

Junop

Le goût du futur FÉVRIER 2022

MOBILITÉ ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

écolo j

SOMMAIRE



MOBILITÉ | 04

Vers la fin de l'égoïsme ?

SMART CITIES, CE LEURRE NÉO-LIBÉRAL | 06

LA SMART RURALITY | 08

Pensons ensemble la mobilité du monde rural de demain !

CES VILLES SANS VOITURES | 10

CONCENTRER + DILUER = « DÉVELOPPER » | 12

(Concentrer et diluer, c'est toujours développer)

ÉVITER L'AVION EN FAVEUR DU TRAIN ? | 14

Pas si facile

QUAND VOYAGE = AVENTURE | 16

L'ART DANS L'ESPACE PUBLIC | 17

Une nécessité ?

PARKING DAY À LIÈGE | 18

SÉANCES D'ACCUEIL ET D'INFO SUR ÉCOLO J | 20

DIY | SHAMPOING SOLIDE POUR CHEVEUX BOUCLÉS | 21

LA RECETTE DE SAISON | 22

L'ILLU D'AIMBÉ | 23

Direction écolo j
Élise Boissenin
Amélie Georges

Rédactrice en chef
Roxanne De Smet

Design & Layout
Magali Lequeux

Crédit photos
creativecommons.org
Unsplash - Pexels

Éd resp :
Élise Boissenin et Amélie Georges
5 Rue Van Orley | 1000 Bruxelles

Imprimé sur papier recyclé
chez www.adrenaline.be



Les défis actuels tels que la crise climatique et ses conséquences, l'augmentation de la population mondiale, la hausse des prix de l'immobilier et la difficulté de nombreuses personnes à bien se loger imposent de repenser nos habitudes de bâtir, de se loger, de se déplacer et de vivre l'un-e avec l'autre; en soit, d'organiser notre vie commune de manière durable.

Les questions d'aménagement du territoire et de mobilité sont sources d'égalité - ou non -. Elles découlent de choix politiques et questionnent la manière dont nous envisageons notre relation à l'autre, à l'espace et à la nature. Un exemple bien marquant est celui des viaducs de Long Island (New York). Autour des années 1950, ces derniers ont été construits volontairement pas par Robert Moses pour empêcher le passage de bus publics et ainsi la venue des populations pauvres et des personnes noires, qui utilisaient principalement les transports en commun (*Does artefacts have politics ?*, Langdon Winner).

Les différents États des Nations Unies ont défini des Objectifs de Développement Durable (ODD) à atteindre d'ici 2030: 17 objectifs ambitieux qui visent à atteindre une société durable et inclusive pour tout

le monde. Les solutions imaginées, envisagées puis proposées doivent permettre d'atteindre cet objectif général.

Les différents articles de ce nouveau numéro s'inscrivent dans cette lignée.

Comment passer à une mobilité douce et partagée ? Favoriser les smart cities et la smart rurality, une fausse bonne solution ? Comment encourager les voyages en train comme alternative à l'avion ? Quelle mobilité douce choisir en campagne ?

Tant de questions que les membres d'écolo j ont choisi d'aborder dans ce nouveau numéro du Jump. Les rédacteur-trice-s proposent des analyses personnelles, des expériences vécues, des témoignages, mais aussi des alternatives soutenues par ces membres pour réussir à organiser nos sociétés de manière durable et inclusive avec des solutions accessibles. ■

MOBILITÉ

vers la fin de l'égoïsme ?

Ma voiture, ma liberté !

Voilà le leitmotiv des compagnies automobiles depuis les années 70. La possession d'un véhicule serait le graal en matière de mobilité et même lorsque l'industrie travaille sur des concepts de voitures partagées autonomes, elle arrive encore à proposer un véhicule solo pour remplacer l'avion !

Aujourd'hui, le message publicitaire pour la Volvo 360c, c'est : « *Et si voyager par la route devenait plus pratique que de prendre l'avion ?* »

La voiture personnelle semblait encore dans les années 70 un rêve accessible à tou-te-s pour se

déplacer efficacement. Depuis 1945, la place accordée à la voiture est pourtant responsable de nombreux problèmes sociétaux actuels : étalement urbain, villes dortoirs, perte de qualité de vie, temps de déplacements élevés, mauvaise qualité de l'air, pollution sonore... La voiture accapare aussi l'espace public (jusqu'à 70% de l'espace urbain !) au détriment d'autres activités sociales, culturelles, de logements ou simplement d'espaces naturels (permettant notamment l'infiltration des pluies...).

Malgré cela, le nombre de véhicules (900.000 en 2005, 1,4 milliard en 2020, 3 milliards attendus pour 2050), leurs poids et dimensions sont en augmentation constante.



Voiture moyenne : 61 ans d'évolution

	1953	1964	1974	1984	1994	2004	2014
Cylindrée (cm³)	1 206	1 056	1 206	1 351	nc	1 679	1 509
Puissance (ch)	38	nc	57	68	nc	97	108
Couple (Nm)	nc	nc	nc	nc	nc	203	225
Longueur (m)	4,12	4,06	4,03	4,01	nc	4,13	4,21
Largeur (m)	1,56	1,55	1,58	1,61	nc	1,72	1,78
Hauteur (m)	1,29	1,43	1,44	1,41	nc	1,52	1,54
Empattement (m)	2,48	2,47	2,52	2,50	nc	2,58	2,60
Poids (kg)	846	792	893	890	nc	1 217	1 247
Poids/puissance (kg/ch)	22,3	16,2	15,7	13,1	nc	nc	11,4
Vitesse maximale (km/h)	nc	nc	nc	nc	nc	180	183
Consommation (l/100 km)	nc	nc	nc	nc	nc	5,4	4,6
Rejets de CO ₂ (g/km)	nc	nc	nc	nc	nc	nc	115
Part du diesel (%)	nc	nc	nc	nc	46	67	64

source : largus.fr

Aujourd'hui, la voiture est non seulement impayable pour de plus en plus de gens, mais les bouchons nous coûtent également 4 milliards tous les ans en Belgique. Sans parler du fait qu'en ville, le vélo est plus rapide pour les trajets de moins de 5km. Pourtant 59% des trajets de 2 à 5 km sont effectués en voiture (Monitor, 2019). Pire, nos voitures restent 95% du temps à l'arrêt !

