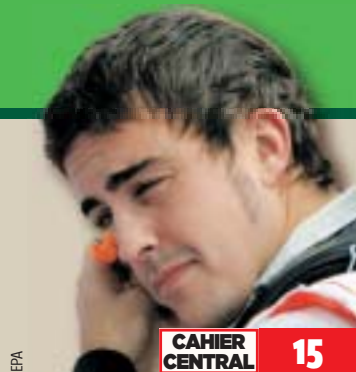


Wavre : Centric licencie les ex-employés d'APEM!

Convocation Une cinquantaine d'employés de l'ex-société APEM repris par Centric viennent d'être licenciés par cette même société.

Faillite Centric a en fait créé une société la semaine dernière à Schelle, dans les anciens bureaux d'APEM. Société qui sera déclarée en faillite.

Grève? Ce mardi, les syndicats décideront de la poursuite des actions. Une grève chez Centric est envisageable.

CAHIER CENTRAL 1**CAHIER CENTRAL 15**

Formule 1
Alonso - McLaren : le divorce?

**CAHIER CENTRAL 4**

Perwez Le Télévie tirera les leçons de l'«affaire Bodart»

**CAHIER CENTRAL 5**

Jodoigne R. Gyre avait été directeur de Saint-Albert

**CAHIER CENTRAL 5**

Assurance Il porte plainte contre Touring Assistance

DES MILLIERS DE KILOMÈTRES DANS VOTRE ASSIETTE

**2-3**

Photonews

Ces crevettes grises pêchées en mer du Nord, vous croyez qu'elles arrivent en droite ligne de la Côte avant d'aboutir, fraîches, sur votre assiette? Avant d'être décortiquées, elles auront vraisemblablement fait un détour... par le Maroc. Et bien d'autres aliments font des milliers de kilomètres avant d'arriver chez vous.

Tél.: 010/84.98.00 - infobw@verslavenir.be • Quotidien - 90^e année • 1€

LE MAG DE L'ÉTÉ



Un VTT
pour rouler
à deux



Spa met
le cap
sur le théâtre

Prix bas
permanents!

Lentilles
mensuelles*
pour seulement
0,38€
par jour

* kit 6 mois. Prix en baisse de € 89 à € 69.
Produits, adaptation et contrôle de la vue compris

PEARLE
OPTICIENS

11w65686201-01

TOUJOURS UN OPTICIEN DIPLOME PRES DE CHEZ VOUS



● L'INFO

Le formateur annonce une nouvelle note de synthèse > p.4

La Belgique s'est urbanisée de 3 % en 4 ans > p.4

Une spéléologue belge coincée > p.5

Fortis : les actionnaires approuvent l'offre de rachat d'ABN Amro > p.6

● L'INFO MONDE

Vacances chères mais pourries pour Nicolas Sarkozy > p.8

● L'INFO PRATIQUE

Les cotations de la Bourse de Bruxelles > p.9

Comment dénicher le kot de ses rêves > p.10

Pluie d'étoiles filantes du 9 au 14 août > p.10

● FORUM

Le courrier des lecteurs > p.20

MAG & TV

● DÉCOUVERTE

VTT tandem : pour les amoureux > p. 11

● SCÈNES

Théâtre à Spa et Han-sur-Lesse > pp. 12-13

● TÉLÉVISION

Romances pour ados : «Cœur océan» > p. 17

Notre cahier central détachable

PAGES RÉGIONALES

TOUT LE SPORT

● L'HISTOIRE

Alerte aux fêtes

L'appel lancé par un chanteur pop britannique à l'attention de son public adolescent à organiser des fêtes simultanées le 18 août pour la sortie de son dernier disque a mis en alerte les parents qui craignent de voir leur maison dévastée. Pour le lancement de son single «Merrymaking At My Place» (Faire la fête chez moi), le chanteur Calvin Harris, offre un prix de 1500 livres (2205€) et un spectacle à domicile au fan qui aura organisé la fête la plus réussie le 18 août. Cette invitation survient après plusieurs cas de fêtes annoncées par des jeunes sur internet et qui ont attiré des foules incontrôlables laissant les lieux dévastés. «L'idée est de créer un événement unique avec plus de fêtes simultanées qu'il n'y en a jamais eu», écrit le chanteur sur son site.

