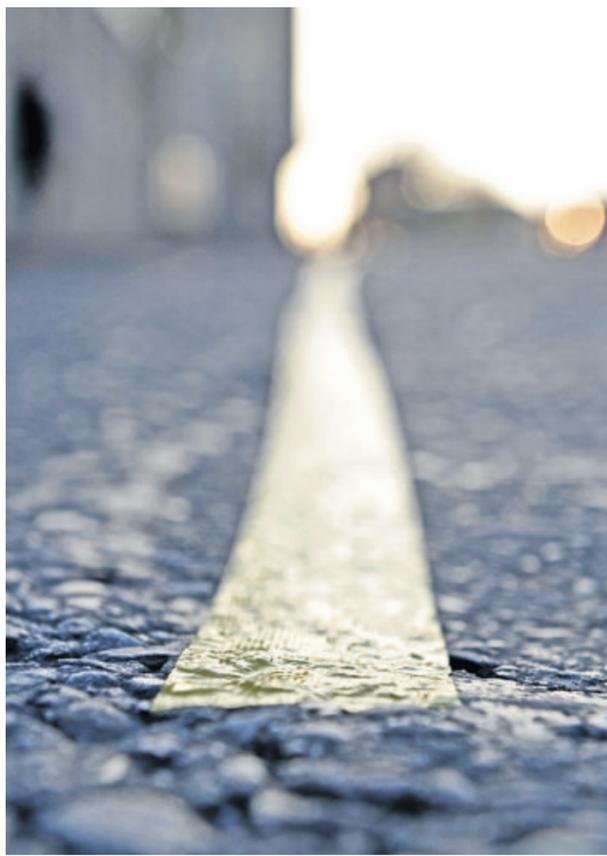


Planète Terre



Rue des Bains, avenue du Pailly, rue de Saint-Jean: avec les beaux jours, les pistes cyclables éclosent sur le bitume. Ou comment réaliser en une nuit ce que les cyclistes attendent depuis des lustres. PIERRE ABEUSUR

Les drôles d'attentats nocturnes des maquisards à deux roues

Le collectif GUC, pour Guérilla urbaine cycliste, peint des pistes cyclables. De nuit et anonymement

Christiane Pasteur

Se réapproprier la ville. On dirait un slogan politique, c'est pourtant une idée dans l'air du temps. Certains ont décidé de le prendre au pied de la lettre et de réaliser en une nuit ce que, selon eux, les autorités sont incapables de faire en une décennie: des pistes cyclables. Ainsi, depuis une dizaine de jours, un mystérieux mouvement d'aménagement urbanistique sauvage a pris d'assaut les routes genevoises, laissant apparaître, au petit matin, des bandes jaunes «clandestines» à la rue des Bains, à l'avenue du Pailly ou encore à la rue de Saint-Jean.

Ses auteurs? Anonymes. Tout au plus savons-nous qu'il s'agit du GUC, pour Guérilla urbaine cycliste. Un collectif qui entend rendre la ville un peu plus sûre pour les utilisateurs les plus fragiles. Son rêve?

«Le collectif tient à remercier et féliciter tous les cyclistes qui s'élancent sur les routes genevoises, prêts à braver les dangers de la route. Grâce à eux, la ville devient moins polluée, plus sereine, plus belle»

GUC Guérilla urbaine cycliste

«Qu'il y ait plus de pistes cyclables à Genève, moins d'accidents et moins d'agressivité entre usagers. Car plus en sécurité, les cyclistes n'ont pas besoin de braver le Code de la route, ce qui leur est trop souvent reproché.» Illégale, la démarche se veut pourtant citoyenne. Ainsi, le GUC veille à ne pas placer des bandes jaunes dans des endroits dangereux pour les amateurs de la petite reine ou les autres usagers. Mais surtout il encourage tout un chacun à faire pareil, au motif que lorsque «la politique est inerte, les citoyens ne le sont pas».

Des «vengeurs masqués»

La démarche n'est pas pour déplaire à Frédéric Favre, coprésident de Roue Libre, qui y voit un acte de résistance. «Lorsque Pierre Maudet avait dénoncé les cyclo-terroristes, nous étions nombreux à avoir imaginé peindre une piste cyclable rose fluo sur le pont du Mont-Blanc.» Une idée

finalement abandonnée pour des questions de sécurité. «Aujourd'hui, on parle d'installer 1200 Vélib' à Genève alors que les infrastructures ne sont pas terminées: c'est dangereux! Pas étonnant que des vengeurs masqués se substituent à l'Etat quand celui-ci a des lacunes.»

Dans les faits, les pistes cyclables dessinées par le GUC ont immédiatement été adoptées par les deux-roues. «Il existe un vrai besoin d'aménagements sécurisés, cela va dans le sens de notre initiative sur la mobilité douce qui sera soumise au peuple le 15 mai prochain», souligne Thibault Schneeberger, secrétaire d'actif-traffic. Michèle Künzler, magistrate en charge de la Mobilité, présentera justement au Conseil d'Etat, prochainement, un plan de la mobilité douce impliquant la création de 78 kilomètres de pistes cyclables dans le canton d'ici à 2014. Sans pour autant légitimer ce type d'actions, elle reconnaît l'acuité du besoin en la matière.

