



Reproduction interdite du logo (Merci à son inventeur)

N° 2 (juillet 2010)

Gazette d'écologie politique à Sucé sur Erdre ... et ailleurs

EDITO : le PÉRISCOPE entre en hibernation.

Cela fera sans doute plaisir à tous ceux/celles que le type d'infos diffusées par le PÉRISCOPE hérissait. Ces gens là auront, au moins à court terme, raison de se réjouir de la mise en sommeil de ceux/celles qu'ils appellent les "écologues". Petite au niveau planétaire, mais importante au niveau local, c'est une bataille perdue de plus pour la sauvegarde de la planète que ces infos essayaient de promouvoir. Il nous a donc paru nécessaire d'expliquer pourquoi.

Tout d'abord, il est indispensable de préciser que notre gazette, née en juillet 2007, ne visait absolument pas à promouvoir la défaite de la municipalité précédente, même s'il n'y avait pas grand chose à espérer côté Développement Durable de cette équipe (goudron rouge 50% plus cher que le noir aux frais du contribuable, granit importé de Chine pour les aménagements, gneiss très onéreux et importé d'Europe de l'Est pour les pavages, bois exotique pour cacher les palplanches des quais, éclairage public allumé jusqu'à 1h30 en centre ville...)

Deux numéros (0 et 1) du PÉRISCOPE sont parus, le dernier juste avant les élections municipales de 2008, puis plus rien jusqu'à aujourd'hui. De Mars 2008 à Janvier 2009, la charge de travail municipal de Jean-Paul ne lui a guère laissé de temps libre. Christian et Paskal étant très chargés eux aussi sur le plan associatif (ACIPA, LPO...), nous n'avons pas réussi à sortir plus vite ce n°2 que nous voulions pourtant rédiger, ne serait-ce que pour prouver que le PÉRISCOPE n'était pas inféodé à l'élection municipale.

1) Les raisons de continuer :

C'est une évidence, ce n'est pas la matière à articles qui manque. Et pas, non plus, la conviction qu'il est temps que tous ceux/celles qui ne sont pas des égoïstes profonds et/ou qui ne se contentent pas de discours sans action, se remuent sérieusement sans attendre les autres qui, de toute façon, ne bougeront que contraints et forcés. Ce n'est qu'en rassemblant des gens honnêtes, et donc de bonne foi, pour renverser ce système destructeur de milieux naturels, espèces, ressources, liens sociaux fraternels et liberté (la vraie, pas celle de Big Brother), que nous aurons une chance d'atténuer la terrible catastrophe écologique et humaine qui se profile.

L'enjeu est bien là : l'urgence est de détruire ce système où la finance nous a créé une économie à 95% virtuelle et où les banquiers, affairistes et actionnaires sans scrupules en tous genres, étalent leur cynisme en plein jour : ne sont ils pas repartis "comme en 14" avec leurs bénéfices et leurs bonus alors que la crise a projeté dans le chômage bon nombre de ceux/celles qui n'y étaient pour rien? Et les dégâts environnementaux générés par ce système sont aussi connus que prévisibles puisque tout y est marchandise!

Le temps des atermoiements est dépassé depuis longtemps déjà. Celui des concessions est fini puisqu'il s'agit, ni plus ni moins, de notre survie et de celles des générations futures, donc de nos propres enfants. Sommes-nous donc infondés en tant que parents responsables à réclamer un autre avenir pour eux que celui de consommateur béat? Il y a donc lieu d'agir et, pour commencer, se remettre en cause chez soi, à son travail et dans ses loisirs. Cette remise en cause est auto-productive en ce sens que les questions amènent les questions...et les réponses chez les gens honnêtes.

2) Les raisons d'hiberner :

Croyant motiver les Sucéen(ne)s par le contenu, nous avons inséré un coupon de prise de contact dans le n°1. Nous avons eu une dizaine de retours écrits et seulement 5 personnes à assister à l'une de nos réunions. Du côté du gel des parutions évoqué plus haut, aucun retour de qui que ce soit extérieur à l'équipe : constat cinglant d'échec ?

Il faut ajouter que sortir un numéro, c'est :

- onéreux : 2100 exemplaires de 4 pages, cela fait 4200 feuilles de papier soit presque 9 ramettes pour un coût de 45€; auquel il faut ajouter une cartouche de toner pour l'impression à 80€, soit 125€ par numéro

- prenant : le temps de la rédaction des articles, de la composition du numéro, de l'impression (14h), puis de la diffusion (4 ½ journées pour 4 personnes, soit 16h).

