sol sec.



La Jacinthe

La jacinthe est une plante à bulbe, vivace, pouvant subsister jusqu'à moins 15° C. Elle est à planter en terre bien humifiée et bien drainée, un excès d'eau pourri ses bulbes. Elle nécessite un apport en engrais en surface lors de la période du froid.



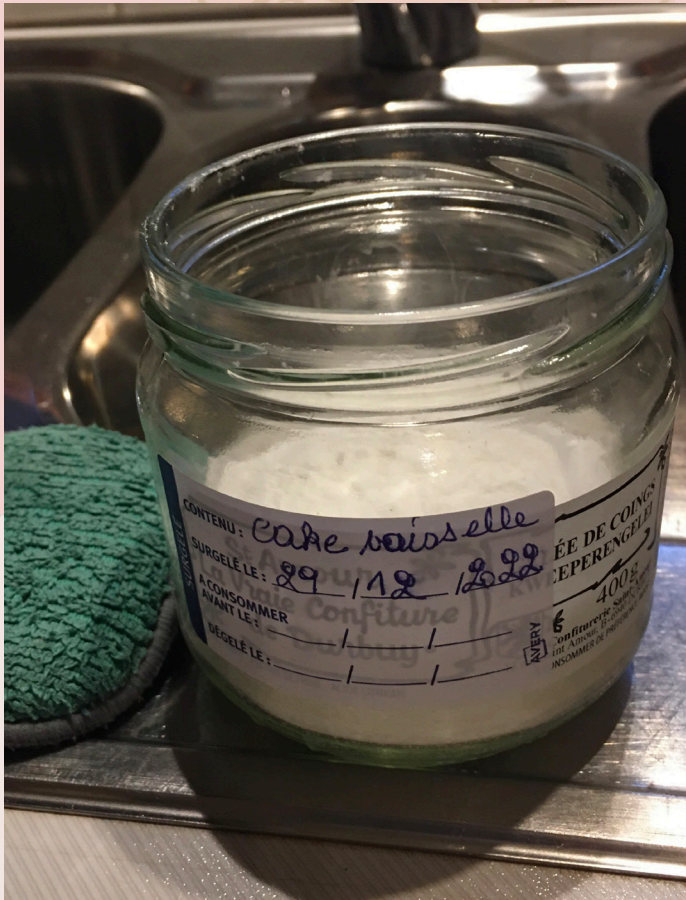
PENSÉE

Au milieu de l'hiver, j'apprenais enfin
qu'il y avait en moi un été invincible.

Albert Camus, L'été, « Retour à Tipasa », 1952

MES RECETTES MAISON

Cake pour vaisselle à la main



J'ai eu l'occasion, à *la Ruche qui dit Oui* de Mouscron, d'acheter un échantillon de cake vaisselle.

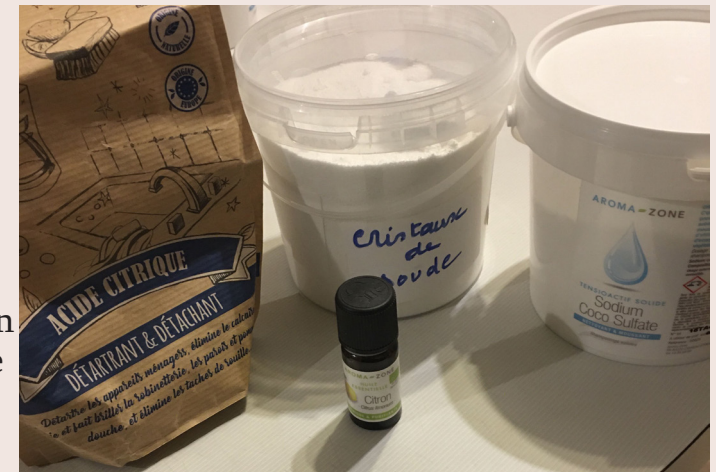
Qu'est-ce qu'un cake vaisselle ?

Et bien c'est tout simplement un produit de vaisselle solide.

Cela m'intéressait car bien qu'ayant un lave-vaisselle, il y a toujours l'un ou l'autre truc qu'il me faut laver à la main du style petit couteau avec un manche en bois, forme à pain etc., bref, des ustensiles qu'on ne peut pas mettre dans le lave-vaisselle. J'ai donc essayé cet échantillon pour éventuellement remplacer mon liquide vaisselle maison et j'en ai été enchantée ! Pourquoi ? Le cake vaisselle est très économique, il dure très longtemps et lave bien. Les ingrédients étant notés sur l'échantillon, j'ai essayé de le réaliser moi-même. Pour cela, j'ai lu beaucoup de choses à ce sujet sur internet et sur base de ce que j'avais à la maison, j'ai adapté les ingrédients de mon échantillon et concocté ma propre recette. Je la partage avec vous :

Ingrédients

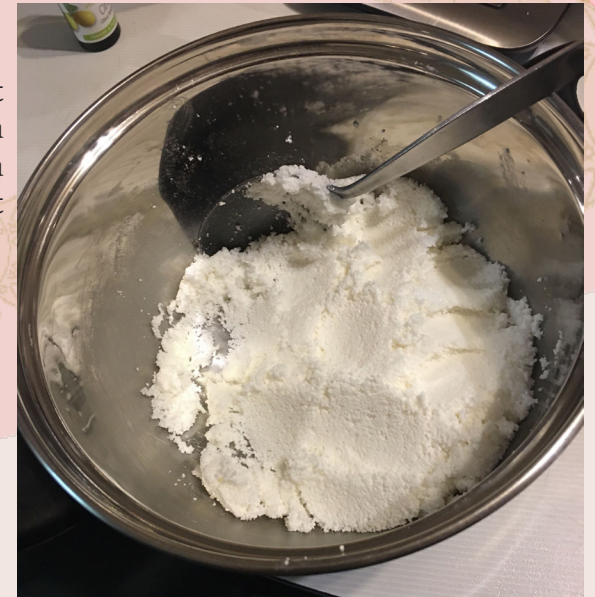
- 100 g de sodium coco sulfate (SCS)
- 8 g d'acide citrique
- 20 g de cristaux de soude (en poudre fine et non sous la forme cristaux)
- 10 gouttes d'huile essentielle de citron (facultatif... je l'emploie pour sa bonne odeur)
- Un peu d'eau



Marche à suivre

J'ai mis dans une petite casserole les 100 grs de SCS ainsi que trois petites cuillères à soupe d'eau (en fait il faut y aller progressivement avec l'eau, j'ai d'abord mis le SCS dans la casserole et j'ai fait chauffer à feu très doux en tournant dedans avec une cuillère en bois et j'ai rajouté un peu à la fois de l'eau jusqu'à ce que j'obtienne une consistance pâteuse ... j'ai commencé par une petite cuillère à soupe, puis deux et enfin trois ... pour moi c'est un maximum).

ATTENTION! Il faut remuer doucement le produit et travailler dans une cuisine bien ventilée.
- Moi j'avais mis la hotte en route, car il faut éviter de respirer les poussières de SCS (le SCS peut être irritant pour les yeux et la peau comme beaucoup de tensioactifs). Vous pouvez, si vous préférez, mettre un masque pour le manipuler et des gants. Il est à noter que le SCS est inoffensif pour l'environnement. Je l'avais à la maison parce que je l'utilise dans des recettes de shampoing et qu'il entre aussi dans la recette que Virginie (ma sœur) emploie pour la fabrication de sa poudre pour lave-vaisselle (voir le *cahier de Tatie Sylvia « Mes produits d'entretien maison N° 2 »*). C'est cet ingrédient qui nettoie et fait mousser.



