



SAUVE TON
FUTUR

-Nous brûlons à petit feu, mais bientôt ce sera P'ÉBULLITION-

-Je pense donc je MARCHE-

Le climat

numéro 109
mars 2016

Do-it-yourself!

La scène politique semble vouée à l'immobilisme. Il appartient dès lors aux citoyennes et citoyens engagés de faire avancer la cause de la protection du climat.

Un goût de bouchon

La conférence sur le climat de Paris s'est terminée dans l'autosatisfaction générale des gouvernements et de très nombreuses louanges médiatiques. De belles paroles (page 4) qui devraient maintenant être suivies d'actions concrètes, comme le souligne l'Office fédéral de l'Environnement (OFEV) dans son communiqué de presse. Fort bien.

Mais de fait, c'est tout le contraire qui se produit. La Conseillère fédérale en charge de l'OFEV déclare que la mort programmée des trains de nuit est sans importance pour le climat, même si cela encourage beaucoup de personnes à recourir à l'avion. La raison : le traité de Paris n'inclut pas le trafic aérien. Soit, mais cette réaction ne sauve en rien le climat (voir page 6).

L'initiative visant à supprimer les bouchons sur la route est une autre idée contre-productive pour le climat. Certes, les bouchons ne sont pas agréables, mais comment croire encore sérieusement de nos jours pouvoir empêcher des embouteillages en mettant toujours davantage de capacités routières à disposition ? Les extensions de tunnels et d'autoroutes ces dernières années prouvent exactement le contraire. « Qui sème des routes, récolte du trafic » : car comme chacun sait, plus de routes attirent davantage de voitures et de camions.

Quiconque n'est pas capable d'envisager les conséquences de son idée ferait mieux de l'abandonner. J'ai une proposition qui a l'avantage de la simplicité : les embouteillages sont nuisibles, il faut donc les interdire. Tous ceux qui se retrouvent dans un embouteillage sont amendés. La police n'aurait pas de problèmes à réaliser mon idée, les conducteurs ne pouvant pas commettre de délit de fuite, puisqu'ils sont « coincés ». L'amende pourrait être envisagée comme une sorte d'amende de stationnement, car on ne s'arrête pas au milieu de la route, pour ne pas gêner les autres usagers de la route. Si les amendes étaient assez élevées, le problème des embouteillages serait vite résolu, sans autre investissement.

Malheureusement le contre-projet à l'initiative contre les embouteillages risque fort de ne pas ressembler à mon idée. Et une fois de plus, les mesures proposées nous éloigneront encore plus des objectifs climatiques. Tant que nos autorités s'efforcent uniquement de respecter la lettre des traités (mais non leur esprit), il appartient aux citoyen·ne·s de prendre les choses en main. Comme le disait déjà Denis de Rougemont : l'avenir est notre affaire!

Je vous souhaite une lecture intéressante... et qui vous encourage à agir!

Hanspeter Kunz,
Vice-président d'actif-trafiC



Impressum actif-trafiC est l'organe de publication de l'association homonyme

Édité à 700 exemplaires **Éditrice** : actif-trafiC, rue de Zurich 41, 1201 Genève, CCP : 80 – 67097-2, Tél. : 022 732 28 41, Email : info@actif-traffic.ch, www.actif-traffic.ch
e-gazette : s'inscrire sous www.actif-traffic.ch **Rédaction** : coordination d'actif-trafiC, Hanspeter Kunz, Andrea von Maltitz **Traduction** : Andrea von Maltitz
Contributions : Philippe Koch, Thibault Schneeberger, Aline Trede, Christian Harb **Photo page de titre** : Photography Geneva by Demir Sönmez
Conception graphique : typisch.ch **Mise en page** : Hanspeter Kunz **Relecture** : Thibault Schneeberger **Impression** : Ropress, Zurich **Papier** : RePrint papier recyclé FSC avec fraction de nouveau papier FSC **Prix d'abonnement** : compris dans l'adhésion, paraît quatre à cinq fois par an **Prochain numéro** : juin 2015

Marcher, pour rester

De par le monde, de nombreuses villes investissent des millions afin que les piéton-ne-s puissent se déplacer sur des cheminements sûrs et attrayants. La Suisse est cependant à la traîne en matière de promotion de la mobilité piétonne. **Philippe Koch**

Les signaux sont au beau fixe pour une renaissance de la mobilité piétonne en ville. L'opportunité d'aménager les systèmes de transport de manière plus durable et efficace incite les gouvernements des villes dans le monde entier à établir des plans directeurs pour la mobilité piétonne, à investir des millions dans l'amélioration des infrastructures et de faciliter leur utilisation par des mesures simples, mais efficaces.