Et si on arrêta de se faire avoir par la publicité automobile ?

Face aux milliards d'€ investis pour faire la promotion de l'automobile (4,3 milliards d'€ par an en France), depuis quelques années, le principe de *Mobility as a Service* (MaaS) entre petit à petit dans les mœurs. Son principe est de se rendre d'un point A à un point B, voire de faire venir un service à soi (courses, services publics, loisirs, travail...). La possession du véhicule n'a plus d'importance.

Si les transports publics s'y mettent assez lentement (Mobib combine différents moyens de transport, abonnement flex de la SNCB facilitant le télétravail, City pass de Charleroi...), de nombreuses entreprises privées s'y engouffrent. Des sociétés comme Uber jouent un grand rôle dans le changement d'habitudes, principalement chez les jeunes : « 64% des convertis à Uber assurent que cela les a amenés à changer de comportement » (Le Monde 2015). On peut toutefois regretter le modèle social qui se cache derrière Uber mais d'autres services associatifs ou coopératifs existent. Cambio a été

son 50.000^e client récemment. Cozywheels facilite le partage de véhicules entre voisins (privés, entreprises, communes/CPAS). Carpool et BlaBlaCar - avec un but beaucoup plus économique - rendent le covoiturage efficace. Mobitwin travaille avec des conducteurs bénévoles pour véhiculer les moins mobiles...

Au niveau politique, de premières avancées se font en matière de multi-/intermodalité : 8 vélos minimum par voiture dans les trains, introduction des mobipôles/mobipoints dans la Stratégie Régionale de Mobilité... Mais les mentalités évoluent trop lentement. Cette évolution n'est nullement aidée par les avantages fiscaux sur les voitures de société, le parking auto encore surabondant... 45% des belges ne voient aucun avantage à la multimodalité (Febiac - Indiville, 2019) malgré toutes les preuves accumulées...

Pourtant, c'est évident, l'avenir est aux véhicules partagés et à la multimodalité

Aux véhicules électriques aussi. Sur un cycle de vie complet, une voiture électrique émet de 22% à 81% de TeqCO₂ (électricité décarbonée ou non) de moins qu'un véhicule thermique en Europe (Transport et Environnement). De plus, un moteur électrique peut parcourir plus d'un million de km (une Tesla l'a déjà fait). En tenant compte de ces données, il est évident que la voiture électrique partagée a de l'avenir. Elle doit toutefois s'intégrer dans le principe STOP (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privé vervoer) qui donne priorité dans les infrastructures - mais aussi dans les comportements - aux piétons, puis aux vélos, aux transports en commun, partagés et collectifs et seulement en dernier recours aux véhicules privés. ■

SMART CITIES

ce leurre néo-libéral

Smart cities, quid ?

Depuis quelques années, le concept de *Smart Cities* prend de plus en plus de place dans les discours politiques et urbanistiques. L'objectif, clair et assumé, consiste à transformer la ville afin de l'optimiser et d'améliorer les services grâce à la technologie. Cette dernière est vue comme la solution idéale aux flux - financiers, de personnes, de données... - qui ralentiraient la ville et détérioreraient les services. Dans une ville *smart*, chaque détail des comportements des populations est analysé pour ensuite les perfectionner et les corriger. Concrètement, cela se traduit par l'installation de poubelles intelligentes, de capteurs de flux de cyclistes/automobiles, de caméras de vidéo-surveillance (ou vidéo-protection pour utiliser le langage Smart), etc.

Le concept de *Smart Cities* a été développé et encouragé par des entreprises privées du numérique (IBM, Cisco...) ne cherchant pas à améliorer la qualité de vie des habitant-es, mais à déployer de nouveaux marchés dans lesquels ils ont vu l'opportunité d'un profit important en équipant numériquement des villes. Cette démarche n'a pas que pour seul principe d'optimiser les villes, mais favorise également la mise en concurrence des territoires. Autrement dit, plus un territoire est équipé et attractif, plus il sera visité et valorisé. La mise en concurrence des territoires s'inclut totalement dans la logique de production spatiale capitaliste au détriment des classes populaires (ségrégation spatiale, gentrification et répression) et de l'environnement (cf. Harvey, Van Criekigen).



La technologie nous sauvera ? Pas si vite...

La pierre angulaire des projets de Smart Cities repose sur la récolte permanente de données. Celle-ci pose question, bien que d'expérience dans les projets de *Smart Cities*, seulement une petite partie de ces données est traitée (15% pour reprendre l'exemple de la ville de Rio) faute de moyens et de compétences. La collecte de ces flux d'informations, pas toujours détenus par des entités publiques, ne permet pas un contrôle démocratique suffisant et entrave le respect de la vie privée. Vivre dans une société du contrôle permanent ne peut être un projet réjouissant et vecteur d'émancipation. L'ombre d'une situation de non-retour grave plane sur nos villes. En effet, le placement de certains capteurs, de démocratie participative exclusivement en ligne, de caméras de surveillance est un pas en direction d'une société type Black Mirror ou chaque fait et chaque geste est analysé, jusqu'à être éventuellement réprimé.

La *Smart City* a tendance à déplacer, voire créer des problèmes. Par exemple, pour faire face aux embouteillages, IBM propose des capteurs afin d'optimiser les temps de trajet et d'afficher les places de parking disponibles. A contrario, ce diagnostic très partiel ne propose pas de solution structurelle à la congestion. Il s'agit donc d'un détournement du problème qui va en créer d'autres (écologique, contrôle, etc).