- polluant, de fait, notamment au niveau de l'énergie consommée par le poste informatique (UC + écran) et l'imprimante; à raison de 10 pages/minute, le temps d'impression est donc de 840 mn soit 14 heures de consommation d'énergie.

3) La conclusion :

Alors, vu les retombées minimales que nous avons pu mesurer, vous aurez compris que cet investissement militant reposant sur trop peu de personnes ne nous semble pas raisonnable.

Les Sucéen(ne)s ont été trop nombreux à "rester de glace". Etait-ce un avant goût de Copenhague et de la difficulté à sortir des sentiers battus ? Qu'elle soit dans nos foyers, dans nos mairies, ou plus largement que cela, cette lenteur de prise de conscience à préserver Dame Nature est malheureusement réelle. Le quotidien et ses habitudes sont là.

Il y avait une invitation à mettre en commun dans les 2 premières gazettes. Ça n'a pas assez "gazé". Serait-ce une autre preuve du repli sur soi que notre société dite "moderne" engendre ?

L'impatience étant un vilain défaut, le Périoscope va hiberner car le peu de fertilité du terrain a cassé la motivation de ses rédacteurs à prolonger ce travail... en tout cas pour un temps.

Nous remercions très chaleureusement les personnes qui nous avaient répondu favorablement, et qui seront sans doute attristées par cette "congélation". A celles-ci, et aux autres qui nous regretteront même si elles ne se sont pas manifestées, ci-dessous un dernier "cadeau" d'articles, que les autres sont quand même invitées à lire et à méditer.

C, JP et P

Le Périoscope : 212 rue d'Angleterre Sucé sur Erdre

Et si on adoptait la conduite automobile anticipative ?

Mais, kézako ? La conduite anticipative consiste à accélérer juste ce qu'il faut pour n'utiliser les freins que lorsque cela est vraiment nécessaire, c'est à dire pour s'arrêter ou en cas d'urgence. Dans quel but ? D'abord, rejeter beaucoup moins de particules dans l'environnement. Lorsque les freins sont utilisés, les plaquettes ou tambours s'usent en libérant de très fines poussières qui se dispersent en roulant. L'environnement n'a pas besoin de ces particules pas très sympathiques. De plus, user moins ses freins réduit le coût d'entretien du véhicule sur ce poste bien évidemment.

Deuxième avantage non négligeable de ce type de conduite, une économie de carburant, donc de pollution et d'argent. Petite explication : essentiellement, lorsqu'une masse se déplace, elle consomme de l'énergie. Celle ci est fonction de la masse elle-même évidemment, mais aussi des frottements internes et externes à cette masse, de la vitesse à laquelle elle se déplace et enfin des variations de cette vitesse. Sur le premier paramètre, la masse du véhicule, le seul levier dont on dispose est de ne pas transporter de choses inutiles. Sur le second, c'est l'entretien du véhicule (graissage) qui diminuera ses frottements internes. Sur le troisième, il convient de savoir que les constructeurs se préoccupent de celui-ci par l'aérodynamisme du véhicule pour diminuer sa consommation. Et cet aérodynamisme peut être mis à mal par ce que l'on transporte sur le toit, ne serait ce que de simples barres de toit ; d'où l'absurdité de laisser ses barres (ou galerie) sans rien dessus. En ce qui concerne la vitesse, il est connu que plus on roule vite, plus on consomme.

Nous arrivons ainsi au dernier paramètre, les variations de vitesse, sur lequel la conduite anticipative influe. Pour mettre quelque chose en mouvement, il faut vaincre son inertie, et lorsqu'on veut arrêter ce mouvement, il faut dépenser l'énergie utilisée pour le mouvement dans un système de freinage. On s'en rend compte lorsqu'on doit, par exemple, freiner un chariot à la main dans une pente descendante. Conclusion, en conduite classique, plus on change souvent de vitesse par des coups d'accélérateur et plus on doit, tôt ou tard ralentir par des coups de frein; autrement dit, plus on combat l'inertie par accélération/freinage, plus on consomme.