Les conditions du concours exonèrent la maison de disque de Calvin Harris, Sony BMG, de tout risque de poursuite pour les dommages causés et le formulaire enjoint les fans à faire en sorte d'avoir «toutes les autorisations nécessaires pour organiser une fête à la maison». «Avertissement aux parents : ne quittez pas la maison le 18 août», titre le Times lundi, rappelant l'histoire de Rachael Bell, une jeune fille de 17 ans qui avait lancé en avril sur internet une invitation à «dévaster une maison ordinaire avec une fête disco», avec des résultats désastreux. La jeune fille de Durham, dans le nord de l'Angleterre, avait ainsi attiré la foule et quand ses parents sont rentrés de vacances, ils ont dû faire pour 20000 livres (29533€) de réparations.

● ARRÊT SUR IMAGE



Voiture anti-ivresse Renifleurs d'odeurs d'alcool, reconnaissance faciale de la somnolence, détecteurs de zigzags et autres signes d'inattention: impossible de prendre le volant en état d'ébriété à bord de la nouvelle voiture anti-chauffards ivres mise au point par Nissan. Truffée de capteurs d'alcool, elle est dotée d'une caméra scrutant en permanence le visage du chauffeur, évaluant son état d'éveil en comptant ses clignements d'yeux.

L'INFO DU JOUR

Votre assiette



«Le coût du transport est dérisoire. Un litre de kérosène coûte moins cher qu'un litre d'eau en bouteille.» Pierre Ozer

Haricots, carottes, asperges, oignons, agneau,...

parcourent des milliers de kilomètres, par avion, avant d'atterrir dans nos assiettes. À quel prix?

● Jean-Christophe HERMINAIRE

On connaît l'exemple de ces crevettes grises pêchées en mer du Nord et qui reviennent «toujours fraîches» sur l'étal du poissonnier d'Ostende après un détour par le Maroc où elles ont été décortiquées. Le périple paraît absurde. Mais si on analyse son assiette, on verra que la plupart des produits que nous consommons couramment ont l'âme tout aussi voyageuse. Qu'ils ont parcouru parfois un demi-tour du monde, par avion, avant d'atterrir sur notre table. Consommation de pétrole, émissions de CO₂ : le bilan environnemental est désastreux.

Il ne faudrait pas croire que les tours opérateurs de l'alimentaire se contentent de faire voyager des curiosités au goût d'exotisme. Du kangourou d'Australie, de l'autruche d'Afrique du Sud, des ananas d'Amérique centrale ou des caramboles de Malaisie, que l'on va goûter une fois l'an. Non, on importe aussi, en quantité et en toutes saisons, du bœuf argentin et de l'agneau néo-zélandais, des poires de Corée, des pommes du Chili,

Nos productions locales peinent à lutter contre ces importations à bas prix.

des fraises d'Israël, des framboises des USA, des carottes d'Afrique du Sud, des asperges du Pérou ou des oignons de Tasmanie, même des choux de Bruxelles venant... du Guatemala. Tous produits qui ont leurs équivalents «bien de chez nous». Ou qui l'avaient. Car nos producteurs régionaux peinent à lutter contre ces importations à bas prix.

«Des filières locales entières ont été anéanties», explique Pierre Ozer, chercheur à l'Université de Liège qui milite, au sein du Collectif Avion Rouge, pour que la provenance et le mode de transport utilisé pour le transport des marchandises soit clairement étiqueté. Ses

motivations sont d'abord écologiques et c'est en milliers de kilomètres et en kilos de CO₂ qu'il a pris l'habitude de calculer le «coût» de ses repas.

«Depuis que j'ai commencé ce calcul, je n'ai encore jamais vu, par exemple, des haricots de Belgique au Carrefour», dit-il. «Ils sont surtout produits au Kenya. Des moules arrivent du Canada par avion. Les oignons, depuis la mi-avril, viennent de Tasmanie ou de Nouvelle-Zélande. Or, qu'y a-t-il de plus banal qu'un oignon! On a tendance à perdre le fil des saisons. Il n'y a quasiment plus de limites. Quand on sait qu'un litre de kérosène coûte moins cher qu'un litre d'eau...»

