



Les êtres humains avant les voitures

Dans sa nouvelle campagne,
l'ATE remet l'humain au centre

Page 6

Les classiques du vin bio de pointe 6 x 1 bouteille pour CHF 98.00*

Au lieu de CHF 132.40
(frais de port CHF 9.80 inclus)

La philosophie d'amiata:

- maintenir une qualité supérieure et authentique
- promouvoir des produits 100 % biologique ou biodynamique
- développer des partenariats avec les viticulteurs
- proposer des prix équitables vis-à-vis des viticulteurs et des clients
- soutenir les d'exploitations familiales



amiata – Langgasse 16, CH-9008 St-Gall, Tél. 071 250 10 15, info@amiata.ch, www.amiata.ch

Informations complémentaires
sur les vins: www.amiata.ch/ate



Offre valable jusqu'au 31. juillet 2024



Assurance vélo de l'ATE Plus qu'une protection – un engagement pour la politique cyclable.

Le choix parfait pour votre vélo: l'assurance vélo de l'ATE offre une couverture étendue en cas de dégât, de vol, de défectuosité de la batterie et de bien d'autres sinistres touchant votre vélo de course, votre VTT ou votre vélo électrique.



Calculer la prime maintenant:
www.ate.ch/assurance-velo

Encore des questions sur le produit?
Nous vous conseillons avec plaisir:
Tél. 031 328 58 12

Assureur:



Pour une mobilité
d'avenir



- 4 **En bref**
- 6 **Campagne:** pour les êtres humains, pas seulement les voitures
- 8 **Votations:** avancer enfin, grâce à la loi sur l'énergie
- 9 **Autoroutes:** les arguments de deux défenseurs des extensions
- 10 **Vélo:** quelle assurance vous convient?
- 12 **Mobilité scolaire:** le chemin de l'école est plus sûr à Brislach
- 13 **Mobilité senior:** garantir l'accessibilité des transports publics
- 14 **Vélo électrique:** plaisir et sécurité
- 15 **30 km/h:** on n'a rien sans rien
- 16 **Mobilité partagée:** des alternatives à la campagne
- 17 **JeuneATE:** et cela devrait être efficient?
- 18 **eco-auto:** surtaxe et primes au menu français
- 19 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



36 **Bienne:** une ville aux multiples facettes

- 38 **Bologne:** dans les savoureux dédales de l'Italie

30 **Offres pour les membres**

32 **Rapport des sections**

43 **Concours**

45 **Réfléchissez-y! avec Martin Winder**

46 **Cartoon**

Couverture: spinas civil voices/Jason Studerus

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



Le jeudi soir, un concerto de moteurs ronronne devant le local de répétition de l'orchestre dans lequel je joue. Dans la campagne broyarde, la voiture reste souvent le moyen de transport privilégié et les alternatives sont maigres: l'arrêt des transports publics ne se situe pas bien loin, mais le dernier bus passe juste après nos premières notes. S'il m'est aisé de glisser mon haut-bois dans un sac à dos, je comprends que les trombonistes rechignent à transporter leur instrument sur le porte-bagage de leur vélo.

Dans notre dossier, vous lirez combien les loisirs mais aussi les vacances nous rendent mobiles, et quels défis ces trajets représentent sur le plan environnemental. Parce que nous nous concentrons sur le positif, nous explorons également les pistes qui permettent de privilégier le train à l'avion ou de réduire l'usage de la voiture lorsque c'est possible.

C'est aussi le message de notre nouvelle campagne (voir en pages 6 et 7): l'ATE s'engage pour que tous les moyens de transports cohabitent, mais en plaçant l'être humain au centre des réflexions.

Je vous souhaite une bonne lecture,

Camille Marion
Co-rédactrice en chef

DOSSIER

Des loisirs qui font bouger

Quelques heures en soirée ou quelques semaines en été: notre temps libre se remplit d'activités diverses qui bien souvent impliquent des déplacements. Cette mobilité a des conséquences environnementales et sociales. Dans notre dossier, nous évoquons ces enjeux et explorons les idées pour une nouvelle mobilité de loisirs.