Comment faire ? C'est surtout une prise de conscience. Pour illustrer la méthode, on peut se rappeler le clip vidéo qui avait été diffusé à la télévision dans les années 70 après le choc pétrolier de 1973. On voyait 2 véhicules côte à côte arrêtés à un feu rouge. Lorsque le feu passait au vert, le véhicule de droite démarrait doucement et accélérât progressivement jusqu'à adopter une vitesse qui... Pendant ce temps, l'autre véhicule démarrait brutalement, accélérât beaucoup... et freinait en arrivant au feu rouge suivant un peu plus loin. Au moment où le second feu passait au vert, le premier véhicule arrivait juste à propos pour passer aussitôt, sans avoir à freiner ou accélérer, grillant ainsi la politesse à celui qui attendait. Le fait de "coller" le véhicule qui précède est aussi un bon moyen pour se voir obligé de freiner fréquemment.

Est il utile de préciser que ce type de conduite peut être appliqué facilement partout où il est prévisible que l'on va être obligé(e) de freiner si l'on arrive trop vite (approche de rond-point ou de feu de circulation, embouteillage...)? D'ailleurs, le code de la route ne signifie t'il pas que conduire c'est, fondamentalement, prévoir? Alors, convaincu(e) ?

JP

La NEF, vous avez dit la NEF?

Vous avez la chance de pouvoir placer un peu d'argent mais vous voulez que cela ne nuise ni à l'environnement, ni à l'humanité. La NEF (Nouvelle Economie Fraternelle) est là pour cela. C'est le but de cette société financière, adossée au Crédit Coopératif; il y a même une agence à Nantes et en projet la création d'une banque éthique Européenne : www.lanef.co

Label forestier PEFC : une imposture derrière une belle façade ?

Tout citoyen un tant soit peu sensible à la protection de l'environnement qui désire acheter du bois, se penche sur les labels qui lui sont proposés. Bien évidemment, le bois exotique est en général à bannir même certifié, son transport générant une dépense d'énergie qui ne se justifie pas. En ce qui concerne les labels, deux sont principalement proposés : FSC ⁽¹⁾ et PEFC ⁽²⁾

Le premier permet ainsi au consommateur ou au public d'identifier le bois et ses produits dérivés issus d'une forêt bénéficiant d'une gestion forestière respectant les principes du développement durable tels que définis à Rio en juin 1992, c'est-à-dire écologiquement adaptée, socialement bénéfique et économiquement viable.

Toutefois il est reproché à ce label de masquer son bilan carbone pour les bois exotique ou du Nord de l'Europe (transport par bateaux et/ou camion). L'autre reproche que l'on peut lui faire est d'encourager l'utilisation de bois exotique au détriment du bois local.

Quant au second, le label PEFC, celui-ci poserait aussi quelques problèmes...Moins médiatisé que le label FSC, le label PEFC fut créé en 1999 par l'industrie du bois pour « promouvoir une gestion durable des forêts ». Reconnu à l'international depuis 2003, il est aujourd'hui apposé sur bon nombre de produits que nous rencontrons au quotidien : magazines, meubles en bois, emballages papier, papier hygiénique etc.

Les seules conditions requises pour être certifié consistent en un formulaire à remplir en vue de l'inscription ainsi que l'envoi d'un chèque de cotisation. Passée cette démarche, le propriétaire est autorisé à vendre du bois estampillé PEFC. D'après l'organisation "Les Amis de la Terre": « De nombreux propriétaires pourtant certifiés depuis des années n'ont jamais été contrôlés par un auditeur indépendant ». Quand bien même ces contrôles existeraient, le cahier des charges est loin d'être aussi contraignant que ceux existants dans ce domaine. On eut ainsi y trouver des termes comme « s'efforcer de » ou « prendre des dispositions ». D'après les enquêteurs, ce flou entretenu aurait permis à de nombreuses coupes rases de se voir éco-certifier.

Autre pratique suspecte, si la demande de certification des propriétaires est censée être une démarche volontaire et autonome, il apparaît que nombre de demandeurs cèdent à la pression exercée par les exploitants forestiers et les coopératives. Selon "Les Amis de la Terre", certaines coopératives iraient même jusqu'à envoyer des courriers à leurs adhérents, interprétant l'absence de réponse comme un assentiment en vue d'obtenir la certification! Pire! PEFC serait « un label international qui « verdit » le bois issu du pillage des forêts primaires ». Ainsi, en Tasmanie, des forêts primaires, rasées et incendiées au napalm, bénéficieraient actuellement de l'éco-certification PEFC.

