

L'essor

La cause de la paix La pratique de la solidarité Le respect de la vie L'ouverture à la créativité

n° 5 - octobre 2016 - paraît 6 fois par année

www.journal-lessor.ch

Forum de ce numéro (pages 3 à 9)

L'avenir de la voiture

Editorial

L'augmentation de l'AVS n'est pas une lubie syndicale

Une fois de plus, les électrices et électeurs suisses ont voté contre leur intérêt: ils ont refusé d'augmenter les rentes AVS de 10%. Une fois de plus, le patronat et les partis de droite ont utilisé la peur et le chantage pour faire croire aux Suisses que le pays allait s'écrouler en cas d'acceptation de l'initiative AVSplus.

Les adversaires de l'initiative ont utilisé un slogan très simple: qui va payer? Nous ne leur feront pas l'injure de croire qu'ils sont ignorants de la réalité: les partisans de l'initiative ont clairement annoncé que le financement de l'opération serait assuré par une augmentation des cotisations de 0,8% (à partager entre l'employeur et l'employé). Alors, il faut se rendre à l'évidence: le mensonge a remplacé l'argumentation. Et, une fois de plus, ça a payé. L'écrivain romain Plaute disait: «*Quand le mensonge semble clair, nous sommes assez niais pour y croire.*»

«*La Confédération n'a pas les moyens de financer une augmentation de l'AVS*», affirment certains. Pourtant, les mêmes ont trouvé 60 milliards de francs pour renflouer l'UBS, ont fait des cadeaux fiscaux de plusieurs milliards aux entreprises et augmentent régulièrement le budget militaire. Chez eux, l'hypocrisie règne en maître!

Dans le classement des énormités proférées à propos de l'initiative, la médaille d'or revient sans conteste à Marco Taddei, membre de la direction de l'Union

A méditer par l'UDC

Rien n'est si bas et si lâche que de chercher à se justifier par le mensonge. Un menteur est l'objet du mépris public, et il contracte, par l'habitude de vouloir tromper les autres, celle de se tromper lui-même.

Jean-Jacques Rousseau

patronale suisse. Dans l'hebdomadaire *Echo Magazine*, il dit: «*Les entreprises ne doivent pas passer à la caisse pour payer les lubies syndicales*». Honte à lui quand on pense qu'il y a 800.000 personnes qui vivent en Suisse sous le seuil de pauvreté (chiffre cité par Caritas et le Centre social protestant). Et, pendant ce temps, 350.000 millionnaires deviennent toujours plus riches.

Grâce aux partis de droite et aux milieux patronaux, on a confirmation que les valeurs morales, sociales et spirituelles sont rejetées au second rang. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'une seule valeur qui dirige le monde: l'argent. L'égoïsme a supplanté la solidarité et l'individualisme a remplacé l'intérêt collectif.

Le fossé entre les riches et les pauvres s'élargit. La droite et l'extrême droite qui sont majoritaires au Conseil national prennent des mesures qui favorisent ceux qui ont beaucoup d'argent et pénalisent les plus démunis. Les Romains avaient un slogan: *Panem et circense* (du pain et des jeux). L'Empire romain n'est pas mort parce qu'il a été attaqué par un peuple barbare; il a disparu en raison de sa propre décadence. Si nous laissons aller la situation actuelle, si nous acceptons l'élargissement du fossé entre les riches et les pauvres, l'Occident finira de la même manière.

Nous avons tous une immense responsabilité. Les possédants doivent cesser de stigmatiser les classes populaires et de vouloir toujours plus d'argent et de biens; les plus modestes doivent se rendre compte qu'ils ne bénéficient que très peu de la richesse créée par les entreprises et refuser de se laisser endormir par des slogans simplistes et mensongers.

Mousse Boulanger et Rémy Cosandey

Les quakers et les réfugiés en Suisse

La société religieuse des Amis en Suisse (quakers) s'est récemment réunie à Aarau. A cette occasion, elle a publié un message au sujet des réfugiés en Suisse, déclaration exprimant ses préoccupations, son témoignage et sa volonté d'élever la voix et d'agir. Nous en reprenons quelques extraits.

Après avoir rappelé qu'un principe central de la foi quaker est que Dieu réside en chaque être humain et que, par conséquent, tous sont créés égaux devant Dieu et les uns par rapport aux autres, la résolution insiste sur les véritables raisons de la situation. «*Nous, quakers, reconnaissons que beaucoup de réfugiés fuient des situations dans lesquelles les exportations d'armes en provenance de nos propres pays, les interventions militaires de puissances étrangères, les changements climatiques provoqués par l'homme, les conditions économiques injustes et l'exploitation de ressources non renouvelables causent la misère, la mort, la destruction de biens et le déplacement de personnes.*»

La société religieuse des Amis en Suisse propose des solutions précises:

- la nécessité de s'employer à rétablir la paix de toute urgence partout où il y a des conflits armés. Il s'agit pour les gouvernements d'Europe et de Suisse d'accorder une priorité dans leurs agendas politiques au passage d'une économie

de guerre vers une économie orientée sur la paix;

- appeler le gouvernement suisse et les acteurs économiques du pays à intensifier leurs efforts en vue d'éliminer progressivement les exportations d'armes et de matériel militaire. En contribuant à des situations de conflit, non seulement la Suisse s'associe à des pratiques moralement répréhensibles, mais elle contribue à prolonger les guerres, une cause directe des flux migratoires. Le seul vrai résultat des solutions militaires est ce que l'on pourrait exprimer en paraphrasant une citation biblique (d'après Osée 8,7): «**Qui sème des armes récolte des réfugiés**»;

- demander aux banques et aux entreprises suisses, quel que soit le lieu où elles opèrent, d'élaborer des réglementations qui donnent la priorité à leur responsabilité sociale: pour des sociétés justes, équitables et durables;

- l'introduction d'une «taxe pour la paix» et l'attribution partielle des impôts au travail pour la paix. Cette taxe permettrait aux contribuables de décider eux-mêmes d'affecter tout ou partie de leur versement au maintien de la paix, à la reconversion et à d'autres objectifs non militaires y compris des travaux d'intérêt général.

Les quakers énumèrent ensuite une série de propositions visant à augmenter leur visibilité et l'impact de

leur témoignage. Ils veulent notamment:

- soutenir l'appel à la Suisse d'accepter 50.000 réfugiés et de permettre leur réinstallation;
- s'engager, en tant qu'individus, dans ses groupes locaux et au niveau national, à répondre à leur mission aux côtés des réfugiés et des migrants et en solidarité avec eux;
- intensifier les contacts avec d'autres groupes et organismes actifs en matière d'accueil et d'aide aux réfugiés et migrants nouvellement arrivés;
- s'engager individuellement à intensifier leurs efforts pour un style de vie simple, pacifique, durable et équitable, à faible émission de carbone.

La position des quakers devrait faire réfléchir nos autorités car la déclaration est limpide: «*Nous reconnaissons que nous sommes tous des migrants et que personne n'est, ou ne peut être considéré comme illégal. De plus, lorsque des personnes cherchent à fuir la guerre, le déni des droits humains et des circonstances contraires à la dignité et à la sécurité de la vie humaine, faire oeuvre de solidarité avec elles et les aider est pour nous un impératif moral.*»

Un café des langues à La Chaux-de-Fonds

Réunion mensuelle dédiée aux langues, pour retrouver le contact avec une langue de l'enfance, perfectionner ses connaissances dans une langue apprise à l'école, découvrir une langue en l'entendant, parlée par des locuteurs natifs. **Conversation.** Ce n'est pas un cours. On bavarde, on écoute, on participe selon ses capacités et son envie. Petit bain de langue, on se fait l'oreille au contact d'un locuteur natif, ou d'une. **Une table – une langue.** Au départ, 13 langues peuvent être proposées. Bien sûr français, allemand, italien, anglais, mais aussi russe, arménien, espéranto, arabe, etc. On cherche un des 5 idiomes romanches.

Lieu: restaurant Citérama, Tour Espacité, 14^e étage. Les jeudis en soirée. Plusieurs dates ont déjà été fixées: 27

octobre, 1^{er} décembre, 12 janvier, 2 février, 23 mars, 20 avril, 11 mai.