Jusqu'ici, l'origine exotique des produits était plutôt un argument vendeur. Mais les mentalités changent; une étiquette dénonçant le coût écologique du transport pourrait avoir un effet dissuasif. C'est l'espoir du collectif qui a lancé la pétition visant à rendre le logo «avion rouge» obligatoire. Encore faut-il que le consommateur y prête attention. Et puisse s'informer des provenances, pas toujours bien précisées. Autre exemple relevé par Pierre Ozer : «Ce week-end, on proposait au Delhaize des ananas et des mangues découpés sous emballage plastique. Origine : Belgique. Parce que c'est à Bruxelles qu'elles avaient été conditionnées.» ■

Mieux vaut le bateau que l'avion



La pétition «pour un étiquetage clair du mode de transport des marchandises intercontinentales» a été lancée le 30 janvier 2007 en Belgique. Où elle a déjà recueilli plus de 7000 signatures et attiré l'attention de la plupart des partis politiques (Écolo bien sûr, mais aussi le PS et le cdH) lors de la dernière campagne électorale.

Des initiatives similaires sont nées en France, en Allemagne et en Angleterre. Revendication : imposer aux distributeurs l'application de logos indiquant clairement le mode de transport utilisé. Un avion rouge et un bateau bleu, par exemple. Car le coût énergétique - et en émission de CO₂ - du transport aérien est 60 fois plus élevé que par voie maritime. Manière de lutter, chacun à son échelle, contre le réchauffement climatique, auquel de plus en plus de gens sont sensibles.

Pour l'heure, ce logo ne concernerait que les produits alimentaires. «Quand on parle aux gens de choses qu'ils connaissent bien, comme ce qu'ils mangent, ça les fait réfléchir. C'est moins évident pour les pièces de rechange de leur machine à laver», justifie Pierre Ozer.



Sur le prix d'un pantalon venu de Chine, à peine 1% de transport.

Surtout, ce sont les marchandises les plus périssables qui, avec celles ayant la plus haute valeur ajoutée, voyagent davantage en avion. Le but de la pétition n'est pas d'empêcher de consommer des produits exotiques. Ni de fermer nos marchés aux producteurs des pays moins développés. Mais de faire prendre conscience de l'impact du moyen de transport utilisé. Bref, de faire acheter «responsable».

Ceci dit, la gamme des produits qui font le tour du monde dépasse largement le cadre de nos

frigos. Avec des exemples tout aussi choquants que celui de nos crevettes. On a beaucoup parlé, à la Foire de Libramont, des Chinois qui viennent acheter du bois de chêne en quantité. Et nous les renverront en plancher ou en meubles... moins chers que s'ils avaient été traités par la scierie ou l'ébéniste ardennais.

Miracle de la mondialisation. Grâce au coût ridicule du transport, hausse du pétrole ou non. Le prix du voyage par cargo d'un pantalon en provenance de Chine représente 20 centimes d'euros par pièce. Soit 6 % du prix d'achat sur place (3€) et 1 % de son prix de vente en hypermarché (20€). Une paille à côté de ce que l'industriel aura épargné sur le prix de la couture...

Des champs d'Ouzbékistan où est produit le coton aux ateliers du Bangladesh en passant par les filatures indiennes, un jean parcourt pas moins de 27 000 kilomètres avant d'arriver dans nos magasins. Sans compter les trajets de pièces (boutons, rivets et étiquettes importés de Chine, de Corée ou du Mexique). Et encore, l'émergence de la Chine, dont les ateliers sont capables de produire tout à des prix imbattables, a parfois simplifié des processus de production très éclatés. ■ J.-C.H.