Londres est un excellent exemple à cet égard. Le maire a énoncé l'objectif de faire augmenter les déplacements quotidiens à pied de 10% et de faire évoluer la répartition modale de 10% en sa faveur. Pour atteindre ces objectifs, un réseau de 600 kilomètres de cheminements stratégiquement bien localisés sera balisé et le cas échéant amélioré, le tout pour 24 millions de francs par an. L'impact de ces mesures sera régulièrement évalué. Une politique menée de manière aussi conséquente fait déjà sentir ses effets : les déplacements à pied sont devenus plus faciles – tant pour les habitant-e-s que pour les touristes.

La mobilité piétonne permet de densifier

L'objectif d'une densification de l'espace urbain est une des causes essentielles ayant entraîné ce changement de mentalité dans la planification des transports. Les villes densément peuplées posent de nouvelles exigences quant aux déplacements et à l'espace public. L'utilisation des espaces verts, des places, mais aussi des routes et des trottoirs s'intensifie. Les formes de mobilité douce, économes en espace routier, amènent à une meilleure qualité de l'espace routier utilisé en commun et permettent de faire des villes densifiées des espaces conviviaux habitables à long terme.

La mobilité piétonne en tant que ...

... forme de déplacement à part entière

En Suisse, malheureusement, aucune ville n'a encore formulé et encore moins

mis en œuvre de politique ambitieuse pour les piéton-ne-s. Cela est probablement dû à deux facteurs qui se renforcent mutuellement. D'une part, la mobilité piétonne n'est toujours pas reconnue politiquement comme une forme de déplacement à part entière ainsi que dans les divisions de planification urbaine, alors que les Suisses parcourent près de la moitié de leurs trajets partiels quotidiens à pied. En moyenne, les habitant-e-s du pays passent plus de 30 minutes (sur 80 au total de leurs déplacements) à pied. Durant cette demi-heure, ils rencontrent de nombreux obstacles qui les exposent à des situations dangereuses.

... force politique

D'autre part, les personnes se déplaçant à pied ne se perçoivent pas en tant qu'acteurs de la politique des transports. Pourtant les piéton-ne-s ont des exigences propres, des besoins et des intérêts qu'il s'agirait d'organiser et de formuler

afin d'exercer une pression politique – comme l'association spécialisée Mobilité Piétonne le souligne.

Le temps est venu d'accorder plus d'importance à la marche dans la planification et dans les discussions politiques. En vue de la mise en œuvre des Initiatives des villes, il s'agit de reconnaître le potentiel de la marche et de la promouvoir de façon ciblée. Mais pour atteindre cet objectif, les piéton-ne-s doivent se percevoir davantage comme acteurs politiques et s'engager avec leurs besoins dans le processus politique. C'est seulement ainsi que la marche recevra enfin l'attention qu'elle mérite.

actif-trafiC, à son tour, se consacrera davantage à la mobilité piétonne. Le 19 mars, avant l'AG, le professeur Klaus Zweibrücken nous guidera à travers des routes de quartier en prélude à notre test comparatif de la mobilité piétonne dans toutes les grandes villes suisses (voir la page verso du bulletin).



Réservé aux piétons : le Millennium Bridge à Londres.

La montagne accouche d'une souris

Début décembre 2015, des délégations du monde entier se sont réunies à Paris à l'occasion du grand sommet sur le climat (COP 21) pour conclure un accord souvent décrit dans les médias comme un « succès historique ». Mais qu'en est-il réellement ? [Thibault Schneeberger](#)

Ceux qui voient le verre à moitié plein arguent que l'accord obtenu à Paris est sans doute le « moins mauvais » qu'on pouvait obtenir dans la configuration actuelle. Or, force est de reconnaître que la lutte contre le réchauffement climatique n'est ni la priorité des gouvernements actuellement au pouvoir, ni la principale préoccupation de l'opinion publique. Dans cette situation, où les lobbies des énergies fossiles et des activités fortement émettrices de CO₂ peuvent pleinement exercer leur pouvoir ; obtenir un accord répondant aux recommandations des scientifiques était sans doute illusoire.