Conditions: libre et gratuit, sans inscription. Vous venez, vous choisissez une table, vous vous asseyez, vous commandez et payez un thé (ou autre chose) et c'est parti! Vous plongez!

Le Café des Langues de La Chaux-de-Fonds est mis sur pied par Mireille Grosjean, native de La Tchaux, domiciliée aux Brenets; il s'inscrit dans le cadre de l'Association «Le Monde à ta Porte».

Des salaires indécents

Stan Wawrinka est un joueur de tennis dont la Suisse peut être fière. Il est normal qu'il gagne bien sa vie compte tenu de son travail et de son assiduité à l'entraînement. Mais est-il normal qu'il gagne en un tournoi (il vient de remporter l'US Open) ce qu'un ouvrier gagne en 30 ans? Est-il justifié que le directeur d'UBS gagne 200 fois plus que ses employés? Est-il défendable que les salaires des sportifs de pointe et des grands patrons soient en constante augmentation alors que celui des fonctionnaires, des enseignants, des employés et des ouvriers stagnent ou diminuent? En période de basse conjoncture, les nantis devraient montrer l'exemple. Au contraire, ils sont toujours plus gourmands. On appelle ça de l'indécence.

Un lecteur

Symbole de liberté ou source de pollution?

La voiture, déesse sacrée de l'homo erectus moderne, sème le plomb dans la nature. Aura-t-elle à l'avenir du plomb dans l'aile? Notre ami Bernard Walter, à qui on doit cette formule, pose bien le problème. Actuellement, les défenseurs de l'automobile cherchent à augmenter la part financière attribuée aux routes, les voies de circulation sont encombrées et les bouchons qui en découlent provoquent des millions d'heures d'attente. En 2016, la voiture est devenue synonyme de liberté: grâce à elle, on peut aller où et quand on veut. Mais elle produit également des émissions de CO₂, source de pollution et de réchauffement climatique. Le scandale des moteurs diesel des voitures VW montre que certaines marques ne reculent devant rien pour augmenter leurs ventes.

Alors que faire? Prendre plus souvent les transports en commun? Favoriser le covoiturage? Diminuer les voyages qui ne sont pas indispensables? Accélérer la recherche pour produire des véhicules moins gourmands en énergie?

Dans ce forum de l'essor, nous avons tenté de répondre à ces différentes questions. Notre journal n'étant pas partisan de la pensée unique, nous avons contacté deux grandes associations défendant les automobilistes. Le Touring Club Suisse (TCS) nous a aimablement répondu qu'il s'exprimait à travers son journal. Quant à l'Automobile Club de Suisse (ACS), elle n'a pas daigné nous répondre. Sans doute n'avait-elle pas le temps, plongée dans ses graves dissensions internes! Merci à Jean-Luc Vautravers, président de la section TCS Neuchâtel qui a répondu favorablement à notre sollicitation.

Rémy Cosandey

Une voiture parfaitement propre!

Non, la voiture que je conduis actuellement ne sème pas de plomb dans la nature! Et elle montre que les automobiles de demain n'auront pas forcément du plomb dans l'aile!

Je m'explique: soucieuse de la protection de l'environnement, la Section neuchâteloise du TCS dispose depuis l'été dernier d'une voiture électrique BMW i3.

Une des énergies de demain

Les membres de son comité la montrent sur les routes neuchâteloises, pour transmettre un message: l'électricité est une des énergies de demain matin pour la traction des véhicules. Tout en n'étant certes pas exempte de tout reproche écologique (comme les locomotives d'ailleurs!),

elle contribue puissamment à une meilleure qualité de l'air.

C'est pourquoi nous voulons encourager son utilisation, en montrant que son autonomie est meilleure que l'on pense. Quant à ses qualités sur la route, c'est une BMW, avec tous les atouts qu'on lui connaît!

Une logique toute électrique

Notre démarche s'inscrit dans une logique. Il y a deux ans, nous équipions la toiture de notre Centre de Fontaines de 100 m² de panneaux photovoltaïques, producteurs d'électricité. Cette fin d'année, nous mettons à disposition des usagers une borne de recharge à Fontaines.

Petit clin d'œil supplémentaire: le véhicule du stade de la Maladière destiné

à conduire les blessés à l'infirmerie porte les couleurs du TCS Neuchâtel et est tracté... à l'électricité.

Les vélos sont dépannés

Permettez-moi encore un mot: le TCS n'est pas un club d'automobilistes, mais un club de la mobilité. La dernière preuve en date: le célèbre dépannage TCS des voitures est désormais étendu aux vélos, sous l'appellation Bike Assistance!

Les cyclistes furent d'ailleurs à l'origine de la création de notre club.

Jean-Luc Vautravers
Président du TCS Neuchâtel,
membre du Conseil d'administration
du TCS suisse

On fait l'autruche

La voiture, quelle belle trouvaille que ce moyen de locomotion! Je me souviens de la première fois où je fus invitée à me promener en voiture. C'était à la fin des années quarante! Nous étions seuls sur la route avec les cars postaux. Quel émerveillement.

Et puis la machine s'est emballée au sens propre comme au figuré. Aujourd'hui c'est tout juste si, en ville, on ose être piéton...

Alors le futur de cette sacrée machine, dont plus personne ne peut s'en pas-

ser, quel est-il? On fait l'autruche, on ne voit rien et on ne fait rien, on tente le covoiturage, Mobility, les transports publics. Rien n'y fait, le nombre va croissant. Plus radicalement on espère sa disparition, sa transformation en train, mieux en téléphérique!

Quoi qu'il semble, il y a beaucoup moins de gens qui abîment leur voiture que de gens que leur voiture abîment.

Gilbert Cesbron

Aux grands maux, les grands remèdes! Je propose des minibuses interurbains qui prendraient les gens toutes les dix minutes, à 100 mètres de chez soi, ou aux entrées d'immeuble pour les plus fragiles d'entre nous et nous déposeront à la demande. Idem pour le retour. Ceci pour les besoins vitaux. Pour les loisirs, apprendre à anticiper, à favoriser la marche vers les trains et les cars postaux.

Pierrette Kirchner-Zufferey

La voiture se plombe elle-même

La voiture a été un succès extraordinaire, dépassant toutes les prévisions. Elle s'est transformée en témoin de la réussite sociale, en signe de totale liberté, en instrument phare des loisirs et, bien sûr, le moyen le plus rapide pour aller travailler et un droit pour chacun de posséder une voiture la plus belle possible. Dans les années 70, c'était le règne de l'auto-objet, signe d'une plus grande qualité de vie. Pour une certaine partie de la population, cela reste vrai aujourd'hui, légitimant donc le fait de réclamer routes, autoroutes et places de parc comme un droit naturel.

Richesse signifie, en somme, plutôt utilisation que possession.

Aristote

Or aujourd'hui, la voiture a du plomb dans l'aile, car son succès tourne au cauchemar. Des embouteillages monstres, la pollution, le bruit, le coût de l'énergie, le coût de la voiture (près d'un franc le kilomètre si l'on compte juste), l'entretien et les réparations, des lois de la circulation restrictives, le coût du permis, des constructeurs qui trichent quant au niveau de pollution des moteurs, la diminution des places de parc, le coût d'un garage en ville, bref la valeur de la voiture diminue tandis que celle des transports publics et de la mobilité douce augmente.

Plus un symbole de liberté

On constate que bon nombre des jeunes dans les grandes villes n'ont plus de voiture, que près de la moitié d'entre eux ne passent plus le permis de conduire (entre 1994 et 2010, la proportion de conducteurs âgés de 18 à 24 ans est passée de 71 à 59 %). Pour eux, la voiture a simplement perdu son symbole de liberté. C'est vrai que ce n'est pas le cas pour tous. Pour certains, la voiture représente encore un idéal de liberté, le statut social, etc. Pour ces derniers, ce sont plutôt des facteurs de précarisation éco-

nomique qui limitent ou retardent l'acquisition d'un véhicule.

Autre constatation peu réjouissante, le nombre de voitures de tourisme augmente encore d'année en année en Suisse (4.46 millions en 2015). Cela est dû au vieillissement de la population: il y a davantage de personnes âgées qui continuent de rouler. Néanmoins, à Lille et à Genève, 42% des ménages n'ont plus de voiture, et 55% à Bâle.