Fréquemment, l'un des principaux arguments mis en avant avec ce concept (et il s'applique également à celui des villes « durables ») est qu'on résoudra l'enjeu environnemental à coup de technologies salvatrices. Les partisan-es de ce discours omettent d'exposer les coûts environnementaux déplacés (production en masse de capteurs et autres) ou alors la consommation énergivore de ces appareils. De plus, ceux-ci fonctionnent avec des systèmes WIFI mais surtout grâce à la 5G (et 6G prochainement) alors qu'on connaît les effets néfastes de ces technologies.



Aujourd'hui, malgré une multitude de projets en sa faveur, la *Smart City* ne fonctionne pas: très peu de secteurs des villes et administrations ont réussi à se muer en version Smart et seule une installation accrue de caméras a été réalisée, ne rendant pas la ville plus intelligente ou sécurisée.

La *Smart City* nous rappelle plus que jamais d'analyser et penser la ville sous le prisme de qui « la fait », pour qui elle « est faite », qui y gagne et qui y perd. En effet, l'aménagement du territoire et l'espace public ne résultent pas de simples décisions consensuelles et de sens commun. Il s'agit d'un espace où plus que jamais les systèmes de dominations et intérêts divergents persistent et s'y confrontent ! Heureusement, bon nombre de ces projets Smart ont été avortés face à la mobilisation des habitant-es, comme à Toronto en 2020. ■

LA SMART RURALITY

Pensons ensemble la mobilité
du monde rural de demain !

Bonjour, nous avons
le plaisir de vous
informer que votre
offre est acceptée

C'est sur ces mots que débute l'aventure d'être propriétaire pour l'achat d'un premier bien immobilier.

Je vais donc quitter l'appartement occupé avec ma copine dans le centre de Bruxelles pour un charmant village appelé Huppaye près de Jodoigne. Nous avons adoré notre expérience à la capitale, notamment pour sa facilité de transport. Ce point est primordial pour nous. Nous nous sommes habitués à cette mobilité douce : la facilité de combiner des moyens de transport multimodaux, le plaisir que l'on prend à aller faire nos courses, l'une des nouvelles pistes cyclables dont le nombre a explosé durant la pandémie. Nous possédons tout de même une voiture partagée à deux, que nous essayons d'utiliser qu'en cas de « non-choix ». Nous prenons à cœur de conserver nos habitudes de déplacement lors de notre exode urbain tout en étant conscients que les infrastructures de transport en commun en milieu rural ne sont pas autant développées.

D'abord, nous nous rendons compte que la maison est voisine de la ligne de Ravel 142 reliant Jodoigne à Perwez, ce qui nous assure déjà de conserver l'habitude de faire nos courses en vélo. Pour le reste, l'investigation commence. Convaincu par la notion de *Smart City* durant mes années à la capitale, je

suis persuadé que le concept de *Smart Rurality* permettra de repenser la mobilité de demain en milieu rural.

Une approche globale

La Smart Rurality ou « Ruralité Intelligente » est, selon moi, une approche globale, une façon de considérer la campagne comme un tout cohérent, comme un territoire qui a en fait ses propres forces et faiblesses. Cette approche permet d'organiser un écosystème de parties prenantes du monde rural (acteurs-trices de la société civile et politique, citoyen-nes, entreprises...) engagées dans une stratégie de développement durable en utilisant les nouvelles technologies - notamment numériques - comme facilitateur-trice pour atteindre les objectifs de durabilité (développement économique, bien-être social et respect environnemental) (Définition du Smart City Institute). Ce concept englobe des thématiques variées : productions agricoles et forestières, énergie, gestion de l'environnement, aménagement des espaces ruraux, tourisme durable, entrepreneuriat durable, diversification économique ou encore la mobilité.

En devenant « plus intelligentes », les communes doivent offrir des infrastructures et des services plus flexibles, interactifs et efficaces à destination de tous les publics qui sont à leur contact (habitant-es, visiteurs, associations, entreprises...). A mes yeux et selon toutes les possibilités possibles en terme de propositions pour améliorer la mobilité en milieu rural, j'identifie celles qui me semblent les plus pertinentes :

Création d'une plate-forme Smart Mobility collaborative afin de favoriser le co-voiturage ou l'utilisation commune et optimisée d'un moyen de transport ;

Collecter des données de transport des citoyen-nes afin d'adapter et optimiser l'offre de service des bus en fonction de la demande ;

Développer l'offre de stationnement près des gares de train et gares de bus (pour les voitures et les vélos) ;

Favoriser l'intermodalité ;

Éduquer et promouvoir le vélo dans le cadre scolaire, le promouvoir dans le cadre professionnel et lutter contre le vol du vélo.

Avec ces quelques propositions, nous espérons pouvoir continuer à garder nos habitudes de déplacements. Nous avons aussi l'espoir qu'il y ait un changement de mentalité dans la manière de se déplacer en milieu rural en prônant la collaboration et une meilleure adaptabilité des transports en communs/covoiturage grâce à une utilisation efficace et respectueuse de nos données de transport.

Pensons ensemble la mobilité du monde rural de demain ! ■



Quelques ressources pour aller plus loin :

- Intéressé par la Smart Rurality ? Depuis 2018, l'Université de Namur (UNamur) propose en collaboration avec l'UCLouvain et l'ULiège un master interuniversitaire en smart Rurality : <https://www.unamur.be/sciences/etudes-smart-rurality>
- Le Congrès-Salon smart City Wallonia se déroulera le mardi 4 octobre 2022 Smart City Wallonia Smart City Institute : https://www.smart-city.uliege.be/cms/c_4316710/fr/smartcity

CES VILLES SANS VOITURES

Pontevedra, Oslo,

Ljubljana... Plusieurs

villes du monde sont

passées à l'acte :

Interdire les voitures dans leurs centres-villes ou toute leur municipalité. Utopie ou décision visionnaire ? Quels sont les bénéfices d'une ville sans voitures ? Quelques éléments de réponse dans cet article.