Les pratiques forestières ont très peu évolué et les pouvoirs publics ont encore une fois préféré miser sur la certification plutôt que de renforcer la loi forestière. Les Amis de la Terre, soutenus par deux autres fédérations d'associations locales (3), ont décidé de saisir la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) sur le motif que ce label est de nature à tromper le consommateur.

L'autre façon de protéger les forêts est d'être vigilant quant à la provenance, la certification. En faisant simple, du bois local aura toujours un bilan carbone moindre et le citoyen aura les moyens de vérifier les conditions d'exploitation. Pour les sceptiques, un documentaire a visionner:
<http://www.telemillevaches.net/>

1- FSC est l'acronyme de Forest Stewardship Council

2- Programme for the Endorsement of Forest Certification schemes ou Programme de Reconnaissance des Certifications Forestières.

3-Fédération départementale Corrèze Environnement, Franche-Comté Nature Environnement

Allumage des feux de véhicule : ne faisons pas n'importe quoi!

Il semble devenu habituel chez certain(e)s d'allumer les feux de croisement de leur véhicule dès qu'il fait gris, qu'il pleut un peu, qu'il y a du brouillard dans les champs, qu'il va faire nuit dans un certain temps ou bien qu'il fera grand jour plus tard. D'autres poussent le bouchon encore plus loin en allumant toute la journée, y compris par grand soleil : là, le prétexte de la "géniale" technologie d'allumage automatique par l'ordinateur de bord qui décide à la place du conducteur ne peut même plus servir d'excuse. Faut-il évoquer aussi les feux de brouillard utilisés en supplément à la moindre petite brume alors que la visibilité n'est pas remise en cause (l'automobiliste venant d'en face appréciera l'éblouissement possible causé par cet excès d'éclairage pourtant interdit lors des croisements). Il est également de notoriété publique que la visibilité des piétons en agglomération éclairée est moins bonne à cause de l'éblouissement causé par les feux de véhicules (reflets du sol mouillé en cas de pluie), alors que l'éclairage public suffit largement à la visibilité. A vouloir "sécuriser", c'est l'inverse qui se produit.

Pendant ce temps, c'est autant d'énergie de gaspillée, donc de pétrole, d'argent et de pollution. Petit calcul : une estimation grossière de consommation due à ces éclairages allumés inutilement, donne 100W produits par l'alternateur qui sont à multiplier par 3 (rendement des équipements), donc 300W; si l'on prend 50000 véhicules à rouler par exemple dans l'agglomération nantaise, cela fait un gaspillage de 15MWh par heure!

A une époque, le gouvernement, dans un éclair de génie aussi habituel que déplacé en matière de développement "durable", avait voulu imposer l'allumage 24h/24. Les motards ont fait valoir à juste titre que cela nuisait à leur visibilité donc à leur sécurité; et le succès n'a pas été au rendez-vous puisque les automobilistes, pas si stupides que les promoteurs du projet le pensaient, n'ont pas tous obéi. Mais il en est hélas resté des traces puisqu'aujourd'hui il n'est pas rare de croiser tel ou tel véhicule avec ses feux allumés alors que la visibilité ne le justifie absolument pas.

Allez, faisons un effort : n'allumons plus nos phares de jour, même s'il pleut un peu ou qu'il fait gris. La planète, mais aussi votre portefeuille ne s'en portera que mieux

JP

On jette **gras** !

À l'évidence, les démolisseurs/recycleurs automobile sont submergés par le volume des véhicules en provenance des garages qui ont mis à profit la « prime à la casse ». En leurs temps, si les Jupette et Baladurette avaient pu avoir en partie un effet bénéfique sur la sécurité automobile en reléguant à la casse des véhicules très abimés, de nos jours ce n'est plus ce qui motive l'opération. Aujourd'hui, le thème véhicule propre-véhicule sale est mis en avant.

Mais qu'est-ce donc qu'un véhicule (ou moteur) propre? Idem pour le sale ? Exemple: Monsieur ou Madame X ont un véhicule en bon état, de faible kilométrage voire un peu plus, et parcourent assez peu de kilomètres par an. Souhaitant « profiter » de la prime à la casse, ils achètent du neuf. Leur ancien véhicule est repris par le vendeur, sa carte grise prend directement le chemin de la préfecture, mais quelle énergie faudra-t-il dépenser pour éliminer le déchet ? Difficile à dire aujourd'hui.