Il y a environ 4.5 millions de voitures de tourisme en Suisse avec 80% de personnes ayant le permis. Si ce nombre dans 30 ans descend à 40%, cela pourrait vouloir dire qu'il n'y aura plus que 2.2 millions de véhicules en circulation. Ce chiffre pourrait être encore plus bas si l'on prend en compte le succès des locations style Mobility, le covoiturage et les taxis bas prix. De plus, les succès des transports publics et la mobilité douce vont aussi aller dans le même sens de réduction du nombre de voitures. Si bien qu'à l'aube de 2050, on pourrait avoir deux fois moins de voitures qu'aujourd'hui.

Si nous voulons que tout continue, il faut d'abord que tout change!

G. Tomaso di Lampedusa
(*Le Guépard*)

La voiture à essence et diesel condamnée

Les constructeurs de voiture sont certainement très conscients de cette tendance lourde. Et ils vont tout faire pour la freiner et la contrer. Ils sont conscients qu'à l'horizon 2050, le manque de pétrole condamne la voiture à essence et diesel. C'est ainsi qu'ils misent sur la voiture tout électrique, considérée comme très écologique, et la voiture autonome. Une voiture autonome est un véhicule automobile capable de rouler sans intervention d'un conducteur, ceci en toute situation dans le trafic réel.

La voiture électrique a pour elle zéro émission de CO₂ (pour autant que l'électricité soit produite de manière renouvelable) et zéro bruit. C'est une petite voiture, qui pourrait être légère s'il n'y avait pas les batteries. Ces dernières sont le point noir peu écologique des voitures électriques: très lourdes, très chères, beaucoup d'énergie de fabrication et une durée de vie bien courte. Finalement, l'énergie de fabrication d'une voiture électrique y compris les batteries est au moins celle d'une voiture à essence. Considérant que l'énergie de fabrication est à peu près égale à l'énergie d'utilisation durant toute la vie du véhicule, on peut en conclure que le caractère dit écologique de la voiture électrique est un peu usurpé. Il est donc douteux que la voiture électrique soit un grand succès.

A l'heure actuelle, les gens vont travailler pour s'acheter une voiture qui leur servira à aller travailler.

Francis Mayon

Quant à la voiture autonome, que chaque constructeur de voitures développe aujourd'hui, elle constituera une nouvelle évolution qui va plutôt dans le sens de la réduction du nombre de voitures. En effet, pourquoi posséder une voiture autonome? Ne sera-t-il pas plus agréable de l'utiliser comme un taxi autonome, pour se défaire des frais d'entretien et de ne pas avoir à trouver une place de parc. C'est ce que sont en train de faire Uber et Google. Un taxi autonome pourrait remplacer des dizaines de voitures individuelles qui ne roulent que 4% du temps. Cela va aussi dans le sens de la réduction du nombre de voitures.

Favoriser la mobilité collective

Une autre évolution qui peut contribuer à faire diminuer le nombre de voitures est l'utilisation du vélo électrique pour remplacer la voiture, ce qui est une ambition du Danemark, où la part cycliste

(traditionnel et électrique) est déjà de 35% des déplacements à Copenhague.

Chaque cycliste, même débutant, sait qu'à un moment ou un autre de sa vie il aura rendez-vous avec une portière de voiture.

Paul Fournel

Avec deux fois moins de voitures qu'aujourd'hui à l'horizon 2050, comment organiser la mobilité? Cela

motive spécialement une association comme l'ATE qui prône l'utilisation des transports publics ainsi que la mobilité douce, soit le vélo et la marche. C'est ainsi que chaque personne, pour un déplacement, utilisera une combinaison de moyens de transport comportant la voiture (autonome), les transports publics, le vélo et la marche.

Cela aura une profonde répercussion sur les infrastructures de transport, avec trop de routes et de places de parc comparé à la situation actuelle,

mais pas assez d'infrastructures ferroviaires, de pistes bus et de pistes vélo. Tenant compte de cette évolution, il serait sage sur le plus strict plan économique d'arrêter de vouloir supprimer des bouchons sur nos routes et autoroutes en construisant des contournements routiers (Gothard, H20, H18). C'est bien là le combat que mène l'ATE.

Christian Piguet,
co-président ATE section Neuchâtel

Diminuer les bouchons aux heures de pointe

Selon un article de *ATE Magazine*, il y a actuellement 3,9 millions de pendulaires en Suisse. 19% entre différents cantons, 51% entre différentes communes mais à l'intérieur du canton de domicile, et 30% à l'intérieur de la commune de domicile. Depuis 1990, ce dernier chiffre a sensiblement diminué, passant de 41% à 30%.

Pourquoi une telle pendularité? Tout d'abord parce que le marché du travail est centré sur des pôles de compétences et des entreprises qui recrutent dans un périmètre toujours plus large. Ensuite parce que l'offre immobilière est inaccessible autour de ces centres économiques; de plus, les couples ayant des enfants refusent de se déraciner pour des raisons professionnelles.

Comme le dit Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, les travailleurs, avec l'amélioration de l'offre et l'accroissement des vitesses, sont incités à adopter une mobilité flirtant avec les limites du raisonnable.

A son avis, le système des transports suisse fonctionne de plus en plus comme celui d'une grande région urbaine. *«Ce qui me dérange, précise-t-il, c'est que cette réalité sur le terrain n'est pas du tout posée politiquement. Il ferait sens de se demander: quelle Suisse voulons-nous demain? Veut-on continuer à renforcer le flux des voyageurs, et ainsi créer une seule grande région urbaine de Genève à Saint-Gall? Ou alors souhaite-t-on maintenir une diversité à plus petite échelle? Actuellement, la politique des transports produit une Suisse pas débattue du tout – ce qui est regrettable.»*

Que faire alors pour diminuer les bouchons et les encombrements, surtout aux heures de pointe? Développer les infrastructures? C'est une solution peu écologiques et impossible à réaliser car le territoire suisse n'est pas extensible à souhait: les transports représentent aujourd'hui déjà un tiers des surfaces aménagées de notre pays. Il convient dès lors de privilégier une démarche «anti-heures de pointe» en utilisant à meilleur escient les capacités actuelles du rail et de la route.

La piste la plus souvent évoquée consiste à modifier les habitudes quotidiennes de mobilité en introduisant des horaires de travail beaucoup plus souples. Une plus grande flexibilité dans l'organisation du travail permettrait de faire un usage plus homogène de l'infrastructure des transports. Autre possibilité: encourager le télétravail, c'est-à-dire effectuer à domicile tout ou partie de son activité professionnelle.

Vincent Kaufmann n'est pas forcément d'accord avec ces solutions. Pour lui, le fait de pouvoir travailler un jour ou deux par semaine à domicile, ou de ne pas devoir commencer chaque matin à 8 heures tapantes, encourage encore plus à penduler, au lieu de déménager. *«Car, souligne-t-il, dans ces conditions, la distance entre les lieux d'habitation et de travail n'est pas perçue comme un facteur contraignant.»*

Conclusion logique: il faut trouver des solutions pour que les gens travaillent plus près de chez eux. Il n'est pas logique par exemple que des dizaines de milliers de Genevois se rendent chaque jour dans le canton de Vaud et que des dizaines de milliers de Vaudois aillent travailler à Genève. Le problème de la pendularité n'est pas près d'être résolu et provoquera encore longtemps des immenses pertes de temps et de gigantesques atteintes à l'environnement.

Y.N

LE BILLET DE PHILIPPE JUNOD Vous avez dit sport?

Encore faudrait-il s'entendre sur ce que ce mot désigne. Les courses de formule 1 en font-elles vraiment partie? Ce serait confondre sport et compétition, un fléau qui pollue l'alpinisme depuis trop longtemps, tout comme la maladie des records. Et que dire de ces sportifs en chambre qui braillent «on a gagné», assis sur une chaise, une canette de bière à la main? Pauvre foot, jeu intelligent et spectaculaire qui se voit infecté par un nationalisme chauvin, instrumentalisé par la politique et pollué par le phénomène du hooliganisme. On aura tout vu: dopage, matches truqués, corruption, vénalité à tous les étages, paradis fiscaux, vedettariat exacerbé, détournement de mineure... Et quand on sait les dégâts économiques, écologiques et sociaux causés par les Jeux olympiques et qu'on assiste au lâche opportunisme de la realpolitik du CIO, on se demande bien pourquoi Lausanne fait sa pub sur le slogan «ville olympique». Décidément, le sport se porte bien mal.