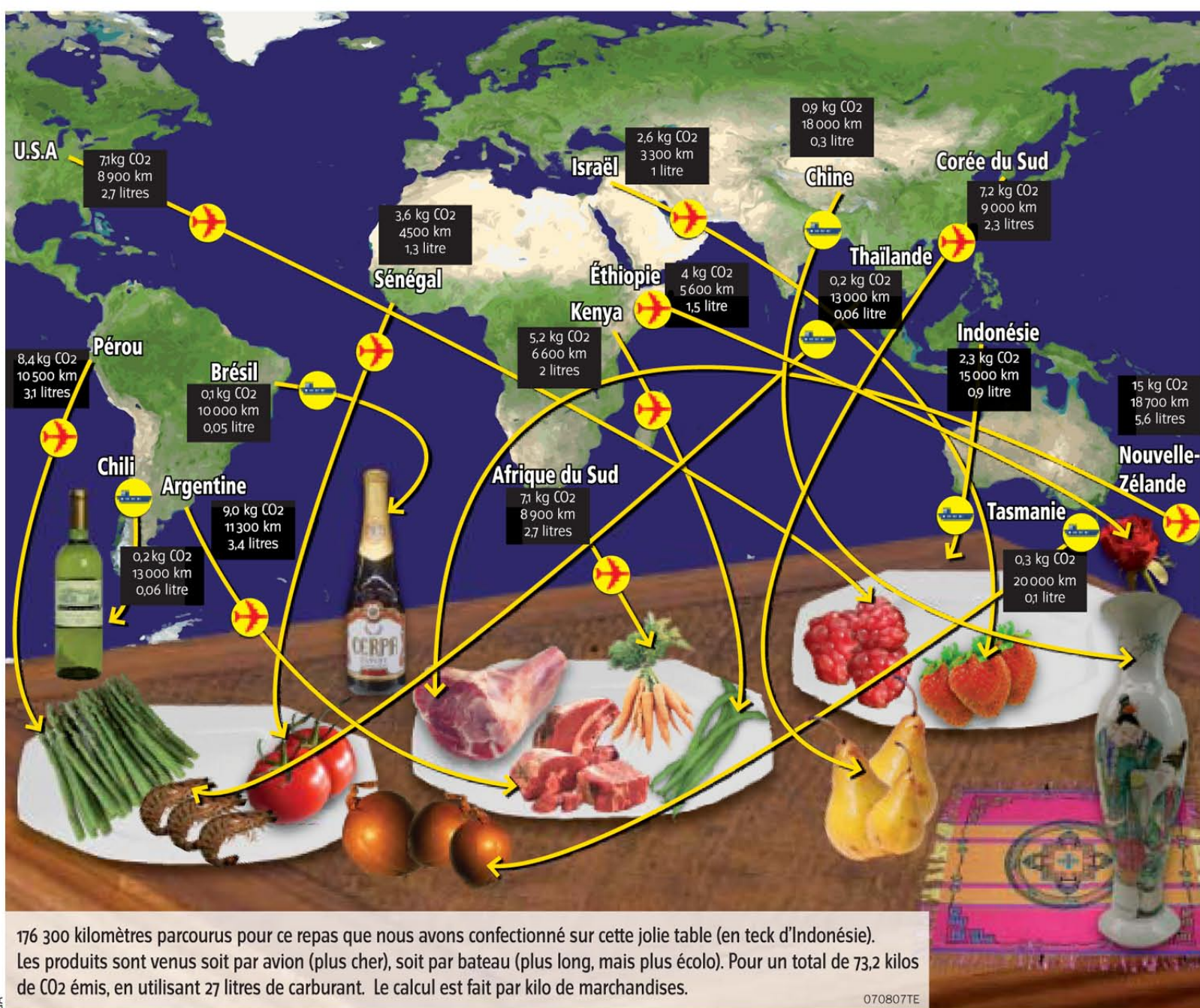
a fait le tour du monde



61 fois plus d'émissions de CO₂ sont émises à la tonne-kilomètre transportée par avion plutôt que par bateau.



À la table de la mondialisation



REPÈRES

799 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru en avion, pour une tonne de marchandise. Contre 13 grammes seulement lors d'un transport maritime. C'est la base des calculs effectués par Pierre Ozer et le collectif.

10. Le coût financier du transport par avion (celui qu'intègre les entreprises) est dix fois supérieur à celui du transport par bateau. Le coût «écologique» est, lui, soixante fois plus élevé (à la tonne-kilomètre). Même si les trajets par bateau sont parfois beaucoup plus longs.