Une mode planétaire

L'initiative n'est pas sans rappeler celle, il y a quelques années, des membres de l'Association des habitants des Pâquis. Munis de peinture jaune, ils avaient dessiné des passages piétons, notamment à la rue De-Monthoux, suite à plusieurs accidents. Ces dernières années, des éclosions de pistes cyclables ont eu lieu en différents endroits de la planète. A Guadalajara, au Mexique, des étudiants ont aménagé un bout de réseau. Pareil à Marseille, où le collectif Ruban Vert s'arme de pochoirs et d'aérosols une fois la nuit tombée. A Toronto, déguisés en employés de la Ville, les membres de l'Urban Repairs Squad ont tracé, depuis 2005, quelque six kilomètres de pistes cyclables. L'une d'elles a été entretenue par la Ville pendant deux ans... avant qu'elle ne réalise le subterfuge.

Agrocarburants

L'assiette avant le réservoir

A lors rapporteur spécial de l'ONU pour le droit à l'alimentation, Jean Ziegler avait qualifié la course aux agrocarburants de «crime contre l'humanité». Un raisonnement étayé par un calcul simple: 232 kg de maïs sont nécessaires pour fabriquer 50 litres de bioéthanol. Soit, pour un plein de carburant, l'équivalent de la ration alimentaire annuelle d'un enfant. Le parallèle est à dessein choquant. Mais la réalité ne l'est pas moins. Et en Suisse? La Commission de l'environnement du Conseil national propose de durcir les conditions d'exonération fiscale pour les agrocarburants. En outre, à la fin de février, une pétition munie de 61 901 signatures - soutenue par 35 organisations écologiques

suisses regroupées dans la Plateforme agrocarburants - a été déposée à Berne. Elle demande à la Confédération d'édicter des critères d'autorisation très stricts pour les agrocarburants, incluant la sécurité alimentaire des pays producteurs et les effets indirects sur le changement d'affectation des terres. A noter qu'un projet d'usine visant à fabriquer de l'essence à partir de canne à sucre brésilienne, a été stoppé à Delémont, à cause des protestations. A Bad Zurzach, par contre, la société Green Bio Fuel maintient son projet de diesel à base de jatropha mozambicain. Pour la Plateforme agrocarburants, ce genre d'entreprises «menace la sécurité alimentaire des plus pauvres ainsi que les forêts tropicales». **C.P.**

Réchauffement climatique

Noé21 distribue ses bons et mauvais points au Canton

En septembre 2009, trois mois avant le Sommet de Copenhague, Noé21 présentait son plan climatique pour Genève. Ou comment atteindre, chez nous, les objectifs fixés par le GIEC, à savoir une baisse des gaz à effet de serre de 40% d'ici à 2020 et de 95% d'ici à 2050. Pour y parvenir, l'ONG soumettait au gouvernement fraîchement élu un catalogue de mesures à mettre en place, ici et maintenant. Après un an et demi de législature, Chaim Nissim, Jérôme Strobel et Philippe de Rougemont, tous membres de Noé21, établissent leur bilan intermédiaire, distribuant bons et mauvais points au Conseil d'Etat. Premier constat, les émissions totales du canton de Genève sont en baisse de 4% par rapport à 1990.



Noé21 fait le bilan d'un an de législature. PATRICK GILLIERON LOPRENO

Positif? A moitié. Car la tendance sur ces cinq dernières années est à la hausse, malgré un fléchissement ponctuel en 2009 lié à la crise économique. Concernant le secteur du bâtiment, Jérôme Strobel se félicite de la votation, l'an dernier, de la loi sur l'énergie et de l'introduction du Chèque Bâtiment Energie.

Le remplacement des chaudières à mazout par des chaudières à gaz et les constructions aux normes Minergie ont également permis de diminuer les émissions de CO₂. Toutefois, le rythme des rénovations, soit 2% par an, est jugé insatisfaisant. La bonne surprise vient du secteur des transports: la

consommation de carburants dans le canton commence à décroître en même temps que le réseau TPG se développe. Avec un bémol. En effet, si la circulation automobile diminue en ville, on observe la tendance inverse aux limites du canton. Enfin, l'augmentation du trafic aérien et de la consommation électrique constitue le point le plus négatif de ce bilan. Sur ce dernier sujet, Philippe de Rougemont rappelle qu'une étude commandée par la Confédération démontre que chaque année en Suisse, 10 milliards de francs sont dépensés en énergies inutiles. Autant d'argent dilapidé au lieu d'être investi dans la «révolution énergétique». En résumé? C'est bien. Mais peut mieux faire.

Christiane Pasteur