Diminuer les nuisances liées à la pendularité

Dans une récente résolution, les Verts neuchâtelois s'inquiètent de la forte augmentation du trafic individuel, source de pollution (notamment l'émission de CO₂) et de nuisances. Cette résolution propose des solutions simples et réalistes pour améliorer la situation et préserver l'environnement.

Les Verts prônent une amélioration de la qualité de vie. L'augmentation constante de la mobilité et notamment de l'utilisation du transport individuel motorisé détériore cette dernière en contribuant à la pollution (sonore et de l'air), à l'utilisation de l'espace public, à des problèmes de sécurité et à une grande consommation d'énergies fossiles. La pendularité en est une composante importante. En la diminuant, le canton de Neuchâtel (ndlr: et l'ensemble de la Suisse et du monde) a tout à y gagner, tant sur le plan financier et social que dans domaine de l'environnement.

Selon le rapport *La pendularité en Suisse en 2013*, le travail représente, après les loisirs, le deuxième motif de déplacement le plus important et sa part s'est nettement accrue depuis le milieu des années 1990; l'importance des déplacements pour la formation est aussi en augmentation depuis la même période. Par ailleurs, la proportion des pendulaires intercommunaux a augmenté de 60 à 70% ces deux dernières décennies. Toujours selon cette étude, pour se rendre au travail, 53% des pendulaires privilégient leur voiture, alors que 16% préfèrent le train,

13% les tramways et/ou les bus, 9% y vont à pied et 6% à vélo.

Cependant, cette vaste étude n'inclut pas la pendularité transfrontalière, dont la prise en compte modifierait les chiffres, en particulier pour le canton de Neuchâtel. Une étude a montré par exemple que 93% des frontaliers utilisent la voiture comme mode de transport pour se rendre au travail.

Les hommes mettent dans leur voiture autant d'amour-propre que d'essence.

Pierre Daninos

Sur la base de ces constatations, les Verts invitent les employeurs privés et publics à prendre des mesures concrètes pour diminuer la pendularité, notamment:

- indemniser les employé-e-s qui acceptent de travailler à domicile ou se rendent sur le lieu de travail à pied, à vélo, en transports publics ou en pratiquant le covoiturage;
- accorder prioritairement des places de stationnement aux personnes pratiquant le covoiturage;
- informer les futur-e-s employé-e-s sur les possibilités et les avantages à s'installer dans le canton de Neuchâtel.

Ils demandent également au Conseil d'Etat de pratiquer une politique plus active pour diminuer la pendularité et ses nuisances, notamment en incitant

les pendulaires à s'établir à proximité de leur lieu de travail et en prenant des mesures pour diminuer le trafic motorisé individuel, entre autres:

- le plafonnement des déductions fiscales liées aux trajets professionnels au coût-équivalent des transports publics, comme c'est le cas au niveau fédéral;
- la limitation du nombre de places de stationnement à 50% du nombre de postes de travail lors de la délivrance du permis de construire;
- l'obligation de réaliser un plan de mobilité pour les grandes entreprises ou les zones industrielles regroupant plusieurs entreprises de taille moyenne ainsi que pour les administrations publiques;
- la mise en place de parking d'échange et la promotion active des transports publics et du covoiturage.

Les Verts ont demandé au Conseil d'Etat neuchâtelois d'établir un rapport sur cette thématique et de proposer toute mesure utile à la diminution des effets négatifs de la pendularité. On attend avec intérêt la réponse du gouvernement.

Verena Attinger

Petit manuel du pendulaire

Dans le dernier numéro de ATE Magazine, nous avons découvert un excellent éditorial de Jérôme Faivre, rédacteur adjoint. Nous le reproduisons in extenso.

A la gare, on ne peut pas les loucher. D'un pas pressé, ils se déplacent machinalement. Les uns tapotent nerveusement sur l'écran de leur téléphone. Les autres feuilletent un quotidien gratuit, subtilisé dans une caissette de distribution. Le matin, on les croise un gobelet de café à la main. Le soir, avec quelques cernes sous les yeux. Eux, ce sont les pendulaires en transports publics.

Il convient de ne pas les confondre avec leurs cousins, les pendulaires automobilistes. Un peu à la manière des escargots, ces derniers transportent leur maison sur le dos. A

l'exception près que cette maison possède quatre roues et prend beaucoup de place. Tellement de place qu'ils finissent par s'accumuler les uns derrière les autres, créant des files d'attente toujours plus longues. Mais cet effet de masse n'est pas propre aux automobilistes. Souvent les pendulaires en transports publics s'entassent, eux aussi, comme des sardines en boîte.

Afin de survivre en ce milieu hostile, ces personnes ont développé des qualités vénérables. Parmi elles, la patience et la tolérance. Cependant, il arrive qu'un quidam isolé ne parvienne plus à dissimuler son irritation. Dans ce cas, face à la foule, la situation peut s'envenimer. Des noms d'oiseaux viennent à voler – des mots que la bienséance m'interdit ici de répéter.

Puis il y a les pendulaires à vélo et à pied, qui représentent une minorité. Probablement un jour cela va-t-il changer. Quoi qu'il en soit, ils sont souvent mal-aimés. On leur reproche de ne pas respecter les règles de la circulation, et même d'afficher une certaine suffisance vis-à-vis des autres usagers. Peut-être est-on tout simplement jaloux d'eux? Parce qu'ils habitent à quelques pas de leur travail. Parce qu'ils ne connaissent pas le calvaire des heures de pointe. Parce que leurs défenses immunitaires sont telles qu'ils ne sont jamais malades, même en hiver. Tout cela pour vous dire qu'être pendulaire est souvent une fatalité. Mais quel type de pendulaire on peut être est toujours une question de choix.

Quel avenir pour... notre Avenir?

Nous sommes pressés parce que nous n'avons pas le temps et, paradoxalement, nous n'avons pas le temps parce que nous voyageons en voiture.

Alberto Moravia

Si seulement cette question était posée plus souvent! Surtout lorsque de nouveaux produits que l'on croyait salutaires recèlent, dès leur usage, des défauts les rendant impropres à la consommation. S'est-on demandé à temps quel avenir auraient le tabac, l'amiante, l'uranium, le pétrole ou le plomb? Le plomb par exemple, dont les Romains étamaient leur vaisselle et canalisèrent leur eau «potable», causa la chute de leur empire. Pourtant, le plomb ingéré qui fut taxé de violent poison deux siècles avant notre ère intoxiqua encore des enfants qui sucent les écailles sucrées des peintures à la céruse¹.

Ces risques toxicologiques et cancérogènes étaient connus de longue date. Cependant, la cupidité des marchands de ces produits a différé sans cesse leur abandon sous prétexte qu'ils étaient... appréciés des consommateurs. Or, il aura fallu des décennies pour juguler le marché du benzène, du tabac, de l'amiante... alors qu'entre temps leurs consommateurs s'intoxiquent et en meurent.

Le principe de précaution, le respect de la santé publique et la protection de la nature sont systématiquement bafoués au nom de la productivité, de la croissance et de l'économie, comme si l'Economie, cette «gestion de la maison», concernait moins ceux et celles qui l'habitent que l'entrepreneur qui l'a bâtie.

En ce qui concerne les promoteurs de la maudite «bagnole», il en est de même puisque ses ravages atteignent aujourd'hui des proportions alarmantes. C'est qu'en un siècle le productivisme capitaliste a multiplié son négoce de produit à haut risque tant pour la santé humaine que celle de l'environnement. Il a fait proliférer ces bombes à retardement que les Etats rechignent à désamorcer à temps: arsenal nucléaire, montagnes de déchets radioactifs, chimiques et bactériologiques. Mais la spécificité de l'acharnement productiviste étant d'enrichir les «pollueurs-tueurs», ceux-ci persistent à mettre la vie d'autrui en danger, quitte à épuiser les dernières ressources de la terre et à dérégler le climat pour ainsi poursuivre le plus longtemps possible leur sale business.