En fait, s'il fallait surtout trouver un principal mérite à cet accord, c'est au moins d'avoir relancé un processus onusien de négociation, en panne depuis le sommet de Copenhague (COP 15) et d'aboutir, pour la première fois, à la signature d'un texte qui fasse « consensus » entre 195

pays. Restent de très nombreux problèmes, en particulier un « double langage » à de nombreux niveaux.

Trop peu, trop tard...

Double langage, tout d'abord à l'intérieur même du texte de l'accord, puisque si le préambule évoque « la perspective de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5°C », rien dans les mesures prévues dans l'accord ne permettra sérieusement de tenir un tel objectif.

En effet, l'évocation d'une limitation de l'élévation de +1.5°C des températures moyennes globales – revendication portée principalement par des petites îles menacées par la montée des eaux – a une portée surtout symbolique puisqu'elle serait, à ce stade déjà presque impossible

à tenir, compte tenu de l'inertie du système climatique, mais surtout des engagements trop timides des Etats dans la réduction de leurs émissions.

En effet, les contributions volontaires des Etats entérinées dans l'accord nous mettent plutôt sur la voie d'une élévation moyenne des températures de +3°C, un seuil qui met en péril les conditions d'existence de millions de personnes. Or, l'objet de la COP21 aurait dû précisément être celui-ci : combler l'écart entre l'exigence scientifique de limiter le réchauffement à +2°C maximum et les contributions très insuffisantes annoncées par les Etats qui nous mettent sur la voie du pire. Il n'en a rien été, car la volonté des grandes puissances était inexistante.

L'accord parle d'ailleurs d'atteindre un pic des émissions de CO₂ « dès que possible », laissant ici aux Etats toute latitude pour poursuivre le « business as



Photos: Photography Geneva by Demir, Sönmez

Impression de la marche pour le climat à Genève : les aînés et les jeunes manifestent pour que les dirigeants fassent preuve de courage.

usual » durant encore plusieurs années, alors même que, selon les experts du climat, ce pic devrait déjà être derrière nous, et nous aurions déjà dû entamer une décroissance des émissions de gaz à effet de serre.

Trafic aérien exclu

L'accord de Paris, tout comme le protocole de Kyoto, contient également une autre lacune majeure : le trafic aérien est exclu des émissions de CO₂. Or, si l'aviation civile ne représente pour l'instant que 3% des émissions de gaz à effet de serre mondiales, avec sa croissance de 5% par an en moyenne, elle double tous les 15 ans : on annonce 7 milliards de passagers en 2032 contre 3,4 milliards en 2015 ! Un secteur qui explose de la sorte devrait être au cœur des préoccupations. Dans l'accord de Paris, le paragraphe qui faisait mention du trafic aérien a pourtant été supprimé !

Rappelons encore que ce texte est sans portée juridiquement contraignante, alors même que la plupart des accords internationaux sur le libre-échange et le commerce prévoient des sanctions en cas de non-respect des accords, l'application de celui sur le climat restera donc sujet à la bonne volonté des Etats...

Des paroles... et des actes ?

L'autre manifestation de « double discours » est dans la « schizophrénie » toujours grandissante entre les discours des responsables politiques lors des grands rendez-vous internationaux, et la réalité de leurs actions. Si le président français François Hollande a déclaré dans son discours de clôture de la COP21 que « nous entrons dans l'ère du bas carbone », cela n'empêche pas son gouvernement de poursuivre la construction d'un aéroport très contesté à Notre-Dame-des-Landes, ni de relancer le développement du trans-

port par car, au détriment du transport ferroviaire, qui, en France, aurait pourtant besoin d'une remise sur les rails.