Depuis 2000, le maire de Pontevedra, en Espagne, a développé un projet global (rues piétonnes, nouveaux parcs du centre-ville, etc.) dissuadant les citoyen·nes d'utiliser leurs voitures. Barcelone, Milan, Paris... Plusieurs villes souhaitent, elles aussi, développer des zones interdites aux voitures.

Mais comment atteindre

cet objectif ?

A Pontevedra, un budget de 20 millions d'euros par an a été dégagé pour rendre ce projet possible, soit 1/4 du budget de la ville. Les places de stationnement en plein air ont été supprimées au profit des parkings souterrains payants. La vitesse a été limitée à 10 km/h. Le piéton est désormais au centre de la mobilité.

A Oslo, les politiques encouragent l'utilisation des transports en commun. Des quartiers entiers sont

interdits aux voitures aux abords des écoles et des parcs. Il n'y a plus d'embouteillages ni de pollution. Le déplacement est plus facile pour les citoyens. Selon l'article de la RTBF, privilégier les voitures électriques pour contrer la pollution peut permettre aux personnes âgées ou affectées d'un handicap de se déplacer facilement selon leur besoin.

L'absence de voiture ne nuit pas aux commerces locaux, au contraire : à Oslo, leur chiffre d'affaires a augmenté de 10 %. De plus, cela a un effet positif sur l'immobilier : de plus en plus de citoyens veulent s'installer dans ces quartiers.

Ces projets ne se sont

pas développés en un

jour ou sans opposition

Les débuts ont été difficiles et de nombreuses réticences étaient présentes : beaucoup de citoyens étaient opposés au projet et la police était très présente dans la ville pour contrôler les rares automobilistes et leurs autorisations. Quant aux commerces, ils étaient également opposés au projet par peur de devoir fermer leurs portes. Aujourd'hui, face à l'amélioration de la qualité de vie dans ces villes, plus personne ne veut revenir en arrière, comme le souligne l'article d'*Envoyé Spécial* sur Pontevedra. ■



Sources

METRO Time, « Une ville sans voiture, ça donne quoi ? Bilan de l'expérience à Ljubljana », 2021

<https://fr.metrotime.be/mobilite/une-ville-sans-voiture-ca-donne-quoi-bilan-de-l'experience-ljubljana>

RTBF, « A Oslo, les bienfaits d'un centre-ville (presque) sans voiture », 2020

https://www.rtb.be/tendance/green/detail_a-oslo-les-bienfaits-d-un-centre-ville-presque-sans-voiture?id=10638916

VAN EECKHOUT Laetitia, Le Monde, 2021, « La Ville sans voiture » : « Envoyé spécial » à Pontevedra, la cité où le piéton est roi

https://www.lemonde.fr/culture/article/2021/06/17/la-ville-sans-voiture-envoye-special-a-pontevedra-la-cite-ou-le-pieton-est-roi_6084586_3246.html

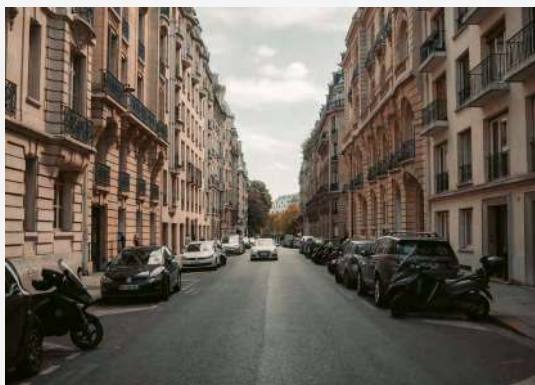
CONCENTRER + DILUER = « DÉVELOPPER »

(Concentrer et diluer, c'est toujours développer)

En matière
d'aménagement du
territoire, un truisme
est fréquemment
invoqué : il convient
de densifier les
villes afin d'éviter
l'étalement urbain.

C'est l'argument culpabilisant renvoyé aux 18.000 défenseurs de la friche Josaphat : en s'accrochant à la préservation d'un espace vert de fait, ils feraient le lit de l'étalement urbain qui mite nos campagnes.

La difficulté c'est que, depuis les 30 Glorieuses, deux mouvements sont simultanément à l'oeuvre : la densification tendancielle des villes et la périurbanisation structurelle des campagnes.



Les villes se
densifient car leur
population croît :

Là gît l'emploi. C'est un mouvement à première vue positif sur le plan de l'environnement. La mitoyenneté induit des économies d'énergie. L'imbrication des individus et de leurs activités réduit la distance des trajets et donc les émissions de gaz à effet de serre. Les villes sont ainsi souvent considérées comme des établissements humains performants. Mais vivre en ville n'est pas toujours une sinécure : bruit, pollutions, cherté, promiscuité...

L'étalement urbain

L'étalement urbain a été permis par l'usage de la voiture qui s'est répandu après la deuxième guerre mondiale.

En Belgique, il a été encouragé par les politiques de l'Etat national, à l'époque, dans le champ de la fiscalité, du logement et de la mobilité. Il mite les paysages, grignote des terres agricoles et rend les néo ruraux captifs de la voiture. Mais il répond à des aspirations culturelles profondes dont le besoin de contact avec la nature, le calme, la continuité des racines familiales...

Si ces deux logiques sont poussées à l'extrême, les villes deviennent inaccessibles par l'envolée des prix de l'immobilier. Et la campagne n'a plus de campagne que le nom même si, bien sûr, la ruralité subsiste, heureusement. Mais ce raisonnement rencontre au moins deux limites.



Deux limites

D'abord, les ruraux ne vivent pas forcément comme des urbains, qui sont, en moyenne, plus déterritorialisés. Or, un seul vol transatlantique représente l'équivalent des émissions annuelles d'un automobiliste moyen. D'autre part, la ville suppose, par sa densité, des émissions indirectes importantes puisqu'elle ne produit généralement pas ce qu'elle consomme.