Pour avoir la consistance d'une pâte, ça va très vite. La réalisation de cette recette ne vous prendra donc que quelques minutes.

Une fois la consistance pâteuse obtenue, hors du feu, vous ajoutez les cristaux de soude (j'insiste sous forme de poudre fine) et l'acide citrique. Les cristaux de soude sont dégraissants et l'acide citrique est un acidifiant, détartrant, il corrige aussi le PH de la recette. Vous mélangez bien jusqu'à obtenir un beau produit bien homogène.

Enfin, si vous avez opté pour l'utilisation d'huile essentielle, c'est le moment d'ajouter vos 10 gouttes d'huile essentielle tout en mélangeant à nouveau consciencieusement.



Voilà c'est fini, il ne vous reste plus qu'à mettre votre produit dans un pot en verre, ou une boîte (il faut choisir un récipient à ouverture large, puisqu'il vous faudra y plonger votre éponge). Moi, j'ai opté pour un pot en verre.

Vous laisserez ensuite sécher le produit une nuit avant de l'employer.

A vous la vaisselle ensuite ... rien de plus facile : vous prenez votre éponge et vous la frottez sur votre cake et la passez ensuite sur votre vaisselle pour la laver. Dernière petite chose, une fois votre vaisselle terminée, laissez sécher votre cake à nouveau sans couvercle, vous le remettrez une fois votre cake bien sec.

Vous le verrez, ce produit est très économique, il dure très longtemps et lave bien.

Si vous décidez de réaliser ce cake à vaisselle, merci de me dire ce que vous en pensez. N'hésitez pas à me faire vos remarques ou à me poser vos questions, mais aussi à me demander d'autres recettes. Nous verrons ce que nous pouvons faire pour vous répondre au mieux ... A vous maintenant.

Tatie Sylvia

AU MILIEU DE RÉSERVES NATURELLES un chantier de concassage?

Au moment de boucler la rédaction de cette revue, nous apprenons qu'une enquête publique est en cours. Eco-Vie ne manquera pas de remettre ses remarques à l'administration communale, mais en attendant, voici l'information reçue dans la newsletter de Lys-Nature du 19 janvier :

A Warneton, sur le site de l'ancien speedway, l'entreprise de terrassements Deryckere-D'Hondt de Moorslede (près de Roulers) voudrait délocaliser ses activités de retraitement des déchets de la construction : concassage, criblage, broyage, stockage... de matériaux divers, issus de la démolition de routes et de bâtiments. !!! AMIANTE !!!

(après avoir essayé par deux fois un refus d'extension de la Région flamande).

Que penser de ce projet ?

Certes, la réutilisation -et donc le retraitement- des déchets de la construction-, dans des conditions rigoureuses de respect des riverains et de l'environnement, est une nécessité.

Mais le faire à plus de 30 km de son exploitation est une aberration.

En effet, rien que le transport de ces déchets engendrera des tonnes de CO₂ et de poussières, sans compter les dégradations au niveau des voiries, qui ne sont pas conçues pour cela.

Le site fait partie d'une ancienne zone de briqueteries. Il a aussi été une décharge de déchets ménagers et un circuit de rodéo automobile. Il s'agit donc d'un site sensible au niveau des pollutions éventuelles. Malgré cela, le dossier ne comporte pas d'étude sérieuse des caractéristiques du sol et du sous-sol.

Enfin, le site se trouve au milieu de réserves naturelles, issues de l'évolution d'anciennes carrières d'extraction d'argile, qui abrite une avifaune et une biodiversité exceptionnelles. Cet environnement est incompatible avec le projet.

L'enquête publique

Elle a lieu jusqu'au 3 février à 10h00.

Vous pouvez consulter le dossier à l'Hôtel de Ville de Comines-Warneton – Service environnement (voir ci-contre). Vous pouvez y formuler vos remarques (écrites ou verbales).

Vous pouvez également signer la pétition de riverains via ce lien :

<https://www.mesopinions.com/petition/nature-environnement/centre-stockage-concas-seur-dechets-warneton/197800>

PROVINCE DE HAINAUT
ARRONDISSEMENT DE MOUSCRON

VILLE DE



COMINES-WARNETON

E. DUBUC, Conseiller en Aménagement du territoire et urbanisme
Tél : 056/56.10.45

ENQUETE PUBLIQUE
ETABLISSEMENTS CONTENANT DES INSTALLATIONS OU ACTIVITES CLASSEES EN VERTU DU DECRET DU 11 MARS 1999 RELATIF AU PERMIS D'ENVIRONNEMENT.

Concerne la demande de la S.P.R.L. DERYCKERE-D'HONDT ayant son siège principal sis Kalkoenstraat, 1 à 8890 Moorslede, relative l'exploitation d'un centre de stockage de déchets inertes située Chemin Lutun, 10 à 7784 Warneton – parcelles cadastrales D157D, 234F, 239B. Suppression partielle du sentier N°116.
Modification de la voirie : enquête publique en application de l'article 11 du décret relatif à la voirie communale du 06.02.2014.

Date d'affichage de la demande	Date d'ouverture de l'enquête	Lieu, date et heure de clôture de l'enquête
30.12.2022	04.01.2023	Hôtel de Ville de Comines Le 03.02.2023 à 11h00

Eléments du dossier	Les observations écrites peuvent être adressées à :
Etude d'incidences : oui - non Rapport sur les incidences environnementales : oui - non Procédure d'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière : oui - non	Hôtel de Ville - Place Sainte Anne, 21 7780 Comines

La Bourgmestre de Comines-Warneton a l'honneur de porter à la connaissance de la population qu'une enquête publique est ouverte, relative à la demande susmentionnée.
Le dossier peut être consulté à partir de la date d'ouverture jusqu'à la date de clôture de l'enquête, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00, les après-midis : lundi et mercredi de 14h00 à 16h30, le vendredi : de 14h00 à 16h00 et sur rendez-vous jusque 20h00 (un rendez-vous doit être pris au plus tard 24 heures à l'avance auprès de M. E. DUBUC (ou son remplaçant), téléphone : 056/56.10.45 - mail : environnement@villedecomines-warneton.be).
Tout intéressé peut formuler ses observations écrites ou orales auprès de l'Administration communale dans le délai mentionné ci-dessus, jusqu'à la clôture de l'enquête.

Comines - Warneton, 28.12.2022.
Le Directeur général, La Bourgmestre,

Cédric VANYSACKER Alice LEEUWERCK

Coord. d Fonctionnaire technique : B.BEQUET – Place du Béguinage, 16 à 7000 Mons

PENSÉE

Personne ne protégera ce dont il ne se soucie pas ;
et personne ne se souciera de ce qu'il n'a jamais vécu.
Si les gens perdent la connaissance, la sympathie et
la compréhension du monde naturel, ils vont le mal-
traiter et ne demanderont pas à leurs politiciens d'en
prendre soin.

David Attenborough

LES BALADES DE MARTIN

Les couleurs de l'eau

les Balades de Martin
dans le cadre des Journées wallonnes de l'Eau

LES COULEURS DE L'EAU

Réserve Naturelle Ornithologique de Ploegsteert (RNOP)
Visite guidée autour de l'importance de l'eau dans nos vies
mais aussi pour notre vie et la vie tout court. -GRATUIT-

Organisation : Eco-Vie en collaboration avec

Les journées
Wallonnes
de l'eau



Editeur responsable : ADAM Xavier - Rue de Néchin, 1E - 7730 Leers-Nord



me. 22/03/2023
de 14h30 à 17h
(RV à 14h15)

et

di. 02/04/2023
de 09h30 à 12h
(RV à 9h15)

Adresse pour les RV :
devant le 272 Rue du Touquet
7784 Comines-Warneton
(coordonnées GPS
50.711.562, 2.913291)



Chaque année, depuis 1993, le 22 mars célèbre la Journée mondiale de l'Eau. C'est l'occasion de célébrer ce trésor bleu et sensibiliser chacun à la fragilité de sa biodiversité et sa nécessaire protection.