Le bilan désastreux du marché des bagnoles qui submergent villes et campagnes est vite tiré. Au cours de la dernière année en Suisse²:

- 253 morts et 3830 blessés graves, suite à 17'700 accidents de la route;
- 55 milliards de km parcourus par des véhicules à moteur;
- 900 km² de surfaces carrossables – l'étendue du lac Léman! – sont bitumées ou bétonnées;
- 17 km de grands tunnels routiers...
- 56% du pétrole importé brûlé en carburant pour les transports;
- 40% de toutes nos émissions de CO₂.

A cela s'ajoutent les nuisances sonores, le temps perdu au volant, les bouchons à répétition, l'accumulation

d'épaves, de pneus, d'huiles de vidange, de batteries usagées dont on ne sait plus que faire, sans oublier les polluants dispersés dans l'atmosphère et les égouts.

A qui profite la mobilité forcée?

Aux déplacements individuels certes, mais pourquoi devons-nous rouler autant? Pourquoi sommes-nous contraints de devenir des conducteurs stressés, perdant des heures d'un temps précieux, cherchant en vain des places où stationner ou les payant fort cher tout comme l'essence et tout ce qui va avec? Cela sert avant tout à enrichir pilleurs de pétrole, raffineurs, vendeurs de voitures, entrepreneurs de génie civil, garagistes, assureurs et les banquiers qui créditent de quoi se payer un nouveau modèle à remplacer de plus en plus fréquemment.

Ainsi, *business as usual*, les fous du volant, les nostalgiques des concerts de klaxons et les fadas de 4x4, auront encore longtemps des Salons de l'auto et des pubs machistes pleins les rues et dans la presse pour s'en mettre plein les yeux et soulager leurs fantasmes.

Aux bigots de la Sainte Croissance, on leur promet des voitures «écologiques», sans benzine, mais au nucléaire prétendument sans CO₂, «propres», car les déchets de pneus et batteries hautement polluantes seraient dorénavant recyclables et «conviviales» puisque le futur conducteur pourra courtiser le robot intelligent qui le conduira les yeux fermés à destination. Un marché promoteur, y compris pour les installateurs de bornes de rechargement des batteries, car en France, il en faudra sept millions à 20'000 euros pièce pour les deux millions de ces petites merveilles électrifiées qui devraient rouler en 2020³.

Pour promouvoir ces autos de la «transition énergétique», il faudra que les Etats assèchent les pompes à essence ringardes et taxent la démolition des anciennes voitures «polluantes». Lino Guzzella, professeur EPFZ, s'exaspère: «C'est la chose pire que l'on puisse faire du point de vue environnemental. Le tout électrique produira des quantités énormes de CO₂». Et si le «savanturier» Bertrand Piccard promeut des autos genre «Solar Impulse», qu'il sache qu'il faudrait 40m² de capteurs solaires par engin, à 30'000 francs pièce⁴... à moins qu'elles soient pourvues d'ailes de l'envergure de son Boeing 747 solaire!

Comment en est-on arrivé là? C'était fort simple: il suffisait de disperser les lieux d'habitation, de production, consommation, formation et de loisirs; boucler un à un les magasins et les services de proximité; remplacer les commerces urbains par de grandes surfaces implantées au diable vauvert et encourager les gens à aller faire leur *fitness* en ville, leur *jogging* en forêt, du vélo ou du ski, des ballades en montagne et tout autre «sport de loisir»... ceci en voiture!

Pour assurer notre Avenir, il faudra que l'auto morbide n'en n'ait plus!

François Iselin

¹ Wikipédia, *Histoire du saturnisme*.

² Office fédéral de la statistique (OFS), 2010-2015.

³ <http://www.observatoire-du-nucleaire.org>, 12.9.2014.

⁴ La voiture électrique est une aberration, *Le Temps*, 29.4.2014.

De la génération Golf à celle du smartphone

Dans les années 70, j'ai été content d'acheter mon premier album de Pink Floyd et plus tard ma première voiture. Il y avait là non seulement un simple achat, mais tout un symbole. La publicité étant passée par là, l'automobile incarnait alors une certaine idée de la liberté.

Est-ce toujours le cas? Pour certains jeunes des régions périphériques, peut-être. Mais les jeunes des grandes villes, branchés (dans les deux sens du terme), ont changé. Rêvent-ils encore de s'acheter une VW-Golf, ou sont-ils plutôt intéressés par le dernier modèle de téléphone «intelligent» de leur choix? Quel est aujourd'hui leur sentiment face à la voiture?

À priori, en ces temps de crises économiques et de réchauffement climatique, posséder sa propre voiture a perdu pour eux une grande partie de son attrait, voire de sa symbolique. Les jeunes ont toujours besoin de mobilité, certes, mais pas pour autant de possession. À eux qui ont grandi à l'ère du 'shareware', du 'freeware' et autres modèles en «ouère», il leur semble tout à fait naturel de rouler dans une voiture connectée, qu'ils réservent pour une heure ou une journée, et qu'ils laissent ensuite à l'usage de quelqu'un d'autre. C'est déjà le mode de vie de milliers de personnes en Suisse, qui prennent régulièrement les transports en commun et ont recours à des services de partage de véhicules dont la coopérative **Mobility** est la principale incarnation dans notre pays, depuis vingt ans.

Ces jeunes-là ne louent pas de place de parc, ne s'emm... pas avec les questions d'entretien mécanique. Ils considèrent comme normal de pouvoir changer de véhicule selon les occasions. Réserver une décapotable pour inviter une copine à aller faire un tour au bord du lac... puis un autre jour réserver un van utilitaire pour déménager ses affaires vers une résidence étudiante, à l'EPFL ou ailleurs! Évidemment, ils font ces réservations du bout du doigt sur leur smartphone.

Notre génération ne se rend pas encore compte de l'ampleur du changement. Dans les grandes villes d'Amérique du Nord, des milliers de

petits véhicules à deux places baptisés **Car2Go** sont disponibles n'importe où dans la ville, là où les utilisateurs précédents les ont parkés. Un doigt sur le smartphone: le véhicule le plus proche apparaît sur un plan. Il est au coin de la rue... vous voulez partir avec? Une simple confirmation et le véhicule est à vous... façon de parler! Pas besoin de le ramener à son point de départ, ni même de prévoir la durée de la réservation.

Ne t'occupe pas d'être moderne. C'est l'unique chose que malheureusement, quoi que tu fasses, tu ne pourras pas éviter d'être.

Salvador Dalí

En Suisse, un service équivalent est disponible à Bâle et bientôt à Genève, sous le nom **Catch-a-car**. Les systèmes dit 'station-based' comme Mobility sont maintenant mis au défi par ces nouvelles flottes de véhicules fonctionnant en 'free-floating'. Chaque nouveauté surclasse la précédente. Pour qui possèdent déjà sa voiture, on voit même apparaître des réseaux de location entre privés, comme **Sharoo**, grâce auxquels on peut offrir en location son propre véhicule durant des plages de temps données. Pour ce partage en 'peer-to-peer', là encore, c'est avec son smartphone que l'utilisateur déverrouille et met en marche votre voiture.

Une déferlante de termes anglophones désigne ces nouvelles pratiques. En langage châtié, on les qualifiera peut-être de révolutionnaires... Les jeunes vous diront qu'elles sont simplement 'disruptive', en ce sens qu'elles rompent radicalement avec le paradigme du siècle passé (où ils relèguent évidemment nos années 70) mais qu'il ne faut pas y chercher des envies de révolution. Au contraire, les jeunes sont pour le moment très contents de leur «branchitude». Les effets potentiellement néfastes à la 1984 d'Orwell qu'implique ce nouveau monde branché sont plutôt rejetés d'un haussement d'épaule. Qu'importe le flacon...