Les modes de vie diffèrent néanmoins selon l'âge, la taille et les revenus du ménage, le milieu social, les habitudes de consommation etc. Évitions les jugements moraux, la sobriété peut s'exercer partout.

La croissance économique

René Schoonbrodt désigne le responsable : « Ces destructions correspondent aux exigences de la croissance économique (...) L'organisation du territoire qui résulte de ces productions/destructions, affermit les inégalités (...) déjà présentes dans tous les secteurs de la vie sociale. Elle ne fait pas partie des enjeux autour desquels s'organise la vie politique, sociale et culturelle du pays. Elle est comme « hors

conflit » ; même regrettée, elle est acceptée par l'ensemble de la société qui a fait sienne l'idée que la barbarie se justifie par la croissance. »

Ce sont, en effet, les forces économiques qui mènent la danse. Pourtant l'équation économique est le plus souvent absente des débats sur l'urbanisme.

Plusieurs facteurs appellent à une révolution dans la manière d'envisager villes et campagnes : l'évolution des perspectives démographiques - influencées par les crises et le télétravail -, la crise climatique, la perte massive de la biodiversité, la fin des énergies fossiles et la justice sociale. La Commission européenne recommande que les politiques tiennent compte de leur incidence sur l'utilisation des sols, de façon à «éviter toute augmentation nette de la surface de terres occupée» d'ici à 2050. La fuite en avant, c'est terminé. Il va falloir changer radicalement la culture de l'espace et organiser sa résilience aux crises.

La tâche qui incombe au politique est cruciale

Comme l'écrivait René Schoonbrodt en 1987 : « reconstruire la ville et sauvegarder la campagne sont des objectifs qui ne seront atteints que par une solide mobilisation de l'opinion publique. » Nous, écologistes, devons assumer cette réflexion. ■

Pour aller plus loin :

- René Schoonbrodt, Essai sur la destruction des villes et des campagnes, Pierre Mardaga.
- Commission européenne, « Lignes directrices concernant les meilleures pratiques pour limiter, atténuer ou compenser l'imperméabilisation des sols ».

Éviter l'avion en faveur du train ?

PAS SI FACILE

(pour le moment en tout cas)



Cet été, je me suis

lancé un défi :

Visiter six villes dans trois pays européens différents sans recourir à l'avion. Serait-il possible de me déplacer uniquement en train ?

Les bienfaits du train par rapport à l'avion sont nombreux: plus spacieux et confortables; les paysages sont bien plus intéressants que des nuages sans fin; la durée des voyages est souvent comparable à celle en avion, si l'on considère le temps perdu dans les aéroports; voyager léger n'est pas une condition, la franchise de bagages étant souvent équivalente à : *si vous êtes capables de les porter, amenez-les*; et finalement c'est bien plus écologique, une priorité pour moi.

Cependant, le voyage en train porte une contrainte remarquable : le prix du ticket par trajet. Les billets ne sont abordables que s'ils sont réservés des semaines, voire des mois, à l'avance. Et cela sans compter les innombrables promotions des compagnies aériennes qui semblent tomber du ciel toutes les semaines. Dans ce contexte, comment encourager

la mobilité durable alors que l'avion, plus polluant, est plus accessible financièrement ?

Ne perdez pas espoir, des solutions existent pour rééquilibrer le système ! Voici trois pistes à poursuivre:

1. Un secteur aérien qui paye le prix plein

À l'heure actuelle, les compagnies aériennes ne paient pas d'impôt sur leur consommation de kérosène (le fiscal direct. Cependant, l'Union européenne est sur le point d'y remédier, ayant récemment proposé la mise en place d'un taux de taxation minimal pour ce carburant très polluant. C'est maintenant aux États européens d'approuver à l'unanimité cette nouvelle mesure, chose malheureusement plus facilement dite que faite.

De même, il faudrait en finir avec les subsides pour le secteur aérien, tels que ceux accordés au fabricant Airbus ou à la construction de nouveaux aéroports, ainsi que le soutien apporté par les pouvoirs publics en cas de crises, comme on l'a vu avec la pandémie du covid-19. Ces avantages et sûretés ne favorisent nullement une transition vers une mobilité durable et ne font qu'encourager le business-as-usual.

2. Un skyscanner pour train

En Europe, il y a un choix assez limité de trains sur une même ligne, puisque chaque pays a effectivement un (quasi-)monopole d'une compagnie sur son réseau. Le résultat pour les voyages internationaux de longues distances: un parcours fracturé en plusieurs petites étapes qui coûte souvent très cher.

Ceci je m'en suis rendu compte personnellement cet été. Pour voyager de la capitale polonaise jusqu'à Bruxelles, il est impossible d'acheter ses billets sur un seul et même site. Il est indispensable non seulement d'augmenter les alternatives ferroviaires, mais également de créer une plateforme permettant de comparer ces différents trajets et d'acheter des billets de trains en quelques petits clics.

3. Une meilleure communication

Il faudrait redonner la gloire aux voyages par chemin de fer. Le programme européen Discover EU tend à offrir un pass interrail gratuit à plusieurs milliers de jeunes âgés de 18 ans, permettant ainsi la découverte du continent à travers une mobilité plus saine et locale. De telles politiques rendant le train accessible devraient être étendues davantage vers d'autres types de populations pour véritablement montrer les bienfaits du train.

Toutes ces mesures sont à prendre à l'échelle européenne puisque le développement de la mobilité durable nécessite la coopération internationale. A titre d'exemple, on ne peut qu'applaudir la récente politique française visant à interdire les vols courts si une alternative par voie ferrée existe en moins de deux heures trente. Mais puisqu'elle ne touche que le territoire français, cette politique n'a aucun effet sur les nombreux vols transfrontières.