© muellerluetolf.ch/Samira Oschoung



© mad

Le Bicibus arrive au Tessin

Déjà mis en place avec succès dans plusieurs cantons de Suisse romande, où il est connu sous le nom de Vélobus, le Bicibus est enfin prêt à faire des adeptes dans le canton du Tessin. Comme le Pedibus, le Bicibus consiste en un groupe d'enfants parcourant à vélo le trajet entre leur domicile et leur école sous la surveillance d'adultes bénévoles. Les itinéraires, les horaires et les jours de participation sont décidés par les familles qui collaborent à l'initiative.

Le Bicibus est idéal pour les enfants qui ont déjà participé au Pedibus et qui ont envie de nouveauté. Le système convient en particulier pour les distances un peu plus longues, moins accessibles à pied. Il permet alors une alternative durable aux «parents-taxis», promouvant un moyen de transport respectueux de l'environnement et bon pour la santé.

Voyages d'affaires durables: seules trois entreprises suisses obtiennent de bonnes notes

Le classement «TravelSmart» de l'organisation européenne Transport & Environment passe à la loupe l'engagement des entreprises en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment au niveau des voyages d'affaires. Le résultat de l'édition 2024 est préoccupant: la plupart des grandes entreprises suisses ne prennent toujours pas au sérieux leurs responsabilités vis-à-vis de l'environnement.

Seules trois entreprises dont le siège social est en Suisse (Swiss Re, Zurich Insurance et Roche) obtiennent une bonne note. En queue de classement figurent les entreprises Lonza, Holcim et Glencore qui n'ont pas fixé d'objectifs de réduction des voyages et des émissions. Glencore a même renoncé à publier ses chiffres.

L'ATE Vaud choisit d'en rire

Dans le cadre de la votation qui fera suite au référendum contre les extensions autoroutières, l'ATE Vaud a décidé de miser sur l'humour. La section s'est associée au bédéiste Christophe Bertschy pour imaginer un visuel décalé, qui permet de mettre en exergue la problématique du trafic induit et des goulets d'étranglement, deux points forts de l'argumentaire contre les extensions autoroutières.



© mad

La campagne pour la votation débutera prochainement et l'ATE Suisse travaille également sur sa mise en place avec les organisations de l'alliance contre la folie autoroutière. Les visuels seront révélés prochainement.

Walk to school: inscriptions ouvertes

Les semaines d'action «walk to school» sont très appréciées: l'an passé, plus de 10 000 élèves y ont participé. Les enseignantes et enseignants peuvent dès maintenant inscrire leurs classes pour l'édition 2024, qui se déroule comme toujours entre les vacances d'été et celles d'automne.

«Walk to school» s'adresse aux enfants dès le jardin d'enfants et jusqu'en 6^e année. Cette campagne permet de sensibiliser les enfants, les parents et le corps enseignant aux bienfaits de la marche sur le chemin de l'école. Dans le cadre de «walk to school», les élèves acquièrent pas à pas le comportement correct dans la circulation routière et apprennent à évaluer correctement les dangers.



www.walktoschool.ch



© mad

Peau neuve pour le site du projet Habitat à stationnement réduit

Véritable mine d'informations sur la thématique de la gestion du stationnement des surfaces d'habitation et d'activités, le site internet Habitat à stationnement réduit change de design et devient plus intuitif. Il propose des arguments détaillés en faveur d'une réduction du nombre de places de stationnement et regroupe les normes légales par canton. De nombreux exemples de réalisations en Suisse et en Europe contribuent à convaincre et inspirer. Les spécialistes de l'ATE renseignent et conseillent les personnes intéressées par la thématique.

 www.ate-hsr.ch



© ATE/Emilie Roux

NUITÉES HÔTELIÈRES EN SUISSE EN 2023



Les **41,8 MILLIONS** de nuitées enregistrées marquent un **RECORD**.