En outre, la quantité d'énergie nécessaire à la fabrication d'une voiture neuve équivaut à peu près à 50% du volume de carburant qu'elle aura consommé pendant sa durée de vie moyenne. Laissons nous donc aller à un petit calcul. En partant d'un kilométrage total moyen de 200 000 kms et d'une consommation de 6 litres au 100 kms pour un conducteur peu énervé, le résultat donne 12 000 litres. On peut donc retenir que fabriquer revient à liquider au moins 6 000 litres de carburant. La voiture de M. et Mme X avait parcouru 100 000 kilomètres. Compte tenu du kilométrage moyen

annuel, il aurait fallu 7 ans pour qu'elle atteigne les 200 000 kms. M. ou Mme X n'ont-ils pas acheté une voiture neuve... mais sale ?

Pour peu que l'entretien normal ait été fait, les mécaniques ont une fiabilité bien supérieure à 200 000 kms. Que dire alors des véhicules au kilométrage supérieur, qui ont bénéficié de réparations récentes et qui finissent de but en blanc au cimetière ? Il a bien fallu les fabriquer aussi... les pièces de rechange. Idem pour ceux nécessitant des travaux minimes. Subventionner la construction automobile pour maintenir des emplois, soit. MAIS les médias ne se font l'écho que de la seule évolution des ventes des constructeurs (c'est à qui aura fait son petit pourcentage positif par rapport à la même période l'an passé).

Étonnamment, tout le secteur de la distribution de pièces détachées pour la réparation est très peu interrogé. Il est en grave difficulté mais qui le sait ? Depuis longtemps, à la vue des parking des garages engorgés par des véhicules neufs ou récents en attente d'acquéreur, tout porte à croire qu'on s'est tiré une balle dans le pied. Des mutations économiques auraient pu être faites depuis longtemps pour transvaser peu à peu des emplois de la fabrication automobile vers des emplois de la réparation. Quitte à subventionner, mais alors pourquoi pas un coût de remise à niveau du véhicule qui redeviendrait raisonnable pour le particulier.

A cela, ajoutons aussi la remise en cause de l'appellation « Véhicule Économiquement Irréparable » utilisée par les assurances et qui génère bon nombre d'excès lors de menus accrochages. Appellation non contrôlée. Voici un fait parlant qui pointe le peu de considération envers les matières premières : un démolisseur achète en moyenne 20 à 40 euros un véhicule provenant de la « prime ». Véhicule devenu encombrant parmi tant d'autres. Enfin, est-il nécessaire d'évoquer le fait que les véhicules récents sont quasiment tous équipés d'une clim, véritable pied-de-nez à la protection de la planète?

C

Toujours plus moins cher?

Si, comme d'autres, « notre ami » Leclerc a si bien prospéré, c'est qu'il s'est placé sur un créneau porteur, celui de l'appétit insatiable à s'entourer de choses, et désormais de « services », dont l'utilité réelle est très souvent plus que discutable. Consommons, consommons, il en restera sûrement quelque chose (les ruines de cette société peut-être?). La mondialisation marchande en plein essor permet à presque tous nos concitoyen(ne)s d'accéder à bas prix à des biens fabriqués aux antipodes. Il y a bien quelques couacs (lait à la mélamine, canapés « Conforama »...), mais quel bonheur de pouvoir acheter tout et n'importe quoi grâce à l'exploitation des travailleurs de là-bas.

Les affairistes de tous poils, savent en profiter, pour le bonheur des mafias qui trouvent grâce au commerce international des biais pour blanchir l'argent « sale ». Cela va loin. On peut l'illustrer par 2 exemples. Côté gens « ordinaires », certains prennent leur voiture pour aller acheter dans des commerces extérieurs à leur commune ce qu'ils pourraient acheter localement sous prétexte de gagner quelques euros ou de se promener. Côté « grande » distribution, on peut trouver en Loire-Atlantique du lait produit dans le Nord ou dans le Centre, et, dans les Pyrénées-Atlantique du lait venant de Loire-Atlantique! Cherchez l'erreur...