Et donc, qu'en est-il de mon défi cet été ?

J'ai pu profiter du train pour la majorité de mes trajets. Mais malheureusement, parcourir Bordeaux-Cracovie était difficilement atteignable par le rail et je me suis laissé tenter par l'un de ces vols à quelques euros.

Tant que le système ne change pas, ce sera bien difficile d'encourager une vraie mobilité écologique. ■



QUAND VOYAGE = AVENTURE

Photo de la page youtube @LouanneManShow



Une façon de voyager

à moindre impact

écologique

À travers ses vidéos, Louanne, une youtubeuse de 22 ans, partage sa passion pour les voyages en train et les microaventures.

« Seule dans un train pendant une semaine », « Je fais le tour de l'Écosse en train et c'est des grosses barres » ou encore « Partir en Laponie sur un coup de tête », ses vidéos nous plongent dans l'ambiance du voyage en train, en sac à dos, en auberge de jeunesse et un peu à l'arrache. De quoi s'inspirer pour nos prochaines vacances.

Les microaventures

Un autre moyen simple de se ressourcer avec un impact faible sur l'environnement est de faire des microaventures.

Dans « 3 jours pour descendre un fleuve en Kayak (c'était dur) », on découvre ce concept d'Alastair Humphreys. L'objectif ? Voyager autrement, c'est-à-dire vivre « une aventure courte, simple, proche et pas chère, mais amusante, excitante, et revigorante en même temps ».

Tu veux tester ? Choisis un endroit à moins de 100km autour de chez toi, consomme local et ne laisse pas de trace de ton passage.

Si tu es à la recherche d'inspiration et de tips pour tes futurs voyages, rendez-vous sur la chaîne YouTube de @LouanneManShow !

Des idées de

microaventures en

Belgique ?

PACK & RAFT

Le concept ? Partir pour une journée ou un week-end dans les Ardennes en mélangeant randonnée et kayak grâce à une embarcation gonflable pliable dans un petit sac à dos.

Plus d'infos : <https://www.packandraft.be/>

LE SENTIER D'ART

Une randonnée de 141 km en Condroz-Famenne bordée de près de 50 œuvres d'art. Le parcours peut être effectué en entier, mais il existe également des boucles plus courtes entre 8 et 50 km.

Se loger ?

- Six aires de bivouac avec des abris artistiques sont prévues le long du parcours. Il est aussi possible d'avoir accès à des aires de bivouac chez des citoyen-ne-s via le site « Welcome To My Garden ».

S'y rendre ?

- Départ possible à partir de la gare de Ciney. ■

L'ART DANS L'ESPACE PUBLIC

une nécessité ?

« L'art est bon pour

le cerveau »

Voilà ce que nous dit le neurobiologiste Jean-Pierre Changeux, et nous complétons : « L'art fait du bien ». Quand on pense aux effets de l'art sur la santé, on réfère souvent uniquement à l'art-thérapie, une approche psychologique et sociale aidant un patient à s'exprimer par les arts¹. Pourtant, l'art est plus qu'un simple moyen d'expression et mérite pour cela d'occuper une plus grande place dans l'espace public et dans les politiques d'aménagement du territoire.

Le street art

Il permet de rendre la culture accessible à tou-te-s les citoyen-ne-s. Il permet également d'embellir nos villes en offrant davantage de couleurs, d'âmes, d'émotions positives, de bonheur et de bien-être dans notre quotidien. En effet, *contempler une œuvre ou s'immerger dans une activité créatrice interpelle les mêmes éléments qui agissent « sur les fonctions cognitives, le bien-être, on pense au neuro-hormones impliquées dans la dépression, le stress, l'anxiété, alors que c'est à ce niveau-là que les bienfaits ont été démontrés », explique une directrice d'un musée*².

Les boîtes à livres

L'installation de boîtes à livres est une deuxième solution pour améliorer l'accès à la culture pour tou-te-s et créer du lien social. Par cet outil, on respecte l'article 27 de la Déclaration des droits humains qui dit que « Toute personne a le droit de prendre part librement à la vie culturelle de la communauté, de jouir des arts et de participer au progrès scientifique et aux bienfaits qui en résultent. »³

Ces beaux principes déjà mis en place de manière concrète dans certains endroits méritent d'être davantage déployés et d'ainsi rendre à l'art sa véritable place dans l'espace public ! ■



¹ https://plus.lapresse.ca/screens/30bd548f-59b4-4ebc-bd6a-4a8641074843_7C_0.html

² <https://www.rtbf.be/article/au-canada-les-medecins-pourront-prescrire-une-visite-au-musee-comme-traitement-10056916>

³ <https://www.un.org/fr/universal-declaration-human-rights/index.html>

PARKING DAY

À Liège

Le 18 septembre dernier, à l'occasion du parking day, les membres d'écolo j Liège ont occupé une place de parking dans le centre de Liège, Place Cockerill.