On pense aussi aux discours en apparence volontariste de la chancelière allemande Angela Merkel, déclarant que les objectifs en matière climatique « doivent être ambitieux, exhaustifs, justes et contraignants » alors que le charbon continue de compter pour 43% dans le mix énergétique de son pays... et que rien n'a été fait pour empêcher la Deutsche Bahn de procéder à la suppression des trains de nuit City Night Line, pourtant une alternative à l'avion.

Quant à la ministre suisse de l'environnement, Doris Leuthard, elle a régulièrement martelé la nécessité d'agir pour le climat, comme lorsqu'elle déclarait devant l'assemblée de l'ONU à New-York en 2014 : « Nous avons besoin d'une vision, d'une volonté politique et d'instruments qu'il faudra traduire en engagements et en actes [...] il faut agir maintenant. »... tout en s'engageant fortement pour creuser un deuxième tunnel au Gothard, véritable appel d'air pour le trafic de camions !

Tout ça pour ça ?

Ainsi donc, on serait tenté de céder au pessimisme. Pourtant, quelques signes donnent espoir, notamment la forte mobilisation et prise de conscience des populations, visible notamment à travers le succès des manifestations comme Alternatiba ; la grande visibilité durant les négociations des ONG et des petits Etats menacés ; mais aussi le caractère désormais « universel » de l'accord qui fait de l'enjeu climatique un enjeu incontournable mondialement. Reste que pour enclencher la transition écologique, rien ne se fera sans l'engagement direct et la mobilisation de la population, des associations et des campagnes, y compris (voire surtout) à l'échelle locale, des villes et des agglomérations. actif-trafiC, à son échelle, compte bien continuer à y contribuer !



Alerte rouge !

Mi-décembre, la compagnie de chemins de fer allemands Deutsche Bahn (DB) a annoncé vouloir cesser d'exploiter toutes ses lignes de train de nuit pour la fin 2016 ! actif-trafiC se battra pour leur maintien. *Aline Trede*

À la fin de l'année dernière, dans le cadre de sa grande réforme, la DB a annoncé qu'elle supprimera entre autres toutes les lignes de trains de nuit pour la fin 2016, donc très rapidement.

Boisson énergisante pour les CFF

actif-trafiC a réagi le 17 décembre 2015 en amenant son propre train de nuit (voir photo) devant le siège central des CFF à Berne (Wankdorf) en signe de protestation et en offrant un immense paquet « énergisant » (contenant des boissons énergisantes, de la dextro-énergène, du chocolat, etc.) pour les négociations avec la compagnie de chemins de fer autrichienne (ÖBB). Pourquoi ÖBB ? Selon des articles parus dans les médias et selon la communication de la DB, ÖBB songerait sérieusement à reprendre les lignes de trains nuit allemands. La décision définitive devrait tomber au plus tard au mois d'avril 2016. Nous

sommes très curieux.

Une chose est sûre : le réseau international contre la mort des trains de nuit « Back-on-Track » mènera une action de protestation lors de la conférence annuelle de la DB, à laquelle actif-trafiC participera. Au niveau européen, des propositions politiques sont prévues afin de rappeler à l'UE les engagements qu'elle a souscrit lors du sommet pour la protection du climat à Paris. Diminuer le nombre de trains de nuit revient à augmenter le trafic aérien, car souvent le temps nécessaire pour voyager de jour en train sur de longues distances fait défaut et que les voyages en avion coûtent moins cher. Certes, la DB entend absorber une partie de l'offre grâce à des ICE de nuit et des autocars sur de longues distances – une perte de confort que nombre de voyageuses et voyageurs n'accepteront pas. actif-trafiC écrira, avec une large alliance

d'autres associations de protection de l'environnement, une lettre ouverte au Ministère des transports de l'UE, pour le rendre attentif à cette situation problématique. Les décisions prises par ÖBB et par les CFF auront une grande influence sur le développement futur de l'alliance en faveur des trains de nuit.

Une lueur d'espoir – ÖBB

Les collaborateurs-trices des trains de nuit de la DB ont déjà reçu leur lettre de licenciement, ce qui fait craindre que les trains de nuit ne pourront même plus rouler jusqu'à fin 2016, faute de personnel (qui devra tenter alors de trouver rapidement un autre emploi). Espérons donc que les ÖBB se décident rapidement – pour les trains de nuit, et donc pour la protection du climat. actif-trafiC continuera en tout cas à s'investir dans ce domaine.



actif-trafiC se rend avec un train de nuit à Berne-Wankdorf pour y remettre une barre énergisante géante aux CFF.