62 grammes de CO₂ sont, par exemple, émis si on fait venir un kilo de tomates du Sénégal par bateau (4800 km). Pour 3,6 kilos de CO₂ si elles viennent en avion (4500 km).

150 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises ont été transportées par les airs en 2006. En 1960, le transport par avion ne concernait que 2 milliards de tonnes-kilomètres.

+26 %. Le fret maritime est néanmoins celui qui, depuis 1990, a le plus profité de la multiplication des échanges internationaux. Suivi par le transport aérien.

Bio. Attention, les produits biologiques ne voyagent pas nécessairement moins que les autres. Au rayon bio, les poires peuvent venir d'Argentine et les pommes du Chili. Au même prix que si elles viennent de France!

En hiver, faire pousser des roses au soleil d'Éthiopie ou du Kenya est, écologiquement parlant, plus favorable que de les produire dans des serres éclairées et chauffées de Hollande, même si on tient compte du transport par avion. Ce n'est plus vrai en été. Il faut donc aussi tenir compte du moment où l'on achète les fleurs. Comme des saisons pour les fruits et les légumes.

La pétition Avion rouge, et un tas d'informations, sont accessibles sur le site internet du collectif:

avionrouge.blogspot.com

À lire aussi sur ce sujet:

Le grand bazar mondial, de Laurence Benhamou (Bourin éditeur). Ou la globalisation vue sous l'angle des «acheteurs» qui vont chercher aux quatre coins du monde les produits aux meilleurs prix. Bourré d'anecdotes qui montrent que la «mondialisation» de l'économie est aussi l'affaire des consommateurs.

Nos crevettes sont baladeuses

La machine efficace à décortiquer les crevettes n'existe pas. Des soucis d'hygiène. Trop de déchets aussi : le rendement est si bas que la mécanique engloutit un demi-kilo de crevettes de plus, pour un kilo de produit moins bien fini qu'à la main. On continue donc à faire ce travail manuellement. Mais plus à la côte belge, bien sûr. Ce fastidieux épluchage – qui, jadis, constituait un complément de salaire pour les ménagères et les vieux de la mer du Nord qui le pratiquaient à domicile –, est désormais confié par le géant Heiploeg à de vastes usines implantées dans des pays aux coûts salariaux plus bas.

À peine sortie de l'eau, notre petite crevette belge va voyager. Elle est d'abord plongée, illico, dans une marmite de cuisson. Puis ramenée à terre et achetée à la criée par une multinationale. De là, comme ses sœurs venues de Hollande, d'Angleterre ou du Danemark, elle est transportée par camion au Maroc. Elles y seront épluchées dans des complexes où s'échinent des milliers d'éplucheuses. Rien que des femmes, payées



Si vous avez la patience de décortiquer vos crevettes, vous leur évitez le trajet au Maroc.

200 euros par mois. Les hommes s'occupent, eux, de la conservation (un bain d'acide benzoïque ou de sulfite), le conditionnement et l'expédition. Car notre petite crevette revient

en camion aux Pays-Bas. Pour se retrouver, à peine défraîchie d'aspect après ce périple de quelques milliers de kilomètres, sur un étal ostendais où elles sont vendues «fraîches». Sachez qu'à peine 10 % des poissonniers de la Côte les auront décortiquées eux-mêmes.

Mais le voyage de notre crevette belge n'est encore rien par rapport à celui qu'a effectué sa cousine, la langoustine écossaise, décortiquée... en Thaïlande depuis qu'ont été fermées les usines d'Édimbourg. L'aller-retour en bateau jusqu'à ce pays d'Asie où les salaires (45 centimes d'euro l'heure) sont 19 fois moins élevés qu'en Écosse représente pas moins de 27 000 kilomètres. Plus d'un demi-tour du monde. C'est aussi deux fois plus long que le voyage des scampis qui nous viennent directement d'Indonésie. Pour le moins paradoxal! Et ridicule du point de vue de l'environnement. Mais économiquement rentable pour la multinationale qui la revend à un prix qui reste bas. Mais le goût est-il intact quand on la déguste dans un pub d'Aberdeen, un verre de Gordon Ale à la main? ■ **J.-C.H.**