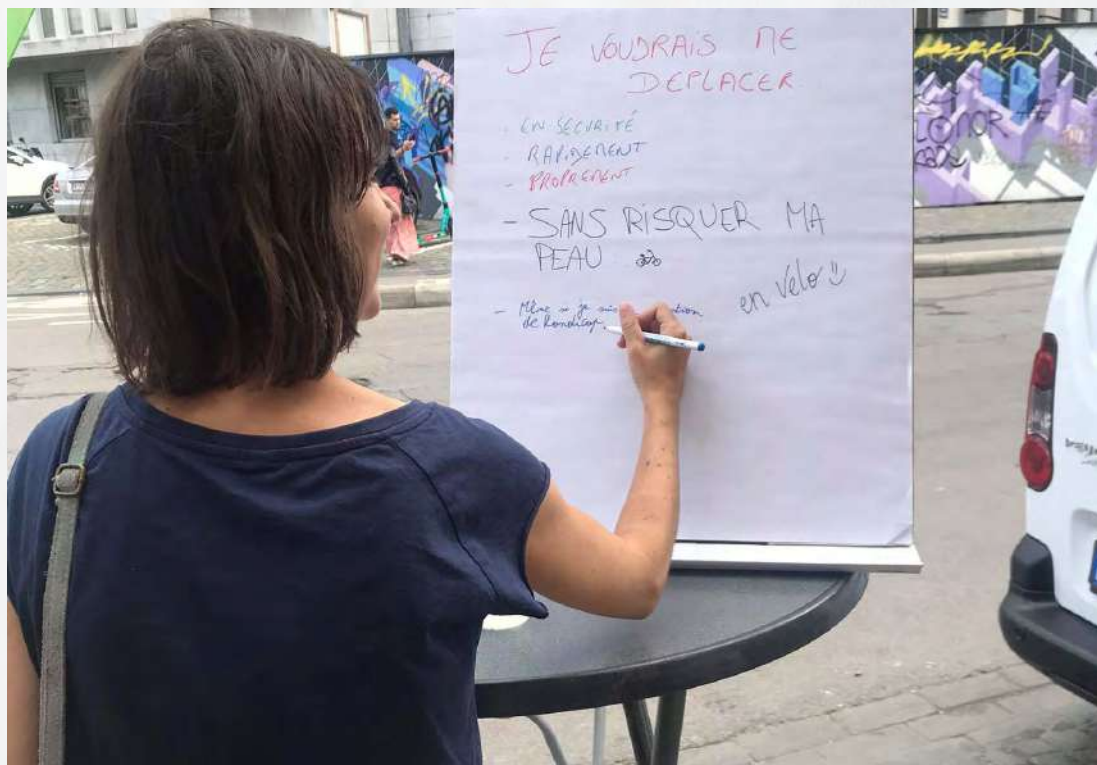
Mais en fait, qu'est-ce que c'est le parking day ?

Il s'agit d'une journée internationale lancée en 2005 aux Etats-Unis.

L'objectif est d'occuper une (ou plusieurs) place(s) de parking, dans un endroit fréquenté de la ville de préférence, et ce afin d'imaginer la ville autrement, avec moins d'espace dédié à la voiture surtout.

La ville de Liège est devenue un enfer pour les piétons et les cyclistes et les travaux depuis quelques mois - pour la mise en place du tram - n'ont rien arrangé.

C'était donc l'occasion d'aborder avec les passant-es la mobilité et l'espace public dans la ville de Liège.



Nous en avons profité pour leur demander comment ils et elles aimeraient se déplacer.

Voici quelques réponses.



En sécurité

La sécurité a souvent été pointée lors de nos discussions, les piéton·nes et les cyclistes ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils-elles circulent dans la ville. C'était déjà le cas avant le début des grands travaux mais ces derniers n'ont pas amélioré la situation.

L'une des principales raisons à ce sentiment d'insécurité est le manque d'aménagement nécessaire pour donner de la place à la mobilité douce.

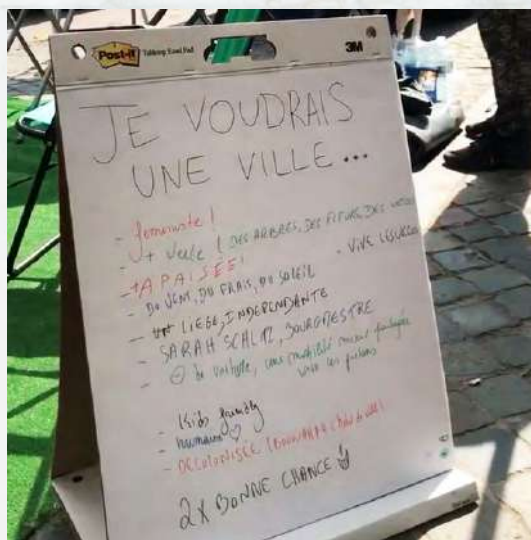
Même si je suis en situation de handicap

Les personnes en situation de handicap ont encore beaucoup de mal à se déplacer, là aussi les aménagements ne sont pas suffisants pour permettre à toutes et tous de se déplacer à tout moment et sereinement.

Sans me faire harceler

Le harcèlement est un phénomène très présent dans nos villes, 95% des femmes affirment d'ailleurs avoir déjà fait l'objet de comportement sexistes dans l'espace public. La lutte contre le harcèlement doit faire partie intégrante de toutes les politiques publiques car il s'agit d'un phénomène systémique, et seules des solutions systémiques peuvent y mettre fin.

Rendez-vous l'année prochaine pour un nouveau parking day ! ■



SÉANCES D'ACCUEIL & D'INFORMATION

Tu es membre écolo j depuis peu ?

Ou tu n'es pas encore membre mais tu es intéressé-e par écolo j ?

Tu es membre depuis 1 an - voire 2 - mais tu n'as jamais eu l'occasion de participer à une séance d'information et d'accueil pour les nouveaux-elles membres ?

Tu fais partie d'un GT ou d'une régionale mais tu ne connais pas trop le fonctionnement, la structure et les moyens de mobilisation possibles au sein d'écolo j ?

Tu as sûrement beaucoup de questions...

Nous te proposons de tout t'expliquer !

Nous organisons plusieurs moments d'accueil dédiés aux membres qui souhaitent mieux connaître et comprendre écolo j.

Cette séance d'information est ouverte à toute-s !

Tu auras l'occasion de nous poser toutes tes questions.

Pour t'inscrire : <https://ecoloj.be/formulaire/inscription-seances-dinformation-sur-ecolo-j/>

QUAND ?

Les mercredis 16 février, 16 mars et 20 avril, à 18h.

QUOI ?

Rencontre d'accueil et d'information sur écolo j.

OÙ ?