Avec **20,8** millions, LA **DEMANDE INDIGÈNE** a légèrement diminué par rapport à 2022.

Les **RÉGIONS LES PLUS PRISÉES** sont **GENÈVE** et **BERNE**.



39 % de toutes les nuitées se font entre **MAI** et **AOÛT**.



La **DURÉE MOYENNE** de séjour à l'hôtel était de **2 NUITES**.

Les **TOURISTES EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS** étaient 3 millions, soit une **HAUSSE DE 23,7%** par rapport à 2019.



Le **PLUS GRAND NOMBRE DE NUITÉES** a été enregistré dans les communes de **ZURICH** avec 3,8 millions, **GENÈVE** avec 2,3 millions et **ZERMATT** avec 1,6 million.





Pour les humains, pas seulement pour les voitures

Peut-être avez-vous déjà vu la nouvelle campagne de l'ATE. Elle s'adresse à toutes les personnes qui attachent autant d'importance à la mobilité qu'à un cadre de vie sain pour l'être humain et l'environnement. Donc aussi aux membres de l'ATE, comme vous-même.

Par Simon Hofmann

Davantage d'autoroutes, de places de parc, de routes... En Suisse, l'aménagement du territoire et la planification du trafic restent centrés sur un moyen de locomotion: la voiture. Et l'être humain dans tout cela? Nous avons la possibilité d'améliorer nombre de choses en les rendant plus vertes et plus humaines, et la mobilité en fait partie. C'est précisément ce que l'ATE entend promouvoir: une mobilité qui soit pérenne. La mobilité ne doit en effet pas porter atteinte à la nature ni à la qualité de vie.

Des enfants et des adultes, des jeunes et des moins jeunes, à la ville ou en zone rurale:

notre campagne met en avant des personnalités dont la mobilité est variée. Nos protagonistes apparaissent dans un cadre qui nous permet d'affirmer nos revendications. La forme est ludique, le message clair: l'espace public doit être pensé pour l'être humain et la nature, pas seulement pour les voitures.

Le but est de sensibiliser la population à l'important travail réalisé par l'ATE en faveur d'une mobilité supportable sur le plan écologique. L'objectif est à la fois de conforter celles et ceux qui soutiennent déjà l'ATE, parfois depuis très longtemps, mais également de permettre de nouvelles adhésions.

La tonalité de cette campagne pluriannuelle est un choix délibéré. Il était important pour nous de transmettre un message positif populaire et non de faire une campagne d'opposition. Cette présence positive se verra surtout par des affiches et sur les réseaux sociaux. Nous vous présentons ici quelques exemples et les messages qu'ils véhiculent:

Pour davantage de quartiers résidentiels à trafic réduit.

La qualité de vie d'un quartier se mesure entre autres au nombre d'enfants ou de personnes âgées que l'on rencontre dans la rue. Plus il y a de voitures, roulant peut-être



Sur nos affiches, nous réclamons par exemple des transports publics mieux connectés ou (à gauche), des voies cyclables plus sûres.

à 50 km/h, moins une rue est sûre pour les personnes vulnérables. C'est pour cette raison que nous nous battons pour la multiplication des zones à trafic réduit. Pour le bien-être des riverain-es et pour la sécurité des enfants et des seniors.

Pour des voies cyclables plus sûres.

En 2023, 1328 cyclistes à vélo électrique ou mécanique ont été grièvement blessés dans des accidents de la route en Suisse. 42 n'ont pas survécu. La loi sur les voies cyclables, qui vise à améliorer la qualité et la sécurité de ces dernières, est entrée en vigueur la même année. Un joli pas en avant vers une mobilité durable et respectueuse de l'environnement. Et pourtant, les cyclistes le savent bien: il reste beaucoup à faire.

Pour des transports publics parfaitement connectés.