Photo: Simon Wittwer, www.seewee.ch

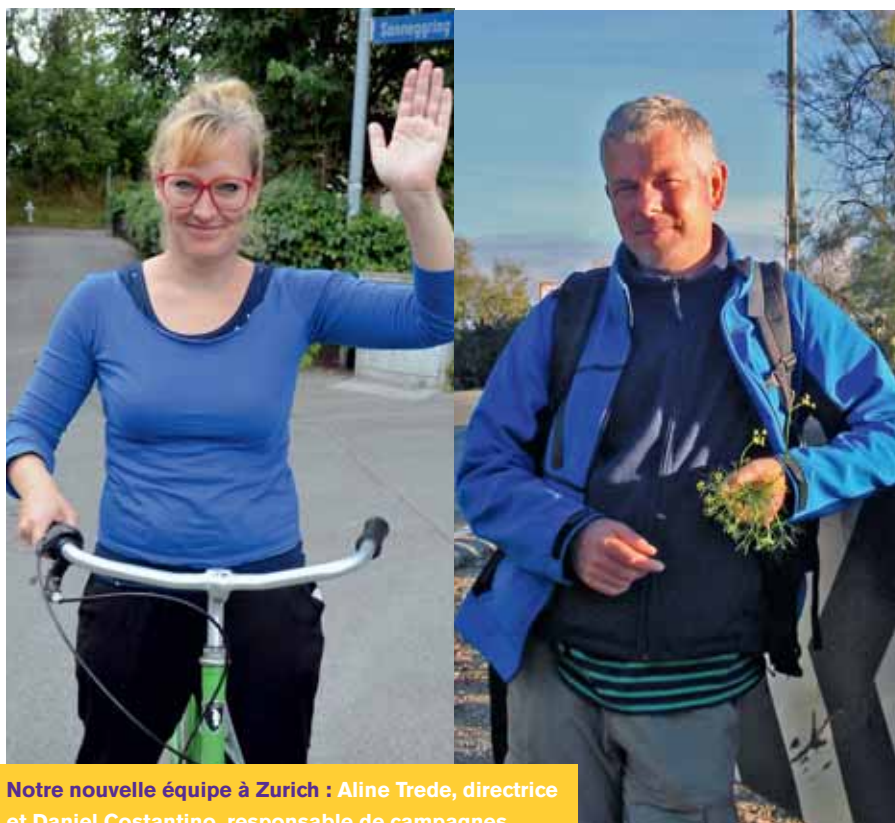
Nouvel élan

Une nouvelle secrétaire générale, un responsable de campagnes – un vent nouveau souffle au secrétariat central d'actif-trafiC. **Christian Harb**

Regina Michel a remis fin octobre 2015 son poste de responsable de campagnes chez actif-trafiC pour œuvrer désormais en faveur de la biodiversité au sein de l'Office Fédéral de l'Environnement à Berne. Chez actif-trafiC, Regina s'était surtout occupée de l'organisation de la conférence « S'inspirer des meilleures pratiques », de la direction des groupes régionaux de Lucerne et Bâle ainsi que des groupes de travail « Faites place » et « Quartiers sans voitures ».

Philippe Koch a, quant à lui, quitté son poste de secrétaire général d'actif-trafiC fin janvier pour réaliser son désir de travailler dans la recherche (auprès de la Haute Ecole spécialisée de Zurich). Outre ses multiples tâches de secrétaire général, Philippe était en charge de la construction du nouveau site web ainsi que du recours aux médias sociaux dans le cadre de la campagne pour le maintien des trains de nuit. Philippe ne quittera