Mais ne dessinons pas le diable sur la muraille. Ces jeunes-là marchent encore avec leur pieds. Souvent plus que leurs parents. Ils roulent

plus en bus et en train et moins en voiture. En un mot, ils sont plus libres que nous ne l'étions, avec notre voiture icône de liberté. Globalement, en usant de voitures économes et souvent électriques, ils produisent moins de CO₂ que nous. Et contrairement à nous, ils sont conscients de l'énergie grise qu'implique la fabrication de la voiture elle-même, raison pour laquelle ils préfèrent être plusieurs dizaines d'utilisateurs à se servir partiellement du même véhicule. Quant à diminuer les voyages qui ne sont pas indispensables, c'est sûr que la génération smartphone est plus que nous adepte de télétravail et de visio-téléphonie style Skype. Certes, l'informatique omniprésente est elle aussi gloutonne en énergie mais le bilan reste à faire; les critiques ne prennent pas en compte les arbres avec lesquels on fabriquait les milliers d'indicateurs des horaires de train et autres annuaires téléphoniques...

Mais revenons-en à l'automobile. Jusqu'ici, nous avons parlé de ce qui existe et fonctionne déjà bien en divers points du monde. Les vraies nouveautés, ce sont les automobiles qui se conduisent toutes seules, dans le trafic, sans même toucher le volant. Science fiction? Même pas. En Californie, elles transportent déjà des passagers sur la voie publique. Bref, le monde change; l'automobile et ses usages aussi. On peut rejeter ce nouveau monde en bloc, ou à tout le moins s'en inquiéter, à juste titre... mais nos enfants et nos petits-enfants y vivent déjà, un peu plus chaque jour.

Pierre Clément

Demain, la voiture

Porsche rit! Kerber, la nouvelle numéro 1 du tennis mondial affiche, quand elle joue, une énorme réclame pour la marque allemande sur son poitrail de vainqueur. Angélique de son prénom, tout pour plaire! Mais, au delà du clinquant, que va-t-elle en faire, cette dame, de son joli joujou?

De tous les champignons, celui d'une voiture est encore le plus mortel.

Jean Rigaux

«Ah la voiture! C'est la chose que je regrette! C'était beau!». Peu avant sa mort, j'étais allé voir un très vieux oncle. Vingt ans après, ce sont ces paroles profondément nostalgiques qui de lui me sont restées.

En 1950, la voiture, c'était le rêve. On pouvait aller partout dans nos pays, dans les plus beaux endroits, on était libre, comme les rois dans leur carrosse. Merveille au départ. Objet qui faisait rêver.

Puis objet paradoxal. «Le rêve du siècle dernier est devenu le piège de l'actuel», dit un commentateur. Car maintenant, la voiture, quoi de plus banal, quoi de plus courant, quoi de plus indispensable, quoi de plus indiscutable? Elle est partout.

Mais le sujet a toutes les apparences d'un tabou. On peut en discuter les inconvénients, éventuellement, mais c'est pour aussitôt trouver les aménagements qui vont lui accorder une place plus grande encore, qui vont confirmer son statut de création incontournable et universelle.

Mettre en question son existence ne semble pas imaginable. «La voiture est un secteur majeur dont la croissance est constante», clame une agence de publicité. La voiture, c'est selon, donc. Cauchemar indispensable ou bonheur des inconscients. Un vivant paradoxe, résumé de toute la civilisation occidentale moderne.

Et son avenir? Poser la question, revient à poser la question de l'avenir de notre mode de vie, de notre civilisation.

C'est la course folle au pétrole. Mais pas seulement. C'est la course folle à la voiture à piles, à la «voiture propre». Et c'est des montagnes de pollution et des montagnes de bruit. Des montagnes de garages et de parkings souterrains, et de routes, et de bouchons et de carcasses, et de réchauffement climatique.

A l'heure actuelle, on en a un milliard de par le monde, on nous en promet trois ou quatre fois plus pour 2050. Logique: en Chine, en Inde, et partout ailleurs, pourquoi les gens ne voudraient-ils pas eux aussi tous leur voiture? Et quand on fait la véritable addition, tout ça, ça fait combien de milliards d'épaves?

Si j'ai une voiture, j'ai intérêt à ce que personne n'en ait, pour éviter les embouteillages.

Jacques Attali

Alors le futur? Tapez «Voiture du futur» sur Internet, vous allez y découvrir des merveilles. La voiture du futur est intelligente, elle roule toute seule, évite les obstacles, elle vous propose itinéraires, musiques et divertissement. Et puis elle ne fait pas que rouler. En 2025, elle vole. On s'y croirait déjà.

«Janvier 2030. Il a neigé sur Montréal et le thermomètre affiche -10°C. Une voiture attend en bas de chez vous. Le chauffage s'est mis en route à distance, anticipant votre arrivée. Dans l'habitacle, il fait 20°C. Vous prenez place à bord et vous vous mettez au travail sur une tablette. Une voix vous demande de confirmer votre itinéraire. Sans un bruit, cette auto à propulsion électrique se dégage du banc de neige et se fond dans le trafic. Pas de feux de circulation ni d'embouteil-

lage, le mouvement se régule tout seul sur des voies sécurisées permettant de surcroît la recharge des véhicules électriques. Dix minutes plus tard, vous voilà à destination. La voiture se dirige vers d'autres utilisateurs...» (Citation tirée du site «Protégez-vous»).

Ça, c'est pour la voiture du futur. Mais sur le futur de la voiture, rien. On dirait que la marche du monde se fait de façon linéaire et immuable. Or, bien sûr, le futur de la voiture s'inscrit dans un contexte global. Faire des projections sur des dizaines d'années comme c'est assez fréquemment le cas depuis quelque temps est d'une incroyable naïveté. Ce que sera le monde ne serait-ce que dans cinq ans, dans dix ans, **on ne le sait pas.**

Nous sommes dans un monde qui vit la tête dans le sac. Sur un vaisseau piloté par une poignée de vieillards inconscients et une bande de jeunes loups fous qui bouffent tout.

Dans le vaisseau, il y a tout en bas l'immense étage de la misère, et puis à chaque étage, ça va un peu mieux. Tout en haut, le poste de pilotage avec des hommes et femmes en costumes de militaires et en cravates de managers et politiciens. Ces pilotes, où nous mènent-ils? Ils ne le savent pas. Nulle part. Ils avancent, comme les voitures dessinées par les futurologues, qui n'ont ni devant ni derrière. Ils avancent là où ils pensent qu'il y a quelque chose à prendre.

Que dire, que faire? La voiture, pour moi, c'est aussi un symbole de perplexité devant toutes ces choses du monde qui n'ont pas de réponse, pour lesquelles l'homo sapiens n'a plus de réponses.

Bernard Walter

390 millions de mètres de plus

L'Office fédéral de la statistique publie annuellement une étude sur la pendularité. Le verdict est sans appel: le trajet (aller) moyen d'un pendulaire pour parvenir à son lieu de travail ne cesse de s'allonger – il était de 14,2 km en 2011, 14,3 km en 2012, 14,4 km en 2013 et 14,5 km en 2014. Ces 100 mètres supplémentaires paraissent anecdotiques. Mais quand on multiplie cette distance par les quelque 3,9 millions de pendulaires en Suisse, on constate que le trajet s'allonge d'une année à l'autre de 390 millions de mètres, soit 10 fois le tour de la terre. Impressionnant et inquiétant!

Il faut se souvenir de Tchernobyl et de Fukushima

26 avril 1986 à Tchernobyl et 11 mars 2011 à Fukushima: il faut se souvenir de ces deux dates et de ces deux lieux, qui témoignent que l'homme est un apprenti sorcier et qu'il n'a encore pas compris les dangers de l'énergie nucléaire. Le 27 novembre prochain, les électrices et électeurs suisses diront s'ils acceptent ou non l'initiative populaire demandant la sortie programmée de l'énergie nucléaire. Le 29 avril 1989, soit juste trois ans après la catastrophe, notre ami Pierre Lehmann est allé sur place. Voici quelques extraits de son témoignage, écrit sur le vif.

L'accident a eu lieu à 1h24. A 8h, on a décidé l'évacuation de Pripiat, ville d'environ 50.000 habitants, située à quelques kilomètres seulement de la centrale et dans laquelle habitait le personnel de cette centrale. Le 27 au petit matin, 1200 bus sont à pied d'œuvre et, deux heures après, Pripiat devient une ville fantôme.