Combien de personnes utilisent la voiture à contrecœur? Des transports publics mieux connectés permettraient à toujours plus de monde d'opter pour une mobilité plus écologique offrant une solution de remplacement à la voiture. Nous pensons également ici aux moyens qui viennent compléter les transports publics classiques, comme les voitures et les vélos partagés, et qui permettent de rejoindre des villages reculés.

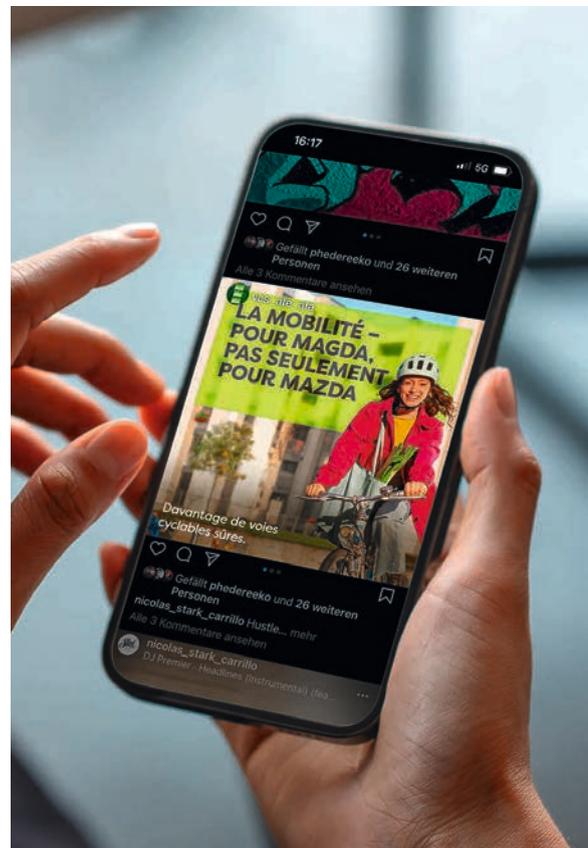
L'ATE œuvre pour une mobilité d'avenir non seulement dans son travail quotidien, mais aussi avec sa campagne. Et comme il en va de l'avenir de nous toutes et tous, ce sont des personnes bien réelles que l'on retrouve sur les affiches, et non des personnages conçus par intelligence artificielle, comme on peut le redouter à l'heure actuelle. Nous remercions le jeune photographe Jason Studerus qui, fort de son engagement, a su illustrer les joies de la mobilité durable avec toute l'équipe.

P.-S. Si vous voulez soutenir les idées de la campagne, vous pouvez partager les affiches sur les réseaux sociaux. Plus nous nous engageons ensemble, plus la mobilité sera durable en Suisse – pour l'être humain et l'environnement. Merci pour votre intérêt et votre soutien.

Suivez-nous ici:



Les affiches apparaissent aussi sur des écrans électroniques, ici pour rappeler l'importance de ralentir.



Avec des publications plus spécifiques, nous touchons un public ciblé sur les réseaux sociaux.

Avancer, enfin!

Votation La nouvelle loi sur l'électricité mise autant sur l'essor des énergies renouvelables que sur la baisse de la consommation. Si le peuple l'accepte, l'abandon du pétrole et du gaz pourra se concrétiser.

Par Nils Epprecht



Moins on consomme d'électricité, moins il faut construire d'installations supplémentaires pour la produire. Le vélo électrique est plus économe en énergie que la voiture (électrique).

Priorité à l'intelligence

Les autres projets portent sur des zones sans grand intérêt écologique. La loi sur l'électricité indique qui, de la protection de la nature et du paysage ou des énergies renouvelables, doit avoir la priorité. Les paysages les plus précieux et les réserves naturelles demeurent intouchables. Les associations, particuliers et communes concernées gardent tous leurs droits de recours et de codécision. Seize projets hydroélectriques sont prévus. A l'occasion d'une table ronde avec les entreprises d'électricité, les associations environnementales comme le WWF et Pro Natura se sont mises d'accord sur quinze d'entre eux, aux faibles conséquences écologiques et paysagères. Douze projets visent à rehausser des barrages dans des régions déjà touchées. La loi assurera un développement ciblé des énergies renouvelables hors zones à bâtir, préservant les espaces de grande valeur.