pas complètement le giron d'actif-trafiC, puisqu'il collaborera à l'avenir au comité de l'association (pour autant que l'Assemblée générale l'élise le 19 mars 2016). actif-trafiC remercie cordialement Regina et Philippe pour leur soutien exemplaire et assidu. Leur engagement professionnel a largement contribué au fait qu'actif-trafiC se trouve aujourd'hui dans une excellente position. Aline Trede et Daniel Costantino ont déjà repris le flambeau en tant que secrétaire générale et responsable de campagnes. Aline connaît déjà bien actif-trafiC, puisqu'elle a assuré la coprésidence ces deux dernières années. Elle y a entre autres lancé la campagne pour le maintien des trains de nuit. Daniel, quant à lui, dispose d'une longue et solide expérience de chargé de campagne dans d'autres organisations écologistes. actif-trafiC peut donc compter également à l'avenir sur une équipe de choc au secrétariat général de Zurich (voir encadrés).



Notre nouvelle équipe à Zurich : Aline Trede, directrice et Daniel Costantino, responsable de campagnes.

Aline Trede

En tant que co-présidente d'actif-trafiC ces deux dernières années, je me suis de plus en plus identifiée à l'association. Je me suis toujours engagée professionnellement et politiquement en faveur de la mobilité durable et me réjouis de pouvoir poursuivre sur cette voie en tant que secrétaire générale d'actif-trafiC. J'ai obtenu un diplôme en sciences de l'environnement de l'EPF à Zurich, j'ai été une des initiatrices de l'initiative « anti-4X4 » ainsi que directrice de campagne de l'initiative « pour les transports publics » qui a abouti dans la votation sur le contre-projet FAIF. Durant mes loisirs, je me déplace volontiers à vélo ou en bateau à voile et je me rends évidemment en train de nuit en vacances – tant que ces derniers existent encore...

Daniel Costantino

Je suis actif dans la protection de l'environnement depuis 1997. Les deux premières années en tant que bénévole, avant d'avoir la chance de pouvoir en faire ma profession. Je me réjouis beaucoup de m'engager chez actif-trafiC en faveur d'une mobilité durable, respectueuse de l'homme et de l'environnement ainsi que d'avantage d'espaces libérés de voitures en ville. Durant mes loisirs, j'aime me rendre à la campagne et en montagne (parfois aussi sous la surface de l'eau) ; je m'engage pour sortir du nucléaire ; je joue (très fort) de la guitare dans un groupe et je goûte au silence en pratiquant le yoga (ce qui s'avère nettement plus facile sans le bruit du trafic en arrière-fond).



L'autre manifestation de « double discours » est dans la « schizophrénie » toujours grandissante entre les discours des responsables politiques lors des grands rendez-vous internationaux, et la réalité de leurs actions.

En point de mire

Initiative contre le mitage

La construction sur de nouvelles surfaces entraîne le plus souvent un accroissement des déplacements. actif-traffic s'engage en toute logique depuis longtemps pour une densification de l'habitat et des quartiers sans voitures et soutient donc l'initiative populaire « Stopper le mitage – pour un développement durable du milieu bâti » des Jeunes Vert-e-s. Vous trouverez une feuille de signatures encartée dans ce numéro, merci de la renvoyer signée dès que possible !

Plus d'infos : www.stop-mitage.ch

Agenda

Je 3 mars au di 13 mars

L'Autre Salon

Sous la devise « Pédale dans le bon sens ! », l'Autre Salon propose de réfléchir ensemble à un autre avenir, celui de la fin de règne de l'automobile en ville. Au programme : films, performances, soirées, etc. Retrouvez le programme complet sur : www.autre-salon.ch

Sa 19 mars 2016, 14h00 - 15h30

Test piétonnier à Zurich

En prélude au test comparatif « piéton » effectué dans toutes les grandes villes suisses, le professeur Klaus Zweibrücken nous guidera à travers des routes de quartier. Départ : gare principale de Zurich, au point de rencontre des groupes (cube rouge). Merci de vous annoncer : info@actif-traffic.ch

Sa 19 mars 2016, 16h00 - 17h15

AG d'actif-traffic

La partie statutaire se déroulera dans le salon « Raum für Alles » du Centre communautaire Schindlergut, Kronenstrasse 12, Zurich. Après une rétrospective de l'année 2015, nous présenterons le programme pour 2016 aux membres. Merci de vous annoncer d'ici au 12 mars : info@actif-traffic.ch

actif-traffic
En avant toute !