Généralement à Bruxelles ou en ligne mais nous nous déplaçons également en Wallonie en fonction du lieu de résidence des personnes inscrites (et des règles sanitaires en vigueur). ■



SHAMPOING SOLIDE

pour cheveux bouclés



MATÉRIEL :

- Ø De quoi faire un bain-marie
- Ø Un moule

INGRÉDIENTS POUR 1 OU 2 SHAMPOING (SELON TON MOULE) :

- Ø 60 gr de tensioactif SCI
- Ø 15 gr de poudre de shikakaï
- Ø 10 à 15 gr d'huile végétale de ton choix
- Ø 15 à 20 gr d'huile essentielle de ton choix
- Ø 10 gr d'eau

Si tu as les cheveux colorés, remplace la poudre de shikakaï par de la poudre de sidr.

Pour un démêlage plus facile, je te conseille de mettre 10g de shikakaï et 5 gr de poudre de guimauve.

Huiles végétales conseillées : coco , bourache, piqui, brocoli, abyssinie

Huiles essentielles conseillées : ylang ylang, tea tree, menthe poivrée, lemongrass.

ÉTAPES :

1. Mélange le SCI avec l'eau, fais chauffer au bain-marie jusqu'à avoir une pâte lisse.

2. Ajoute l'huile végétale et mélange

3. Ajoute la poudre de shikakai et mélange jusqu'à obtenir une pâte homogène

4. Sors le tout du feu et ajoute les huiles essentielles en mélangeant

5. Mets le mélange dans un moule et laisse durcir 24h avant de démouler

REMARQUES :

Si tu n'es pas habitué-e aux shampoings naturels, tes cheveux peuvent être poisseux aux premières utilisations.

Si c'est le cas, utilise un après-shampooing pour contrecarrer cet effet.

Ce shampooing convient également aux cheveux lisses.

OÙ ACHETER LES INGRÉDIENTS ?

- Aramazone (en ligne)
- Waam cosmétiques (en ligne et disponible dans les magasins Di)

Pour t'aider à prendre soin de tes cheveux ondulés, bouclés ou crépus, follow @lapetitegaby sur Instagram et YouTube. ■

LA RECETTE DE SAISON

Gratin de patates douces au chèvre et noisettes

Sur base d'une recette de Sandra Thomann disponible sur <https://cuisine-addict.com>

TEMPS: 15 min (préparation) + 35 minutes (cuisson) **NOMBRE DE PERS:** 4 **PRIX:** 2€/pers

CONSERVATION: 4 jours au réfrigérateur et jusqu'à 3 mois au congélateur

INGRÉDIENTS

650g patates douces
1 petit oignon
20 cl crème liquide
1 bûche de chèvre
50 g parmesan râpé
30 g noisettes
sel et poivre
Facultatif : de la coppa
(pour les non végétarien-ne-s)



PRÉPARATION

Pour commencer, épluche les patates douces et coupe-les en cubes d'environ 1 cm.

Porte un grand volume d'eau à ébullition puis fais-y cuire les cubes de patates douces jusqu'à ce qu'ils soient tendres (10/15 minutes selon la taille).

Pendant ce temps, émince finement l'oignon et fais-le revenir dans une poêle.

Lorsque les patates douces sont cuites (il faut pouvoir enfoncer une fourchette facilement dans les morceaux), égoutte-les.

Ensuite, verse-les dans un contenant avec l'oignon émincé et écrase le tout en purée. Ajoute-y la crème, sale et poivre à ton goût et mélange bien.

Répartis la moitié de la purée dans un plat à gratin*. (Personnellement, je n'avais plus assez de patates douces, j'ai donc fait trois ramequins pour cette fois, mais je conseille le grand plat.)

Recouvre de la moitié du chèvre coupée en rondelles. Puis refais une couche de purée et de chèvre.

Saupoudre le dessus du gratin de parmesan râpé et parsème de noisettes concassées.

Enfourne pour 25 minutes à 190°C. (Surveille la cuisson car elle dépend de ton four.) Si jamais le plat n'est pas encore chaud, mais brunit trop vite, couvre-le d'une feuille de papier cuisson. ■

* Tu peux ajouter de la coppa à ce moment dans le plat pour les non végétarien-ne-s.

**MAIS MOI AUSSI
JE FAIS DES EFFORTS :
J'AI CHOISI UNE HYBRIDE !**

BON... LÀ J'AVOUE, ELLE EST
DÉCHARGÉE MAIS QUAND MÊME...

Brrr
Brrrr
Brrrrr
Brrrrrr



Amné 2022

REJOINS-NOUS !



CAMPUS

écolo j ULB
ulb@ecoloj.be
écolo j ULg
ulg@ecoloj.be
écolo j UCL
lln@ecoloj.be
écolo j SAINT-LOUIS
saintlouis@ecoloj.be

PROVINCE DE NAMUR

écolo j Namur
namur@ecoloj.be

PROVINCE DE HAINAUT

écolo j Picardie
picardie@ecoloj.be
écolo j Centre
centre@ecoloj.be
écolo j Charleroi
charleroi@ecoloj.be
écolo j Mons-Borinage
mons@ecoloj.be

PROVINCE DE LUXEMBOURG

écolo j Luxembourg
luxembourg@ecoloj.be
écolo j Arlon
arlon@ecoloj.be

PROVINCE DE LIÈGE

écolo j Huy-Waremme
huy-waremme@ecoloj.be
écolo j Liège
liege@ecoloj.be
écolo j Verviers
verviers@ecoloj.be
écolo j Ostbelgien
ostbelgien@ecoloj.be

RÉGION DE BRUXELLES

écolo j Bruxelles
bruxelles@ecoloj.be



JUMP c'est le magazine d'écolo j

Retrouve son blog avec des recettes de saison, des DIY et tous ses dossiers thématiques sur www.ecoloj.be/jump !

Rue Van Orley 5 | 1000 Bruxelles | 02 218 62 00 | info@ecoloj.be | N° d'entreprise : 0877 222 468 | RPM Bruxelles

BE51 0682 4362 8762