Pour éteindre le réacteur, il a fallu lutter jour et nuit jusqu'au 7 mai. Ensuite, on a continué à le recouvrir de béton, de manière à enfermer les substances radioactives de manière étanche et réduire la radioactivité ambiante dans les environs à un niveau suffisamment bas pour qu'on puisse y travailler sans courir de danger immédiat. Ce mausolée d'un nouveau genre s'appelle un sarcophage. Sa construction a été achevée en octobre 1986. Pour mener à bien les travaux nécessaires jusqu'à cette date, il a fallu faire appel à plus de 200.000 personnes.

Le nombre de personnes définitivement évacuées de leurs habitations est aujourd'hui de 116.000. On en avait évacué davantage, mais certaines sont revenues. Si Pripiat a été évacué sans difficulté, les petits villages ont posé des problèmes parce que les villageois s'accrochaient à leurs habitations. Ils ne comprenaient pas pourquoi ils devaient partir. La radioactivité ne se voit et ne se sent pas.

On a enlevé la terre là où la radioactivité était trop forte. Il a fallu déplacer plus d'un million de m³ de terre. Le sarcophage doit être renforcé et amélioré. On y a même fait une chambre forte à partir de laquelle on veut étudier l'évolution de la radioactivité dans ce qui reste de la centrale au cœur du sarcophage.

Une zone de 30 kilomètres de rayon autour de la centrale est condamnée pour l'habitat, mais on projette d'y créer un centre de recherche pour étudier scientifiquement les conséquences de l'accident sur la faune et la flore des environs.

On nous assure que les travailleurs occupés aujourd'hui dans la centrale et ses environs ne sont pas exposés à ces doses de radioactivité excessives. Le chiffre qu'on nous donne indique que ces travailleurs reçoivent des doses moyennes de l'ordre de dix fois la dose de la radioactivité naturelle.

(...) Nous décidons d'aller à une manifestation de commémoration pour marquer le troisième anniversaire de l'accident de Tchernobyl. Le stade, qui dispose de 40.000 places assises, est complètement rempli. Des gens se bousculent sur la voie d'accès.

D'autres sont perchés sur les murs qui entourent le stade. Il y a des banderoles demandant l'arrêt complet du nucléaire. Des discours dénoncent pêle-mêle le nucléaire, l'incurie de la bureaucratie, le silence officiel quant aux conséquences de l'accident sur la santé de la population, l'impossibilité des gens de s'informer sur leur dossier médical. Ils sont chaleureusement applaudis.

Dans les jours qui suivent, nous aurons l'occasion de rencontrer des représentants du mouvement vert d'Ukraine et, en particulier leur figure de proue Jurij Stscherback, médecin et écrivain, un des hommes les plus populaires de Kiev. Une personne faisant partie de notre groupe visite l'hôpital de Kiev où se trouve le centre médical mis sur pied pour suivre les irradiés. Cela nous permet d'entrevoir d'autres aspects de la catastrophe.

On essaie de suivre la santé de 640.000 personnes impliquée dans les suites de l'accident. Parmi celles-ci plus de 200.000 enfants. Selon une information obtenue, sur 1000 femmes des environs, enceintes au moment de l'accident, seulement 65 auraient accouché et, sur les 65 enfants nés, seulement 37 auraient survécu.

La pression populaire contre le nucléaire est devenue énorme et incontournable en l'Ukraine. Si la Glasnost se maintient et s'amplifie, on peut espérer que le nucléaire disparaisse du pays dans un avenir assez proche. Mais les nucléocrates n'ont pas baissé les bras. Dans notre groupe, il y en avait en tout cas deux qui pensent qu'on peut éviter les accidents en faisant simplement un peu plus attention en ne voyant aucun problème à produire toujours plus de déchets radioactifs. Et, bien sûr, ce sont des adeptes inconditionnels du mythe de la prospérité par l'extension économique. Peut-être imaginent-ils qu'une société dans laquelle tout se passe toujours conformément aux calculs et aux prévisions est réalisable. Mai sera-t-elle encore humaine?

Alors que la Suisse a une densité de population beaucoup plus forte que l'Ukraine, on n'ose pas imaginer les conséquences d'un accident majeur à Mühleberg, à Gösgen, à Leibstadt ou à Beznau. La moitié de la Suisse serait contaminée et de grandes villes comme Zurich, Berne, Bâle et Lucerne disparaîtraient pratiquement de la carte. Il faut être inconscient (ou inféodé aux grands groupes électriques) pour oser prendre ce risque.

On m'avait dit que l'énergie nucléaire était bon marché, sûre et pacifique. Mais mon expérience en tant que ministre m'a conduit à devenir opposé à l'énergie nucléaire. J'ai appris par expérience qu'elle n'est ni bon marché, ni sûre, ni pacifique. J'ai découvert après avoir quitté ma fonction que du plutonium produit en Grande-Bretagne avait été envoyé aux Américains pour leur programme de développement d'armes atomiques. L'énergie nucléaire est un gros problème environnemental et Fukushima est un avertissement adressé au monde.

Tony Benn, ancien ministre britannique



Qui sauvera la Suisse du populisme? François Cherix, Editions Slatkine, 2016

Depuis plusieurs années, en raison notamment des slogans mensongers et excessifs de l'UDC, la Suisse a basculé dans le populisme. La droite nationaliste se radicalise et veut couper la Suisse du reste du monde. La droite libérale se laisse entraîner dans son sillage ou n'a plus que la déconstruction de l'Etat comme idéal. Le livre que vient de publier François Cherix vient donc à son heure pour essayer de répondre à une question toute simple: qui sauvera la Suisse du populisme?

La première phrase du livre résume tout: l'heure est grave. Et l'auteur ne mâche pas ses mots: *«Les citoyens persistent à voir l'UDC comme un parti classique, alors qu'il s'agit d'un mouvement populiste, qui instrumentalise les peurs, dévoie la démocratie directe et détruit la Suisse en prétendant la sauver»*.

François Cherix fait une analyse sans complaisance du fonctionnement du pays: un système lent, des pouvoirs morcelés, des arbitrages biscornus, la peur des idées, le refus de s'engager, un manque d'antici-

pation, une concordance illisible, un système sans gouvernail, une réduction des problèmes sociétaux à des questions d'argent. On peut aussi se demander comment des ministres de gauche peuvent siéger aux côtés d'extrémistes de droite.

François Cherix s'en prend également au principe de l'initiative populaire qui fait l'orgueil de la Suisse: *«L'observation du réel montre que le droit d'initiative populaire encourage souvent l'irresponsabilité collective»*. Il dénonce ceux qui utilisent ce droit pour stigmatiser les étrangers, les immigrés, les demandeurs d'asile, les musulmans, les juifs, les pauvres, les assistés et les marginaux. Et de s'interroger: *«La possibilité pour cent mille citoyens de faire voter sans garde-fou une nouvelle norme constitutionnelle constitue-t-elle une valeur ajoutée de la démocratie suisse?»* Il ne propose pas la suppression de l'initiative populaire, mais une augmentation du nombre de signatures et son encadrement par une Cour constitutionnelle qui aurait la compétence de dire si elle est recevable ou non.

Et le populisme? L'auteur en donne une définition forte: *«C'est une eau puissante qui suit la pente et ravage tout sur son passage tant qu'on ne l'arrête pas. Lorsqu'il n'est pas combattu, il renverse d'une vague les édifices les plus patiemment construits»*. Il conclut en soulignant que les nationalistes ont construit leur dernier succès sur le slogan «rester libre», alors que toutes leurs politiques enferment les citoyens dans des situations sans issue. Il est de la responsabilité des Suisses et du Parti socialiste tout particulièrement de se réveiller.

Le livre de François Cherix, véritable électrochoc, doit absolument être lu par tous ceux qui s'intéressent à l'avenir de la Suisse. Un seul regret: que l'auteur ne parle pas de l'absence d'instruction civique à l'école et qu'il ne souligne pas les incohérences du Parti socialiste (le conseiller fédéral Alain Berset a été le plus grand démolisseur de l'initiative AVSplus lancée par son propre parti).