Dans ces 2 exemples, les conséquences évidentes sont un petit gain pour le portemonnaie de l'acheteur, un gain appréciable pour les commerçants concernés et une perte globalement considérable pour la planète : gaspillage d'énergie primaire et pollution dans le transport. Insidieux, mais bien là, les dégâts causés par la mondialisation sont colossaux. Les tonnes de granit de nos chers quais à Sucé viennent de très loin. Il est facile d'imaginer le coût environnemental que cela implique. Quant au coût social, hormis le fait de ne pas valoriser le granit (ou la pierre) local(e) et les emplois à la clef, il est d'évidence que les ouvriers, chinois ou autres, ont dû l'extraire pour un salaire de misère et des conditions de travail inimaginables chez nous, le

tout pour la « beauté » de nos quais. Quelle honte!

Il n'y a pas, loin s'en faut, que le granit. Il m'a fallu 6 mois pour trouver un fabricant (new balance US) de chaussures de course à pied qui fabrique encore en Europe. Les « grands » Français font fabriquer en Asie, pour le grand intérêt bien compris de leurs actionnaires; et celui de nos chômeurs? Jusqu'où irons-nous? Le système pourra perdurer tant qu'il trouvera suffisamment d'acheteurs qui, des bas revenus (ce qui peut se justifier, mais les ouvriers des années 60, eux, faisaient bien avec les « moyens du bord ») aux revenus confortables, ne se posent pas la question de savoir s'ils ne sont pas en train de scier la branche sur laquelle nous sommes tous assis(e)s.

Le jour pas si lointain où chinois, indiens ou autres, nouveaux maîtres du monde, dicteront leur loi commerciale, que ferons nous puisque nous avons cassé notre tissu industriel à coups de délocalisation? Pour qui suit l'actualité chinoise, il est connu que leurs dirigeants (en toute habileté puisqu'ils disposent désormais d'une industrie colossale) pensent désormais à réorienter la production vers le marché intérieur de près de 1,5 milliards d'individus. Cela signifie qu'ils pourront potentiellement faire monter les prix de ce que nous importons; quel poids aurons nous face à leur marché intérieur?

Isolé, chacun(e) d'entre nous ne peut guère, si ce n'est de s'efforcer d'acheter « made in France », autant que faire se peut, autant que vrai ce soit. Mais si, nombreux, on titille aussi les commerçants en réclamant cela, qui implique la relocalisation de l'industrie, on a une chance d'accélérer le retour de balancier que les catastrophes écologiques et économiques (que ce système va quasi-certainement provoquer) nous obligeront à enclencher.

JP

REGARDS sur ... SUCE Sur ERDRE

Depuis quelque temps, le bulletin municipal nous fait découvrir des élus au travers d'interviews. Cela nous a donné l'idée de jeter, nous aussi, un regard sur l'activité de la municipalité à travers le filtre du développement soutenable. Voici quelques exemples :

1) ce qui a été fait :

-pistes cyclables : un petit bout derrière l'immeuble du Prieuré, mais pas très visible et qui pourrait être prolongé par de la peinture au sol jusqu'à la rue Descartes, d'un côté, et à la levée du pont, de l'autre, en attendant une suite. Des tracés au sol, près de l'école publique et dans le lotissement de la Havardière qui ne débouchent sur rien d'autre également pour le moment. C'est mieux que rien, mais c'est loin d'être la priorité en la matière, puisque le danger pour les cyclistes est bien plus présent sur les routes à forte circulation que dans les lotissements. Côté route de Casson, le trottoir partagé cycles/piétons, envisagé au début de la municipalité semble mal en point avec les espaces verts (sont-ils utiles, et sécurisants pour les personnes qui les entretiennent?), et les places de stationnement, sauf à devenir du gymkhana. A quand un véritable réseau cyclable à Sucé, par la remise en cause des aménagements (espaces verts et parking) de la route de Carquefou, de la rue de la mairie et de la route de St Mars, par la pose de marquage au sol en attendant mieux, et par une véritable prise en compte des 2 roues dans les projets à venir (tram-train_même si un retard s'annonce_, route de la Chapelle, route de Nort, route de Treillières...). Quand les enfants de Sucé pourront ils rejoindre à vélo les équipements sportifs ou les écoles sans avoir à rouler sur les trottoirs ou prendre des risques réels?

-appuis vélos : ça y est, depuis un certain temps, il y en a. Mais, ils sont parfois trop serrés (cimetière, port...) ou mal placés (église...). C'est dommage!