La Wallonie a initié les Journées wallonnes de l'Eau qui auront lieu du 18 mars au 2 avril 2023.

Alors, faut-il continuer à nager en eau trouble ? Non, ce ne sera plus possible après cette balade d'Eco-Vie intitulée "Les Couleurs de l'eau".

Martin vous guidera pour reconnaître une eau de qualité, une eau vivante, une eau eutrophiée ou une eau morte.

Avec son parler haut en couleurs mais tout en nuances, découvrez avec lui la vie aquatique de la réserve de Ploegsteert.

A L'BANQUE

Te sais qu'achteure, in a d'moins in moinsse d'liards in liquite dins sin portefeule. In a tertous ène carte bleusse ou bin Bancontact dins s'tace. I n'd'a même qui distent qu'les piches et les billets, in n'd'ara bétôt pus. Toul'même, mi j'aime acore bin d'avoir in m'tit peu d'vrais sous dins m'porte-monnaie... adon, j'vais alfos in tcheure à l'banque. Achteure, ch'est d's'apparèles automatiques qui t'donntent des billets tchand qu't'as mis t'carte d'dins... si qu'i-a des doupes sus tin compte, bin seûr !

A l'banque, ch'est là qu'in parle l'puque d'automatisation, d'numérisation, d'dématérialisation... Ch'est cha l'progrès, qui distent. Mi, cheu que j'vos, in Belgique, ch'est qu'in quart des ceux qui-s'ouvrotent là-d'dins is ont été mis à l'cour, avec septante pourchints des m'tités aginces serrées... Mais, à côté d'cha, in 2021, leu bénéfice i-a augminté ed puque cinquante pourchints, te t'rinds compte, in foque in an !

Adon, l'aute fos, j'avos muché dins l'piche doù qu'i-a les distributeurs. Ouais, ch'étoit à l'intérieur, pou note « confort » comme qu'i'étoit marqué sus l'porte. I-a lonmint qui n'a pus ène séchi pa-d'rrire in comptoir, à l'banque. I n'a pus jomais personne à vir là-d'dins. I-avot d'jà des gins avant mi, otchupés à pidouler les boutons des apparèles, et j'attindos m'tour. Ch'est adon qu'elle est arrivée, cheule finme,... jus d'haleine et fort in fougèle.

Tout d'ène, elle a été dins l'fond, édoù qu'i-a ène porte pou mucher pus lon dins l'banque. Bin seûr, l'huche, elle étoit serrée. Elle n'avot pus foque qu'à pochi sus in bouton pou babiller avec in « collaborateur ». « Bonjour,... J'voudros parler à ène séchi. Ch'est pressé ! » qu'elle a dit l'finme pa-d'vant l'micro. Ene vox métallique dins l'haut-parleur li a aussi veute d'mindé « Vous avez un rendez-vous, Madame ? ». « Je n'savos nin qui fallot prinde in rindez-vous pou d'minder ène séquo ! ». El finme elle étoit v'nu tout pale. Elle étoit tel'mint in fougèle, qu'elle avot tout à fait oublii qu'nous-autes, les autes gins qui rattindotent, in intindot tout sin compte.

Achteure, elle djeulot dins l'hygiaphone : « Ch'est pasque j'voulos d'minder pou acore déchinde pus bas in d'sous d'min compte, pasque mi, j'dos payi min loyer,... et cha, ch'est tout d'sute, sinon, in va m'foute à l'cour de m'majon ! ». « Désolé, Madame, mais je suis déjà en rendez-vous et je ne peux vous recevoir pour l'instant... » qu'elle dijot l'voix dins l'apparèle. « Le plus simple, c'est d'aller sur le site internet de la banque. Dans l'écran d'accueil, vous cliquez sur « Service clientèle » et dans le menu déroulant, vous choisissez « Prise de rendez-vous ». El finme n'écoutot même pus chés mots qu'elle ne comprenot nin ed tous les fachons. Elle avot d'jà foutu l'camp !

Cha a v'nu min tour, et j'ai bin rade ètiré mes billets de l'machine. Tchand qu'j'ai démuché, el finme elle joquot sus l'trottoir, et j'ai bin vu qu'elle brayot à caudes larmes. Ch'est seûr que dins ène banque, in n'parle foque d'sous, mais tchand qu'in parle d'progrès, je m'sus dit qui n'avot pus gramint.

Pierre Noël

LA TROTTINETTE ÉLECTRIQUE

vraiment écolo ? (2^e partie)

Un dossier de *Canopea* rédigé par Jean Mansuy, publié le 20/10/2022
(suite du dossier entamé dans le numéro d'Eco-Vie 323 de nov.-déc. 2022)

Comme vu précédemment, l'impact environnemental des trottinettes électriques partagées est plus important que celui des trottinettes électriques individuelles, notamment du fait d'une durée de vie différente et d'un système de recharge énergivore. En plus de ces facteurs, une différence dans le report modal entre les deux modèles d'affaires principaux associés à la trottinette électrique (possession ou partage) accentue cette différence d'impact. En effet, les trottinettes personnelles tendent à remplacer significativement plus (44% contre 26%) l'usage d'un véhicule motorisé personnel. Ainsi, dans le cas de Bruxelles, les trottinettes électriques partagées participent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre (émettant 21g de CO₂-eq par passager-kilomètre de plus que les moyens de transport qu'elles remplacent), tandis que les trottinettes individuelles ont un impact relatif positif (émettant 50g de CO₂-eq par passager-kilomètre de moins que ce qu'elles remplacent).

Conclusion : la micromobilité oui, mais pas n'importe comment !

Comme le montre l'analyse ci-dessus, le développement de la trottinette électrique partagée n'induit pas « *de facto* » une réduction des gaz à effet de serre, et peut même participer à l'accélération du réchauffement climatique, la faute à une durée de vie trop courte, un système de recharge très énergivore (et polluant), et un report modal depuis des moyens de transports moins polluants.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, il importe d'éviter d'utiliser ces trottinettes pour des trajets non utiles, qui n'auraient pas été effectués sinon. De plus, il convient de privilégier l'utilisation de celles-ci pour remplacer des moyens de transport plus polluants ce qui, dans le cas de la trottinette électrique partagée, signifie uniquement la voiture⁽¹⁾. Quel que soit le modèle d'affaire associé à la trottinette, il sera toujours préférable de privilégier la marche ou le vélo, qui sont des alternatives crédibles sur les distances parcourues en trottinette électrique.



Il est cependant important de noter que, si désireux il y a d'utiliser la trottinette comme moyen de transport, il est souvent plus écologique (en fonction de la fréquence d'utilisation bien sûr) d'opter pour l'achat d'une trottinette plutôt que pour l'utilisation d'un système de partage. Cela est pourtant contre-intuitif, et en fait un parfait contre-exemple du fait que l'économie du partage n'est pas forcément plus vertueuse pour l'environnement que le modèle économique classique basé sur la possession individuelle. Ainsi, il importe d'être très prudent lors de la mise en place de solutions de mobilité basées sur l'économie du partage.