Rémy Cosandey

Impolitiquement correct Martina Chyba, Editions Favre, 2016

Chroniqueuse depuis 2010 dans Migros Magazine, journaliste à la TV suisse romande, Martina Chyba nous livre certains de ses billets d'humeur déjà publiés sur de multiples sujets d'actualité, ainsi que bon nombre d'inédits. Que ce soient sur les rapports humains, l'argent, le travail, le langage, les modes de vie, les modes tout court, les poubelles, bref toutes sortes de domaines sont abordés avec humour, légèreté, mais aussi des coups de griffe, des cours de gueule et autres prises de position. Sous forme de chroniques de trois pages, elles sont conçues comme «le carré de chocolat avec le café, ce n'est pas indispensable mais c'est tellement meilleur avec». Prenant plaisir à relever les nombreuses incohérences de notre système et de nos attitudes, Martina Chyba consi-

dère qu'aujourd'hui, le seul moyen de survivre est de pratiquer l'humour. Aussi aime-t-elle lever le voile sur ses réactions au quotidien, qui sont souvent les nôtres, face aux anniversaires des enfants, des adultes, aux bouchons dans les trains, sur les routes et dans les supermarchés.

Par exemple, le sujet complexe par définition qu'est le mot(maux) de passe, qui doit à la fois être multiple et varié pour chacun des objets qui en ont besoin, écrit dans un coin caché mais changé régulièrement et jamais sous la main quand c'est nécessaire. Un oubli au moment de payer dans une interminable file à la caisse d'un supermarché a de quoi alimenter les pires cauchemars. Le burn out, le festival de Cannes, le porno, la vente de médicaments en

pharmacie, le coaching, les tablettes nous offrent aussi un petit flash d'un quotidien on ne peut plus ordinaire, si joyeux ainsi décortiqué.

Et pourquoi ne pas s'amuser des différentes classes d'âges, leurs spécificités, leurs liens parfois compliqués, les tentatives d'arrangement qui ne font que conforter le statu quo. Il y a de quoi en dire beaucoup, depuis divers points de vue, des différents genres et comparativement aux époques précédentes: il y a matière.

Dans un langage fleuri, utilisant volontiers les expressions du jargon courant, cette lecture nous offre l'occasion de se faire une pinte de bon sang, exercice bien utile avec l'automne et le froid qui s'annoncent...

Edith Samba



55 quotidiens s'inspirent de l'essor...

Depuis plusieurs années, *l'essor* consacre sa dernière page aux bonnes nouvelles. Le modèle vient de trouver, le 25 juin, 55 quotidiens prêts à faire la même chose. Un cahier entier de *24 Heures* nous donne des informations très diverses sur des initiatives prises aux quatre coins de la planète qui représentent un espoir de changement positif. Ce cahier m'a rappelé la grande satisfaction des spectateurs au sortir du film «Demain». Sûrement est-il utile que la presse relate plus souvent les bonnes nouvelles. Les mauvaises qui font lire nous cassent le moral.

Pierre Aguet

Stop-benzène

La campagne lancée récemment par *Action de Carême et Pain pour le prochain* montre ses premiers succès. Suite à la pétition lancée par les deux organisations, qui demande aux revendeurs suisses de s'engager afin que le benzène soit exclu du processus de fabrication des téléphones portables qu'ils vendent, Swisscom a réagi positivement. Elle a décidé de faire des pas concrets dans ce sens.

Une école pour la paix

Dans l'oasis de Neve Shalom-Wahat al-Salam, cette école a un rôle essentiel. Elle organise des programmes variés de rencontres entre Juifs et Palestiniens visant à promouvoir la connaissance, la compréhension et le dialogue entre les deux peuples. Depuis ses

débuts en 1979, plus de 300.000 jeunes ont pris part à ses rencontres ainsi que plus de 3000 adultes. L'équipe de direction comprend un nombre égal de «modérateurs» permanents Juifs et Palestiniens et fait appel à de nombreux intervenants indépendants. Depuis le début de la deuxième Intifada, les rencontres de jeunes trop difficiles à organiser se raréfient mais les activités pour adultes, les cours à l'université ainsi que les relations avec les Mouvements palestiniens pour le Paix se poursuivent.

D'après *The School for Peace Neve Shalom-Wahat al-Salam*

Des espaces de jeux

Pro Juventute va créer des espaces de jeux pour les enfants de réfugiés dans les centres d'asile et de transit. Pour les enfants qui vivent des événements traumatisants, il est capital de pouvoir se plonger dans le jeu... Sur un parcours de fuite, marqué par la peur et la détresse, aucune place n'est laissée aux activités ludiques, écrit Pro Juventute.

D'après *Le Courier* du 5 août 2016

L'homme qui veut verdir Le Caire...

Grâce au «shaduf», outil ancestral d'irrigation, Sherif Hosny a le projet de faire du Caire et ses 20 millions d'habitants une ville verte. Pour cela, il faut convaincre les gens que leur toit peut servir à produire des aliments et trouver de l'argent, car l'hydroponie, technique de culture hors-sol, est coûteuse.

S. Hosmy fait appel aux ONG spécialisées en micro crédits pour financer les micro fermes mais il s'engage à former gratuitement les futurs fermiers. Sa prochaine cible, les toits des bus publics!

D'après *24 Heures*

Femmes TISCHE

Le programme «Femmes TISCHE» est un espace de médiation sociale qui aide à la cohabitation des valeurs culturelles différentes et valorise la diversité. Ce projet, initié en Suisse allemande depuis 1996, actif à Bienne depuis 2005, enregistre des résultats concluants. En 2011, Femmes TISCHE est introduit en Suisse romande, en particulier à Yverdon-les-Bains et sa région. Son but est d'encourager l'intégration des femmes migrantes par leur participation à des tables rondes (d'où le nom TISCHE) sur des thèmes liés à l'éducation et à la santé. Ces rencontres se déroulent en toute simplicité, en français ou dans la langue des participantes, généralement dans la maison de l'hôtesse. Christiane Blondel, coordinatrice, Quai de la Thièle 3, 1400 Yverdon-les-Bains, tél: 079 506 10 85.

De la difficulté d'aimer

En 1849, Henri-Frédéric Amiel disait: «*Aimons-nous et rendons-nous la vie douce, elle est si courte; ne nous préparons pas des regrets irréparables en négligeant nos devoirs.*» Plus près de nous, Albert Camus proclamait: «Le plus grand malheur n'est pas de ne pas être aimé, mais de ne pas aimer.»

Dans un monde qui devient de plus en plus individualiste, où les loisirs (télévision, ordinateur, tablette, appareil téléphonique) prennent de plus en plus de place, où la virtualité a remplacé le réel, il est difficile d'aimer, tout simplement parce que nous

ne parlons plus à notre voisin, parce que nous ne prenons plus le temps de l'écouter. Aussi parce que certains partis extrémistes stigmatisent les étrangers et les pauvres et arrivent à nous faire croire que tout irait mieux sans eux.

De la difficulté d'aimer: tel sera le thème du forum du prochain numéro de *l'essor*. Nous attendons vos contributions jusqu'au 31 octobre. N'hésitez pas à nous donner votre avis: nous souhaiterions que les membres de notre comité rédactionnel ne soient pas les seuls à s'exprimer.

L'essor

Journal indépendant travaillant au rapprochement entre les humains et à leur compréhension réciproque.

Rédacteur responsable
Rémy Cosandey
Léopold-Robert 53
2300 La Chaux-de-Fonds
032/913 38 08; remy.cosandey@gmail.com

Équipe de rédaction
Christiane Betschen, Mousse Boulanger,
Rémy Cosandey,
Yvette Humbert Fink, Susanne Gerber,
François Iselin, Marc Gabriel Jehouda,
Pierre Lehmann, Emilie Salamin-Amar,
Edith Samba, Bernard Walter.

Administration et retours
L'Essor – Abonnements
Tunnels 16
2300 La Chaux-de-Fonds
ou par courriel : info@journal-lessor.ch
www.journal-lessor.ch

Abonnement annuel : CHF 36.–
Compte postal : Journal l'Essor, 12-2620-0

Composition et impression
Société coopérative du Journal
de Sainte-Croix - 1450 Sainte-Croix

L'essor - ISSN 1023-5663

déla i p o u r l e p r o c h a i n n u m é r o : 1 5 n o v e m b r e 2 0 1 6
p r o c h a i n f o r u m : D e l a d i f f i c u l t é d ' a i m e r