La loi s'attaque en outre au gaspillage d'énergie. Désormais, les entreprises qui la

Voilà bientôt une année que la population suisse a choisi de sortir des énergies fossiles en acceptant la loi climat. Et presque sept ans qu'en acceptant la stratégie énergétique 2050, elle signait l'abandon du nucléaire. Objectif: approvisionner le pays avec une énergie propre, aussi respectueuse que possible de l'environnement et du climat. S'il est facile de dire adieu aux technologies sales, s'en éloigner réellement est une autre paire de manches. Le plus grand saut à ce jour ne doit rien à une loi, mais à une guerre qui sévit aux portes de l'Europe. Elle a révélé notre dépendance aux sources d'énergie fossiles et nucléaire. Alors que nouvelles installations solaires et pompes à chaleur se multipliaient à une vitesse record, le Parlement adoptait au même rythme des législations permettant un développement rapide du solaire et de l'éolien dans les Alpes. Le Conseil fédéral a fait construire une énorme centrale à gaz de réserve à Birr (AG). Et, dans la foulée, le Parlement a accepté par 223 voix contre 19 (une partie de l'UDC) la LAPeL, loi globale sur l'électricité, dans le cadre d'un acte législatif baptisé «Mantelerlass».

Instaurer les conditions nécessaires

Différents cercles opposés aux éoliennes ou au tournant énergétique ont ensuite lancé un référendum et récolté plus de 60 000 signa-

tures. Nous voterons donc le 9 juin prochain sur la loi fédérale relative à un approvisionnement en électricité sûr. Les opposant-es lui reprochent de nuire à l'environnement – à

S'il est facile de dire adieu aux technologies sales, s'en éloigner réellement est une autre paire de manches.

tort, car elle permettrait enfin de produire suffisamment de courant respectueux du climat et de la nature. Les principales organisations environnementales recommandent dès lors de voter «oui».

En douze ans, la nouvelle loi sur l'électricité favorisera la substitution de presque tout le courant d'origine fossile et nucléaire par du renouvelable. De quoi réduire de deux tiers les émissions de CO₂ de la Suisse (hors trafic aérien) et de se passer de quatre réacteurs nucléaires obsolètes. La nature et le paysage en bénéficieront aussi.

Plus de quatre installations supplémentaires sur cinq verront le jour sur des infrastructures existantes – toitures, entrepôts, parkings – ou le long d'autoroutes. Une rétribution équitable du courant injecté, homogène dans tout le pays, contribuera à rentabiliser les investissements, par exemple les installations solaires domestiques.

fournissent seront non seulement responsables de la vendre, mais aussi de l'économiser: priorité à l'intelligence plutôt qu'à la quantité.

Il serait insensé de sortir d'un système sans savoir comment entrer dans le suivant. En témoigne la centrale à gaz polluante réalisée à Birr. Et la timidité de la Suisse donne des ailes aux nucléophiles. Or, de nouvelles centrales nucléaires sont le mirage du tournant énergétique. Même si les utopies atomiques de certain-es se concrétisaient d'ici vingt ou trente ans, le réchauffement de la planète aurait dépassé depuis longtemps la limite de 1,5° C. La seule solution est d'avancer, enfin! ■

Nils Epprecht dirige la Fondation suisse de l'énergie (SES).

L'extension des autoroutes vue par deux partisans

Par Selim Egloff

Folie autoroutière Le référendum contre l'extension effrénée des autoroutes fait régulièrement parler de lui. Coup d'œil sur les arguments invoqués par deux éminents représentants du camp adverse.