Dans le cas des trottinettes électriques partagées, il est urgent d'inciter les compagnies à revoir leur système de recharge. En effet, celui-ci n'est pas une fatalité, et il pourrait être envisageable, par exemple, d'utiliser un modèle de « *battery swapping* » (à condition d'adapter la conception des trottinettes à ce système) avec collecte des batteries par vélo cargo. De plus, les efforts en matière d'éco-conception doivent se poursuivre en intégrant d'avantage la fin de vie afin de permettre une remise à neuf (remanufacturing) des machines et des batteries, et de faciliter encore davantage le recyclage lorsque celui-ci est inévitable.

Pour réduire l'impact environnemental de ces trottinettes partagées, un levier d'action important a été introduit par le décret du 8 juillet 2021 relatif au cyclopartage en flotte libre⁽²⁾. En effet, à partir du 1^{er} janvier 2023, l'exploitation des véhicules de cyclopartage devra faire l'objet d'une licence octroyée pour 3 ans. Les conditions générales d'octroi de ces licences, qui doivent être fixées par arrêté d'exécution, pourront inclure des clauses sur l'usage d'électricité verte ou sur l'électrification des véhicules automobiles associés à la collecte⁽³⁾. Canopea soutient l'intégration de clauses environnementales ambitieuses dans ces arrêtés d'exécution.

De plus, ce décret fixe également la possibilité pour une commune de demander une redevance aux opérateurs, redevance qui pourrait être modulée en fonction de certains critères environnementaux. En effet, il est stipulé qu'une distinction peut être opérée entre les différentes catégories de véhicules de cyclopartage. Il est donc théoriquement possible, pour une commune, d'implémenter un signal-prix incitant à l'utilisation de véhicules avec un impact environnemental moindre. La définition de ce qui est entendu par « catégorie » semble cependant limitée aux différents types de véhicules (définis dans l'article 1 alinéa 11 du décret du 8 juillet 2021), ne permettant pas une modulation liée à la motorisation (puissance) ou à d'autres caractéristiques influant sur l'impact environnemental du véhicule.

Le décret du 8 juillet 2021 est un premier pas vers la réduction de l'impact environnemental des trottinettes électriques et autres véhicules partagés. Son influence reste cependant limitée et dépend grandement de l'arrêté d'exécution à venir. Canopea sera attentive au contenu de cet arrêté, qui définira si l'on trottine vers une micromobilité durable... ou si l'on piétine.

⁽¹⁾ L'impact du bus peut également s'avérer plus important. Cependant cela dépend, contrairement à la trottinette, du taux de remplissage de celui-ci. Ainsi, soutenir un report modal depuis le bus irait dans le sens d'une augmentation de l'impact de celui-ci, ce qui n'est pas non plus souhaitable.

⁽²⁾ Bien qu'initialement exclus du cadre de ce décret, les trottinettes y ont été rajoutées par décret le 16 juin 2022.

⁽³⁾ Il est à noter que cette deuxième clause ne soutient pas l'utilisation du vélo cargo, qui pourrait cependant représenter, dans le cas des trottinettes, une alternative potentiellement intéressante aux véhicules automobiles. Une formulation plus large, basée sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules de collecte, aurait donc été préférable.

COP15 : de sombres jours pour la biodiversité marine

Extrait d'un mail envoyé le 22 décembre aux soutiens de l'association Bloom

Cher.e.s ami.e.s, chers soutiens,

C'était écrit : la France a réussi à torpiller l'accord mondial pour la biodiversité, trouvé lundi 19 décembre au matin, en bloquant tous les éléments de langage qui auraient permis une réelle protection de l'océan.

Pendant la semaine de négociation qui a précédé, BLOOM a reçu de nombreux appels au secours venant de Montréal puisque nous avons manifestement été identifiés par les diplomates et même les ONG comme l'une des rares structures suffisamment libres pour dénoncer le sabotage de la France.

La France avait une responsabilité supérieure à Montréal.

Rappelons que les États-Unis (1^{er} territoire maritime au monde avant la France) n'ayant pas ratifié la *Convention sur la Diversité Biologique* de 1992, ils n'avaient qu'un statut d'observateur à la COP15. La France était de ce fait la plus grande puissance maritime à la table des négociations de la COP15. Elle a utilisé cette position de force, au sein de l'UE comme à l'extérieur, pour défendre bec et ongles les lobbies de la pêche industrielle au détriment de la biodiversité.

Sa mission immensément honteuse a été couronnée d'un succès funeste.

Une page sombre pour ce qu'il reste de biodiversité marine

L'accord de la COP15 reflète ainsi toutes les « lignes rouges » de l'Élysée quant à la non-protection de l'océan :

-1. L'accord ne porte AUCUNE mention de la nécessité de protéger « strictement », c'est-à-dire intégralement, 10% des océans mondiaux alors que c'est la façon la plus sûre et la plus rapide de régénérer les écosystèmes et les animaux marins, ravagés par des décennies de pêche industrielle.

-2. L'accord mentionne un objectif de 30% de protection globale d'ici 2030, mais sans aucune précision sur la qualité de la protection. Le chiffre de 30% devait être le point de départ de la négociation, non pas son point d'arrivée. Tout l'enjeu de la négociation était de savoir si on allait définir ce qu'on entend par « protection », si on allait préciser que « protéger » signifie interdire les activités industrielles dans les aires marines protégées.

-3. La France a réussi son tour de force : que le monde entier se mette au diapason de sa propre imposture écologique consistant à appeler « protégées » des aires marines qui sont aussi intensément exploitées que les eaux sans aucun statut de protection.

Les conséquences du lobbying anti-écologique de la France sont potentiellement dramatiques pour la biodiversité marine. Par notre puissance maritime sur la scène internationale, notre pays a donné le « la » d'un requiem mondial pour les animaux marins.

C'est une page sombre qui s'ouvre pour ce qu'il reste de biodiversité marine dans l'océan.



VOITURES, BUS, CAMIONS : Qu'électrifier ?

Pierre Courbe (CANOPEA) 20 décembre 2022

L'électrification des véhicules motorisés est, à l'heure actuelle, la seule technologie suffisamment mature pour être déployée à grande échelle en remplacement de la motorisation thermique. Mais à quelle échelle exactement ? Rien qu'en Europe, on compte environ 243 millions de voitures et 35 millions de véhicules commerciaux et de bus⁽¹⁾. Doit-on et peut-on tout électrifier ? Et qu'électrifier en priorité ? Petites réflexions et calculs de coin de table pour bien poser le problème.

En 2021, Climact réalisait, pour le Conseil fédéral du développement durable (CFDD), une très intéressante étude sur les besoins d'électrification de la mobilité en Belgique et sur les impacts qui y sont liés⁽²⁾. Y sont notamment abordées les questions clés relatives aux besoins de mobilité et à la manière de les satisfaire, à la pression de l'électrification sur certaines ressources naturelles, aux droits humains des populations riveraines de sites miniers, ...

Les différents scénarios étudiés impliquent une réduction substantielle de la flotte de véhicules motorisés, condition sine qua non d'une transition réellement soutenable. Ainsi, il est envisagé une réduction de l'ordre de 68% à 94% de la flotte de voitures entre l'année de référence 2015 et 2050 et une réduction de l'ordre de 70% de la flotte de camions sur la même période⁽³⁾. Dans ses recommandations Climact suggère aussi d'adopter des objectifs de réduction de la masse et de la puissance des voitures. Canopea appuie bien évidemment très fortement ces recommandations, conformes au concept de [LISA Car](#)⁽⁴⁾.

Complémentairement à ce qui précède, il peut être utile de chiffrer – même de manière approximative, en se limitant aux ordres de grandeur – ce qu'impliquerait une électrification complète des parcs de véhicules actuels.

