

Opinion

DR
Éric De PlaenAdministrateur Natagora et Canopea
(s'exprime à titre personnel)

■ Un souhait pour beaucoup de Belges, une contrariété pour des lobbys, un investissement dans notre capital nature, et une obligation européenne dont l'échéance approche. Forêts, zones agricoles, eaux et maillage face à la densité des routes : y a plus qu'à !

nourrissage n'a pas montré d'efficacité pour éviter les dégâts aux cultures. Par contre, il accroît un capital commercial qui est préjudiciable à l'intérêt général.

Les zones agricoles

C'est l'écosystème le plus dégradé. Les oiseaux des champs, les fleurs messicoles et les insectes pollinisateurs se portent mal. Les causes sont connues : agriculture intensive, pesticides et engrais en quantité, suppression des mares, des haies et des bosquets.

Même les prairies deviennent des déserts biologiques. Les prés font place à des cultures de ray-grass amendés au lisier, ou à du maïs fourrage, qui requiert des pesticides mais n'attire aucun butineur. L'essor de l'ensilage et les fauches de plus en plus précoces suppriment les fleurs avant la floraison, les insectes avant la reproduction, et les nids d'oiseaux au sol avant la fin de la nichée. Résultat : beaucoup de "petites vies" disparaissent.

La taille des haies est souvent un massacre. Elles deviennent impropres à la faune. Pourtant, elles abritent de précieux auxiliaires des cultures, mangeurs de ravageurs. La haie est un atout pour la parcelle, pas une perte.

Pesticides et engrais s'infiltrent partout : dans les sols, les eaux et nos assiettes. Or, l'agriculture a besoin d'une nature en bon état, pas de parcelles aux soins intensifs permanents. C'est l'agrochimie qui gagne de l'argent, pas l'agriculteur. Les premières victimes des pesticides sont les agri-

culteurs et les riverains.

Eaux courantes

Protection de la nature et lutte contre les inondations réclament plus d'évolution naturelle des cours d'eau et moins d'obstacles artificiels, dont une part significative n'a plus d'usage reconnu. En région wallonne, l'inventaire est bien identifié et la suppression de la majeure partie des obstacles inutiles serait un grand pas en avant.

Connectivité

La région wallonne compte 218 habitants au km² et la densité des routes est importante. Elles constituent souvent des obstacles infranchissables. Or, une faune viable a besoin de se déplacer. La région flamande construit des écoducs et passerelles. En Wallonie, on est loin du compte. À Bruxelles, les derniers couloirs écologiques sont souvent les abords des voies ferrées, d'où l'importance du maillage vert et bleu, pour éviter de ne laisser subsister que des îlots naturels isolés sans perspective de viabilité.

L'humain est partout. Si on veut que la faune soit ailleurs, elle risque de n'être nulle part. Or, on a besoin d'une planète viable.

La préparation des plans de restauration de la nature requiert l'investissement des autorités politiques et la contribution de la société civile.

→ Voir les liens et l'intégralité de la réflexion sur lalibre.be

CHRONIQUE

La Belgique, pays à deux vitesses

■ La proposition de Melissa Depraetere, ministre flamande du Climat, de limiter la vitesse sur les autoroutes à 100 km/h est un énième exemple de frénésie réglementaire incontrôlable.



JC GUILLAUME

Rik Torfs

Professeur de droit canonique, écrivain, recteur honoraire de la KU Leuven

Je mets de côté Bruxelles, la région sans gouvernement. Mais laquelle est la mieux gouvernée : la Flandre ou la Wallonie ? Rassurez-vous, je ne vais pas répondre à cette question. À vrai dire, je n'en connais pas la réponse – et ce n'est certainement pas une manière de se faire des amis. Une chose est sûre en revanche : la Flandre souffre, plus encore que la Wallonie, d'une frénésie réglementaire incontrôlable. Les procédures – pour l'obtention d'un permis d'urbanisme, par exemple – sont devenues si complexes que même les politiques ne s'y retrouvent plus. Résultat : le pouvoir réel échoit à une administration hyperspécialisée.

Et pourtant, chaque jour apporte son lot de nouvelles propositions de règles, toujours plus nombreuses et plus strictes. La semaine dernière, c'est Melissa Depraetere, 33 ans, ministre flamande du Logement, de l'Énergie, du Climat, du Tourisme et de la Jeunesse, qui a suggéré de limiter la vitesse sur les autoroutes flamandes à 100 km/h. Pendant ce temps, en Wallonie, on peut toujours rouler à 90 km/h hors agglomération. La Belgique, décidément, roule à deux vitesses.

Entre-temps, la proposition de Depraetere a été retirée. Le ministre-Président Matthias Diependaele a tranché : "La vitesse maximale sur autoroute reste à 120. Point final." Ces derniers mots trahissent déjà une certaine irritation.

Cela vaut pourtant la peine de se pencher sur les arguments invoqués par la ministre pour défendre sa proposition. Il y en a trois.

Le premier touche au climat. La Flandre doit atteindre ses objectifs climatiques, et rouler à 100, c'est mieux pour la planète que 120. L'argument climatique sert toujours. Y compris dans la publicité, même si je remarque que l'expression magique "bon pour la planète" se fait plus rare qu'au temps fort des fameuses marches pour le climat. Néanmoins, le climat reste un argument sans risque, même s'il manque souvent de fondement chiffré. "Bon pour le climat" est devenu un passe-partout – tout comme "bon pour la santé".

Deuxième argument : la sécurité routière. Moins vite, c'est moins de morts. Cela semble vrai, et il existe sûrement des chiffres pour l'appuyer. Mais la mobilité n'est jamais sans risque. On a peu de chances d'avoir un accident mortel si l'on vit au rez-de-chaussée et que l'on reste dans son fauteuil. Pourtant, peu de gens le font. La mobilité n'est pas seulement un besoin professionnel ; elle ouvre aussi l'esprit, permet de rencontrer d'autres personnes, d'autres modes de vie. On ne peut pas l'aborder uniquement sous l'angle de la réduction des risques. Elle est une valeur en soi, que l'État devrait soutenir.

Troisième argument, et non des moindres : le pouvoir d'achat. Selon la ministre, rouler moins vite coûte moins cher, donc protège le portefeuille. L'économie réalisée peut alors servir à autre chose – de la lingerie de luxe ou des billets pour des festivals d'été, par exemple. Pourquoi pas. Mais est-ce une raison pour l'imposer ? On peut aussi choisir de lever le pied par conviction personnelle. Personne n'est obligé de rouler à 120. Imaginer que les gens n'accepteront de rouler à 100 que sous la contrainte, c'est faire preuve de paternalisme.

D'ailleurs, il n'appartient pas à une ministre de dicter comment les citoyens doivent dépenser leur argent. Ils sont libres de la thésauriser ou de le gaspiller, pourvu qu'ils ne réclament pas l'aide de l'État ensuite.

Une autre question, plus fondamentale, se pose. La ministre Depraetere défend-elle cette limitation de vitesse parce qu'elle a trois bons arguments à faire valoir ? Ou bien propose-t-elle d'abord une règle plus stricte – dans l'air du temps – et cherche-t-elle ensuite des justifications pour la faire passer ? La première hypothèse semble logique, mais la seconde me paraît plus proche de la vérité. Après des décennies où la liberté était une valeur centrale et où l'excès de répression semblait absurde, notre époque se montre friande de "tolérance zéro", de normes plus sévères et de sanctions plus dures. La proposition – certes abandonnée – de Melissa Depraetere s'inscrit parfaitement dans cette tendance.