-- prise de position claire contre le projet de nouvel aéroport. Cette position, prise par l'équipe majoritaire avant même les élections municipales de 2008, va en s'amplifiant sur ce sujet majeur. On ne peut que se réjouir de l'efficacité constatée. L'argumentaire est en phase avec celui de la

coordination des 33 associations opposées au projet. Nous ne développerons pas ici, tant l'information est dispensée de tous bords (nous contacter si besoin était).

2) ce qui semble en cours :

- une remise en cause des jardinières de fleurs suspendues, ineptie sur le plan écologique; allez, encore un effort pour tout supprimer ce qui fera faire des économies à la commune
- un paillage des espaces verts par copeaux de bois

3) ce qui n'a pas changé :

-l'éclairage public s'éteint toujours vers 1h30 en centre ville, gaspillage d'énergie et d'argent public (il est regrettable que l'effort qui semble avoir été fait au niveau des heures d'allumage le soir et d'extinction le matin n'ait pas été prolongé jusque là), l'arrosage automatique mal réglé des espaces verts, l'usage d'herbicide sur la voirie..

Post-scriptum : il convient toutefois de signaler l'aide efficace apportée par la mairie au fonctionnement de l'AMAP; une suggestion : faire "de même" pour le co-voiturage : emplacement, signalétique et hébergement sur le site municipal

Ca déborde !

Toujours plus de poubelles ! Un kg tous les jours par habitant...Que pouvons-nous faire pour diminuer les tas d'immondices que nous générons chaque jour? (1 kg/j/habitant) en sachant que 80 % de ces déchets sont incinérés. Nos incinérateurs hyper performants rejettent des substances très toxiques : dioxines, HN3,...A part trier et prendre son cabas pour aller faire ses courses au lieu de faire la collection des sacs en plastique, nous avons la sensation que nous n'y pouvons pas grand-chose. Pourtant quelques gestes simples s'offrent à nous :

1- 29% des déchets sont biodégradables. Donc mettre en place un composteur dans la cour ou dans le jardin est un vrai geste pour l'environnement qui permet de diminuer les déchets que nous jetons et en bonus notre composteur génère du bon compost pour nos plantes.

2- acheter en vrac, sans emballage ou avec le moins d'emballage possible. Eviter les plats préparés, la viande sous plastique et le fromage en barquettes, les gâteaux emballés individuellement, les yaourts et les crèmes en pots individuels. Cuisiner soi-même de bons petits plats, faire des gâteaux, des crèmes et des yaourts... Nous pouvons acheter au détail, en vrac, ça prend peut-être un petit peu plus de temps et nécessite souvent de boycotter les hypermarchés mais par ailleurs, n'est-ce pas infiniment plus sympathique de choisir le contact humain et de faire ses courses dans les « petits » commerces plutôt que d'expédier la « corvée » dans l'anonymat des hypermarchés ?

3- Privilégier ce qui est ré-utilisable et réparable. Evitons les produits jetables. C'est intéressant pour la planète et aussi pour notre porte-monnaie.

Il est évident que la gestion des déchets relève de la responsabilité de chacun de nous et que la meilleure façon reste encore d'en générer le moins possible. Nous nous y employons au sein de notre foyer et notre fierté est de sortir notre poubelle le moins possible. Et puis il y a aussi d'autres déchets "invisibles" que nous produisons indirectement : les déchets nucléaires :

Pour connaître les bons gestes pour réduire nos déchets : www.reduisonsnosdechets.org

Jamais sans mes branchies ! Ni sans mon Périscope !

" Nous nous sommes jusqu'ici comportés comme si la Terre pouvait supporter sans broncher nos pires actions ; il nous faut désormais comprendre qu'elle est entre nos mains, et qu'elle est fragile. Pour commencer, il nous faut faire l'inventaire de notre "propriété de famille" et décider de ce que nous pouvons abandonner ou détruire et de ce que nous devons absolument préserver. Parmi ces biens les plus précieux, il faut compter la couche d'ozone présente dans la haute atmosphère ; elle est certes peu épaisse (quelques millimètres) mais elle nous protège contre les rayons ultraviolets. Ce n'est qu'après la constitution de cette couche, il y a plus d'un milliard d'années, que les premiers êtres vivants ont pu quitter le milieu marin et s'aventurer sur les terres émergées. La détruire en utilisant l'atmosphère comme une poubelle, c'est condamner toute forme de vie hors des océans".

Albert Jacquard, biologiste, généticien : "De l'angoisse à l'espoir"