En croisant les données de la Febiac et de Statbel, la flotte de véhicules en Belgique compte (en chiffres ronds et sans prendre en compte les motos, tracteurs agricoles, cyclomoteurs etc) :

- 5 900 000 voitures ;
- 16 500 autobus et autocars ;
- 860 000 utilitaires légers (< 3,5 tonnes) ;
- 95 000 utilitaires lourds (> 3,5 tonnes) ;
- 55 000 tracteurs routiers

Pour chaque catégorie de véhicule, le tableau ci-contre présente la capacité moyenne de la batterie par véhicule (exprimée en kWh), son poids moyen (en considérant une densité énergétique de 200 Wh/kg), la capacité associée à l'électrification de tous les véhicules du parc actuel et le poids total de batteries que cela représenterait. Insistons sur le fait qu'il s'agit ici de fixer les ordres de grandeur.

Catégorie de véhicules	Nombre	Capacité unitaire (kWh)	Poids unitaire (kg)	Capacité totale (GWh)	Poids total (ktonnes)
Voitures	5 851 682	50	250	295	1475
Autobus et autocars	16 500	750	3 750	12	62
Utilitaires légers (< 3,5 tonnes)	861 373	85	425	73	366
Utilitaires lourds (> 3,5 tonnes)	93 004	500	2 500	48	238
Tracteurs routiers	54 235	800	4 000	44	220
Total utilitaires	1 010 000	/	/	165	823

Nous avons donc tenté d'identifier des moyennes plausibles sur base de l'offre actuelle de véhicules. Nous avons également :

- adopté une capacité de batterie modeste pour les voitures (50 kWh) par rapport aux tendances actuelles du marché ;
- considéré que les tracteurs routiers sont principalement utilisés pour des transports longues distances et doivent dès lors disposer de batteries de forte capacité.

L'électrification du seul parc de véhicules belge consommerait une bonne partie des capacités annuelles de production (en 2030) des gigafactories⁽⁵⁾ de batteries en projet en Europe.

Mais l'intérêt de ce petit tableau ne réside pas tant dans les chiffres en eux-mêmes que dans la comparaison des ordres de grandeur relatifs aux différentes catégories de véhicules :

- électrifier l'ensemble de la flotte d'autobus et autocars nécessite un peu plus de 4% des ressources nécessaires pour électrifier toutes les voitures du parc ;
- pour électrifier l'ensemble des véhicules utilitaires, il faudrait y consacrer environ 55% des ressources nécessaires pour électrifier toutes les voitures du parc ; ou, en divisant ces chiffres par deux : pour électrifier 50% des utilitaires, il faut autant de ressources que pour électrifier 25% des voitures.

Dit autrement (et tout en gardant à l'esprit qu'on se livre juste ici à un petit exercice de pensée) :

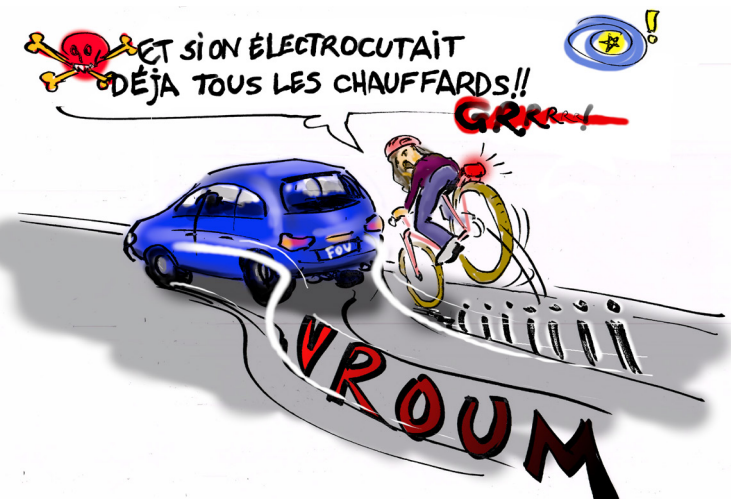
- ne vaut-il mieux pas diminuer de 4% la taille du parc de voitures et consacrer à l'électrification des autobus et des autocars les ressources qui auraient été nécessaires à l'électrification de ces 4% des voitures ?
- ne vaut-il pas mieux diminuer d'un quart la taille du parc de voitures et consacrer à l'électrification d'un parc d'utilitaires réduit de moitié les ressources qui auraient été nécessaires à l'électrification de ces 25% des voitures ?

Ces interrogations ne visent ici qu'à illustrer en quoi le débat de l'électrification est souvent mal posé (ce qui n'est pas le cas de l'étude précitée) : la question fondamentale est celle des choix de société. Décidons-nous collectivement (ou nous laissons-nous imposer par les constructeurs) de perpétuer le modèle actuel basé sur :

- un parc de voitures pléthorique : il y a actuellement 505 voitures pour 1 000 personnes en Belgique, ou encore 675 voitures par 1 000 personnes dans la tranche d'âge 20-84 ans ; ces voitures roulent en moyenne 4% du temps environ, et avec 1,35 personnes à bord⁽⁶⁾;
- des voitures inutilement lourdes et puissantes par rapport aux besoins objectifs de mobilité auxquels elles sont censées répondre ;
- une production économique « éclatée » nécessitant de nombreux transports qui pourraient en grande partie être évités moyennant une relocalisation de la production ?

Peut-être vaudrait-il mieux collectivement reprendre en main nos destinées et respecter les recommandations qu'émettait l'IPBES en 2019 à l'occasion de la publication de son rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques⁽⁷⁾, soulignant l'impérieuse nécessité de mettre en place un « changement en profondeur », soit « une réorganisation en profondeur à l'échelle du système de l'ensemble des facteurs technologiques, économiques et sociaux, y compris des paradigmes, des objectifs et des valeurs. »

Sur nos projets sociétaux
Sur les programmes politiques
Sur les ailes des possibles
Écrivons ton nom
Sobriété⁽⁸⁾



(1) ACEA. 2021. The automotive industry pocket guide 2021/2022, p. 44

(2) Climact. 2021. Etude sur les impacts de l'électrification de la mobilité et sur les impacts qui y sont liés – Rapport final –

(3) Voir l'annexe 2 de l'étude

(4) <https://www.lisacar.eu/>

(5) <https://insideevs.fr/news/576184/liste-emplacement-gigafactory-europe/>

(6) SPF Mobilité et Transports. 2019. Enquête Monitor sur la mobilité des Belges, p. 23

(7) <https://ipbes.net/global-assessment>

(8) Librement inspiré du poème « Liberté » de Paul Eluard

QUAND TOUT VA s'effondrer

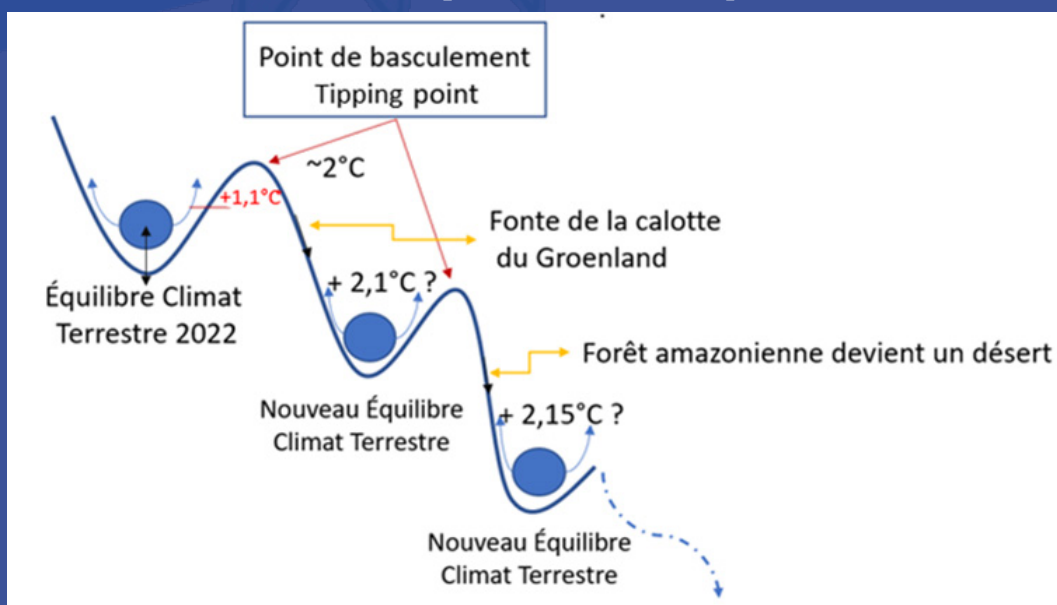
Arthur Fonsny (CANOPEA) 20/12/2022

L'effondrement, cette peur légitime que notre système économique et nos institutions s'effondrent. Qu'en est-il vraiment ? Est-on vraiment dans une catastrophe à la « Don't look up » et n'osons-nous même plus regarder l'effondrement en face ?

Revenons ensemble sur ce qui fait peur, mais, qui peut également être une réalité qui nous incite à sereinement faire des choix. En 2018, Canopea (alors IEW) avait produit un dossier sur l'effondrement. Ici je vais plutôt vous proposer une posture que je prends quand je traite de cette question qui peut être très personnelle.

Un tout petit peu de théorie : c'est quoi l'effondrement ?

Pour répondre à cette question, je vous invite chaleureusement à écouter cette conférence d'Emmanuel Prados : tout y est dit. Pour être très bref, l'effondrement serait une rupture radicale/ fin brutale d'une société provoquée par une défaillance du système. On peut scinder les types d'effondrements en deux grandes familles. Les effondrements structurels qui sont d'origines organisationnelles et sociétales et les effondrements biophysiques qui touchent surtout aux questions de pénuries, de dégradation des ressources mais aussi de la transformation de notre milieu en une zone inhabitable. Durant l'histoire de l'humanité il y a déjà eu de nombreux effondrements de civilisation¹ (Empire romain, Iles de Pâques...).



Par rapport à notre situation actuelle, la science est assez claire : au vu de la direction prise par notre société et notre surconsommation, il semble très probable, si nous ne changeons pas radicalement que nous vivions une forme d'effondrement. Nous vivons en consommant plus que ce que notre planète est capable de nous fournir (le jour du dépassement). Les 9 limites planétaires, qui sont toutes des risques d'effondrements biophysiques sont de plus en plus atteintes et dépassées pour 6 d'entre elles.

Une des particularités des effondrements biophysiques c'est qu'ils précèdent les effondrements structurels qui peuvent être leur conséquence. Une sécheresse entraîne une famine, qui peut entraîner une guerre... La bonne nouvelle c'est que l'inverse est bien plus difficile. Ainsi si notre société s'effondre structurellement il n'est pas dit qu'il n'y ait plus rien à sauver de notre environnement et de nos ressources.

Et nous, où va-t-on ?

Soyons clairs, il n'est plus possible d'éviter une certaine forme d'effondrement. Cependant, il est toujours possible d'éviter que cet effondrement soit trop lourd et de permettre aux générations futures et à nos petits-enfants de rester dans un monde viable. De plus, il n'est pas dit qu'au cours et après les effondrements aucune forme d'organisations et de valeurs sociales ne soient préservées voire même valorisées. « Ceux qui survivent le mieux aux conditions difficiles ne sont pas forcément les plus forts, mais ceux qui s'en-tendent le plus »².

Prenons l'exemple du climat : pourquoi est-il si important de ne pas dépasser les 2°C de température moyenne annuelle ? Car si on le fait, notre planète va arriver à un niveau de réchauffement qui peut emballer le phénomène et créer une réaction en chaîne, qui, je l'avoue, peut légitimement faire peur. Le phénomène risque de s'amplifier en s'auto-alimentant.

L'ensemble des points de basculement et leur limite :
Un schéma simplifié du phénomène :

Alors que faire ?

Peut-être, commencez par l'accepter. Car cela permet de lucidement vivre avec ce constat. Ne plus se voiler la face. Ce fut pour moi une façon très honnête et très simple de comprendre qu'il faut vivre avec ce que l'on a, et qu'il faut porter les valeurs de sobriété et du respect des limites à bras le corps. Cela importe peu que cela ne change pas grand-chose ; qu'on n'est pas les vraies responsables et que patati patata (placez ici l'excuse de votre choix). On n'a pas le choix. Il faut faire avec et agir en connaissance de cause.

Pour moi, il est vrai que tout cela n'a pas beaucoup de sens, mais cela n'empêche pas d'agir en étant le plus cohérent et humain possible. Bref : « Life is a piece of shit when you look it and always look on the bright side of life »³. C'est sans doute un optimisme naïf ou de la philo de comptoir, mais je reste profondément convaincu qu'il n'y a pas de plus légitime philosophie.

Je voulais finir cette année sur ce sujet qui me tient à cœur, qui me stimule et me remue les tripes. L'effondrement c'est accepter que dans la cause climatique, Oui, la fin pourrait justifier les moyens ; Oui, il faut se battre ; car Oui, le risque est bien réel que notre planète devienne pratiquement invivable durant des dizaines voire des centaines de générations.

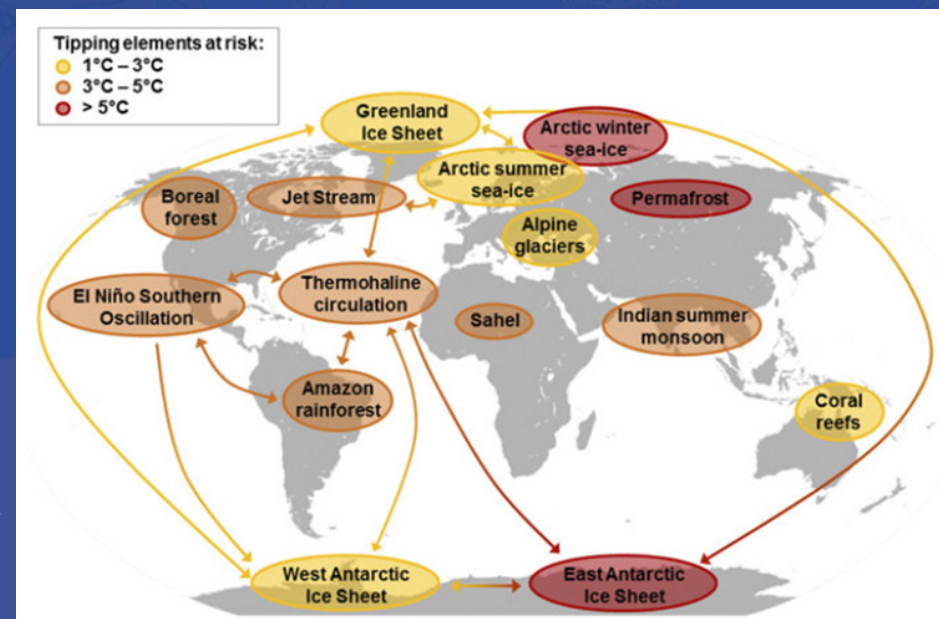
Ceci est ma dernière contribution à Racines. Rien de tel qu'un sujet de potentielle fin de notre monde pour tirer sa révérence. Ma première nIEWs/Racines a été sur le rapport de l'OCDE intitulée « the crucial next decade ». Parler de l'effondrement, c'est une belle façon selon moi de boucler la boucle.

Au plaisir, et d'avance bravo pour vos luttes futures.

¹ Jared Diamond, Collapse, 2005

² L'entraide, l'autre loi de la Jungle, Pablo Servigne et Gauthier Chapelle

³ Chanson des Monty Python, Life Of Brian, Always look on the bright side of life



SI VOUS NE LE FAITES PAS POUR LE CLIMAT

Faites-le au moins pour la sécurité routière

Pierre Courbe (CANOPEA) 20 décembre 2022

Ce 16 décembre 2022, le Gouvernement wallon adoptait, en première lecture, le Plan Air Climat Energie (PACE) 2030. Une bonne nouvelle. Une décision plus que nécessaire (2030, c'est dans 7 ans ...). Un nouveau plan proposant de belles avancées que l'on se doit de saluer. Mais aussi, hélas, une très grande déception : certain·e·s ne parviennent toujours pas à sortir de la contemplation apeurée du tabou Voiture.

Fin progressive du chauffage au mazout, mise en place d'un calendrier de rénovation thermique... Les raisons de se réjouir de cette révision du plan précédent (adopté en 2019) ne manquent pas.

Les raisons de s'inquiéter ne font pas défaut non plus, hélas. Inquiétude, surtout, par rapport au régime d'exception implicite dont jouit encore et toujours la mobilité. Aucune mesure « de rupture » en la matière. Les mesures « carotte » ne manquent certes pas (poursuite du développement d'une offre structurante de lignes rapides de transport en commun, déploiement de zones apaisées dans les agglomérations, ...). Et c'est très bien. Mais tout ce qui relève peu ou prou du « bâton » a été écarté.

Certaines personnes, jusqu'au sein du Gouvernement wallon, semblent ne pas pouvoir sortir de la contemplation apeurée de la voiture. S'y mêlent sans doute la crainte de l'opprobre auquel s'exposeraient celles et ceux qui lèveraient la main sur le tabou d'une part et l'adhésion à la « culture automobile », la passion de la voiture, l'adoration sincère du tabou d'autre part.

Soigner les excès du système de mobilité actuel est tout simplement – et malheureusement – impossible dans ces conditions. La réforme tant attendue de la fiscalité automobile ne verra manifestement pas le jour sous cette législature. La limitation des vitesses non plus... Alors que cette dernière mesure permet de limiter la consommation énergétique (bon pour le portefeuille), limiter les émissions de CO₂ (bon pour le climat), limiter les émissions polluantes (bon pour la santé et la biodiversité) et limiter le nombre de victimes de la route (bon pour la sécurité routière).

Sur ce dernier aspect, il est nécessaire de tirer enseignement des expériences existantes. En France, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) vient de réaliser le bilan de la décision prise par certains départements de relever à 90 km/h la vitesse maximale autorisée (VMA) sur tout ou partie de leurs routes bidirectionnelles hors agglomération sans séparateur médian. L'abaissement à 80 km/h avait été décidé pour des raisons de sécurité routière. Avec des effets bénéfiques avérés. Le relèvement à 90 km/h fut une décision délétère. L'ONISR est on ne peut plus clair : « Le relèvement de la VMA à 90 km/h sur 39 départements aura coûté 74 vies sur l'année 2021 selon une estimation basée sur le mois de la mise en application de cette décision. Ceci correspond à une hausse de la mortalité de + 13,1 %. Sur une année « classique » le relèvement de la VMA à 90 km/h sur 39 départements pourrait engendrer un nombre de tués supplémentaires de l'ordre de 89. »

Le refus de limiter la vitesse maximale autorisée ne met pas seulement en péril l'avenir de nos enfants (bouleversements climatiques). Il met également ceux-ci – et l'ensemble de la population – en péril dès aujourd'hui.

Si vous refusez d'abaisser la vitesse maximale autorisée pour le climat, faites-le au moins pour la sécurité routière !

Tout le monde connaît maintenant les vélos électriques. Mais avez-vous entendu parler des « véhicules intermédiaires », entre vélo classique et voiture, ce sont tous ces moyens de transport individuels de moins de 600 kg. Prêts pour un petit tour ?

Il existe bien des remorques à attacher au vélo, des tricycles ou des vélos-cargos qui permettent de véhiculer des marchandises ou des enfants en bas âge. Mais, même adepte de la bicyclette, à pédales et à la force des mollets, je me rends bien compte que tout le monde ne peut pas ou plus profiter de la petite reine de la même façon pour des déplacements un peu conséquents ou en famille. Pour différentes raisons, d'autres types de véhicules « individuels » sont parfois requis, parce que nous sommes loin de tout, que nous avons des horaires incompatibles avec les transports en commun, que notre état de santé ne nous permet pas ou plus des déplacements traditionnels et collectifs, ...



De joyeux inventeurs, chercheurs ou ingénieurs recréent ou inventent des alternatives à la voiture. Et comme le vélo à moteur électrique, bridé à 25km/h qui oblige à pédaler pour que l'assistance du moteur se mette en route, ils sont, l'un et l'autre, considérés comme vélos pour le code de la route (mêmes droits, mêmes obligations).

De nouveaux véhicules sont aussi en train de se développer. Dans une émission de radio, Aurélien Bigo explique : “ (...) là, on a une sorte d'hybridation entre le vélo et la voiture, en tout cas de nouveaux véhicules qui viennent sur les routes et remplacent la voiture, c'est sûr que si ça se développe de manière assez massive, c'est un nouveau monde qui s'ouvre ”.

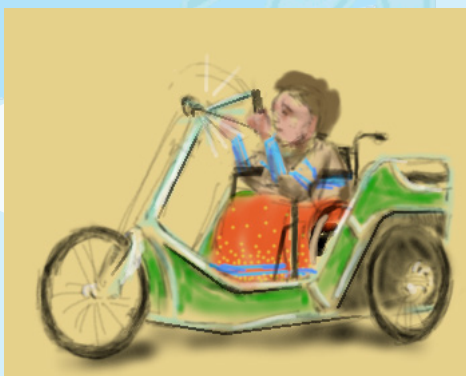
Il existe donc d'autres types d'engins électriques ou non qui s'apparentent de près ou de loin au vélo :

- Les vélos à assistance électrique qui ne demandent pas que l'on pédale, ou qui n'ont pas de pédales (de simples repose-pieds) obéissent aux règlements des cyclomoteurs.

- Ces dernières années sont apparus les « Speed pedelecs », des vélos électriques rapides pouvant rouler jusqu'à 45 km/h, à ranger dans la catégorie des cyclomoteurs.



- Les vélomobiles, s'ils rappellent un peu les voitures à pédales pour enfants, ce sont des tricycles ou quadricycles carénés, de moins de 40 kg, qui peuvent transporter une personne (ou deux pour certains modèles) et quelques affaires, protégées des intempéries. D'un excellent aérodynamisme, certains, à assistance électrique -ce qui augmente le poids-, permettent même des pointes de vitesse record (144,17 km/h, mais est-ce nécessaire ?). On considère que rouler à 25 km/h en vélomobile sur terrain plat permet de dépenser deux fois moins d'énergie qu'avec un vélo classique.

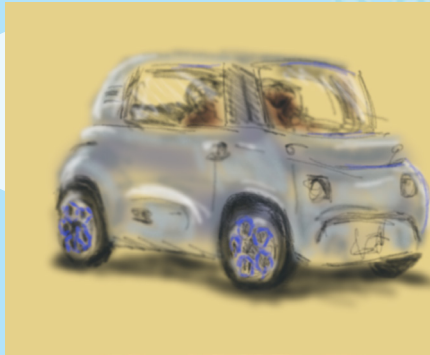


-Le Bénur, tricycle à assistance électrique inclusif, pour tous, valides et moins valides, qui offre la possibilité de monter à bord aussi en chaise roulante.

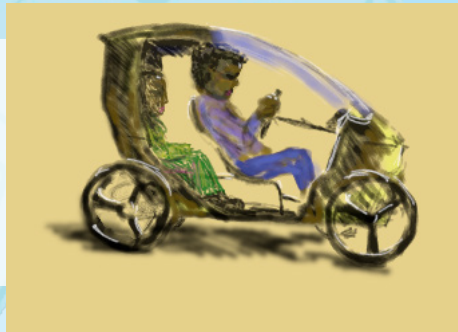
À la force musculaire, comme sur les digues de la Mer du Nord, le cuistax ou la rosalie, peuvent transporter plusieurs personnes, mais pour des raisons d'aérodynamisme ou de braquage, rares sont les vélomobiles bi-places. Le véloto ou «la Bestiole» est donc une exception.



Et les petites voitures ?



Par chez nous, vous avez probablement vu rouler ce « cube » gris mat, la Citroën AMI, ou cet « œuf » à quatre roues qu'est la Renault Twizy, deux véhicules intermédiaires tout électrique, commercialisés dans les circuits habituels des voitures.



La CityQ, aussi tout électrique, qu'une start-up norvégienne a conçu pour les déplacements (jusqu'à trois personnes) en centre-ville est, quant à elle, plus utilisée dans le Nord de l'Europe. D'autres constructeurs d'automobiles vont suivre, mais est-ce que ces véhicules seront vraiment un plus environnemental (cf. article « *La Trottinette électrique, vraiment écolo ?* » dans nos revues 323 et 324) ?

La crise économique et énergétique devraient nous porter vers des moyens de transport écologiques mais ils sont difficiles à faire rentrer dans les mœurs tant les publicistes parviennent à donner du prestige à la voiture, lourde, technologique et énergivore. Alors, il serait plus intéressant de se tourner vers des véhicules intermédiaires qui nous permettent de nous déplacer et, en plus, de nous maintenir en forme quand la sédentarité automobile, fût-elle électrique, menace notre santé !

Xavier

Références :

<https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/camille-passe-au-vert/camille-passe-au-vert-du-mercredi-05-octobre-2022-9806852>

<https://www.aujourd'hui.com/planete-climat/vehicules-intermediaires/>

<https://www.20minutes.fr/societe/2900119-20201106-video-malus-poids-emissions-co-moment-interesser-en-fin-vehicules-intermediaires>

<https://www.ouest-france.fr/economie/transports/entretien-les-vehicules-intermediaires-sont-tres-meprises-explicative-un-economiste-7306afba-2dce-11ec-a629-fa900e0d384d>

<https://www.gracq.org/actualites-du-velo/les-speed-pedelegs-sont-ils-dangereux>

<https://www.midilibre.fr/2022/05/28/veloto-dans-le-sud-aveyron-des-astucieux-prototypes-a-letude-10322790.php>

<https://www.rtbef.be/article/le-velo-premiere-alternative-a-l-auto-pour-les-europeens-11085605>

<https://www.lori-s.fr/les-nouveaux-moyens-de-locomotion/>



AGENDA

février-mars-avril

ACTIVITÉS PONCTUELLES

4
février

LES 45 ANS D'ECO-VIE

*Atelier Cuisine

à 14h à 2 l'Aut Côté (Rue Saint-Pierre, 10 à Mouscron)
confection d'amuse-bouches avec Bola comme animatrice.
(voir p. 3)

*Expo - Musique - Rencontres

à partir de 16h à 2 l'Aut Côté (Rue Saint-Pierre, 10 à Mouscron)
(voir p.3)
- Prise de paroles à 17h
- Animations musicales
- Expo souvenirs

*Balade de Martin - LES COULEURS DE L'EAU

- dans le cadre des Journées wallonnes de l'Eau -
mercredi 22/03/2023 de 14h30 à 17h (RV à 14h15)
et dimanche 02/04/2023 de 09H30 à 12H00 (RV à 9h15)

22
mars
et
02
avril

Martin vous parlera, lors de sa visite guidée à la Réserve Naturelle Ornithologique de Ploegsteert (RNOP), de l'importance de l'eau dans nos vies mais aussi pour notre vie et la vie tout court.

Adresse pour les RV : devant le 272 Rue du Touquet à
7784 Comines-Warneton
(coordonnées GPS 50.711.562, 2.913291) (voir p.18)



ACTIVITÉS RÉGULIÈRES



AGENDA

février-mars-avril

*Stretching Postural



Les **lundis à Leers-Nord**, les 06-13-20-27/**02**; les 06-13-20-27/**03**; les 03-17-24/**04** à l'école communale de Leers-Nord (Rue des Mésanges 22) de 18h15 à 19h15

Les **mercredis à Leers-Nord**, 01-08-15-22/**02**; 01-08-15-22/**03**; 05-12-19-26/**04** à l'école communale de Leers-Nord (Rue des Mésanges 22) de 12h30 à 13h30

Les **jeudis à Mouscron**, 02-09-16/**02**; 02-09-16-23-30/**03**; 06-13-20-27/**04** au CRIE (Rue de la Vellerie 135) de 18 à 19h

Prochaine réunion du comité de rédaction : le mercredi 15 février 2023 à 17h30

Rentrée des articles que vous aimeriez faire paraître ou des sujets que vous aimeriez voir traités: le **lundi 13 février 2023**

Désireux d'y participer, d'y contribuer ? Contactez nous via contact@eco-vie.be

siège social : Rue de l'Oratoire, 34 - 7700 Mouscron - tél : 0032 (0)56 33 72 13

<http://www.eco-vie.be> - N° entreprise : 0862.049.094 - BE82 5230 8023 7768 (BIC : TRIOBEBB)

AGENDA Activités d'autres associations **février à avril**

Cercle des Naturalistes de Belgique « Les Fichaux »

Samedi 25 mars 2023- journée complète

Balade naturaliste dans la réserve naturelle de Bourgoyen

Observations diverses des oiseaux et autres selon opportunités.

Accessible PMR

Guide : Jean-Claude Marichal (gsm 0478/29.16.76)

Rendez-vous : parking piscine les Dauphins, Rue Père Damien à Mouscron à 8h30

Cercle des Naturalistes de Belgique de Co- mines «Lys-Nature »

Le premier dimanche de chaque mois : visite guidée et gratuite à la Réserve Naturelle Ornithologique de Ploegsteert

Repair Café

Mouscron :

Le 2^e jeudi de chaque mois de 17 à 20h à 2 l'Aut Côté (Rue Saint-Pierre 10, 7700 Mouscron)

Estaimpuis :

Le 4^e mardi de chaque mois de 17 à 20h à la Maison de l'Environnement (Rue Albert 1er 42, 7730 Néchin)

Comines-Warneton :

Le 3^e jeudi de chaque mois de 18 à 20h au café de la Maison du Peuple (Rue Duribreu 52, 7783 Le Bizet)

Abonnement - adhésion : 20 euros (min.) ou un virement permanent : 1,75 €/mois (min.) au BE82 5230 8023 7768 (BIC : TRIOBEBB)

Les articles signés n'engagent que leurs auteurs