Le réseau autoroutier serait étendu de manière ciblée, à des endroits stratégiques: voilà comment l'Office fédéral des routes (OFROU) justifie le projet d'extension des autoroutes, budgété à cinq milliards de francs – tout en planifiant déjà les prochaines étapes de développement du réseau à travers le pays.

Président d'auto suisse, Peter Grünenfelder met lui en avant les milliards de francs économisés sur le coût des embouteillages. Des chiffres qui reposent sur du vent, car le temps que les gens passent dans les bouchons est extrapolé sur une base théorique.

Un flux sans but

La recherche empirique montre que le temps pendant lequel une personne est disposée à penduler chaque jour (son «budget temps de déplacement») demeure constant. Quand on voyage plus vite, on accepte de faire de plus longs trajets, et inversement. Des études sur la mobilité ont démontré ce fait depuis belle lurette, mais le lobbyiste le plus haut placé du secteur automobile semble l'ignorer. Alors que les coûts réels des embouteillages tendent plutôt vers zéro, ceux des émissions dues aux kilomètres supplémentaires parcourus seraient d'autant plus importants.

Les émissions préoccupent aussi beaucoup Messieurs Röthlisberger et Grünenfelder: ils aiment à souligner leur volonté de maintenir le trafic le plus loin possible des zones habitées. Le premier, qui dirige l'OFROU, se plaît à décrire l'autoroute comme une conduite de drainage que l'on doit empêcher de déborder, au risque d'engorger le réseau routier

environnant. L'analogie est contestable, car contrairement à l'eau, le trafic motorisé ne se contente pas de passer la frontière pour rejoindre la mer. Au contraire: après peu de temps, il quitte l'autoroute pour retraverser des villes, des villages et des quartiers résidentiels jusqu'à destination.



La comparaison avec le flux de l'eau n'est pas pertinente: au lieu de retourner à la mer, le trafic s'écoule de l'autoroute vers les villes et les villages.

Voitures électriques et vœux pieux

Mais peut-être que cela importe peu aux adeptes du tout automobile. Parce qu'au moment de la mise en service de ces aménagements, dans 20 à 30 ans, la mobilité devrait être intégralement électrifiée, donc aussi respectueuse de la nature qu'un «petit train» électrique (dixit Jürg Röthlisberger dans une émission de la radio alémanique SRF). Une étude de l'Office fédéral de l'environnement parue en 2023 montre pourtant que les émissions de CO₂ par personne sont à peu près

sept fois plus élevées en voiture électrique qu'avec le transport ferroviaire. Le Conseil fédéral a d'ailleurs écrit, dans son message officiel sur les extensions, que la hausse du trafic accroît la charge sur le climat.

En outre, au-dessus de 30 km/h, une voiture électrique fait autant de bruit qu'un modèle à moteur thermique. Et elle émet autant de particules fines dues à l'abrasion des pneus et des freins. Vu l'augmentation constante du poids des véhicules, ces paramètres physiques n'évolueront pas dans le bon sens ces prochaines décennies. Sachant que le Parlement vient de s'opposer encore une fois à la fixation d'objectifs contraignants en matière d'électrification du trafic routier, toute la chaîne d'arguments repose avant tout sur des vœux pieux.

M. Grünenfelder fait encore un pas dans le monde des faits alternatifs quand il met en garde, dans une atmosphère de conspiration, contre le dessein de l'État d'imposer à la population la façon dont elle doit se déplacer. Alors que l'extension du réseau des routes nationales – par le même État – est présentée comme un combat pour la liberté des citoyennes et citoyens automobilistes. Une liberté dont

on ne pourra toutefois profiter qu'en continuant à investir hardiment dans les industries étrangères du pétrole ou du lithium. ■

Selim Egloff est responsable de projet Politique des transports à l'ATE et préfère nager dans l'Air que dans le trafic.

On n'a rien sans rien



Stéphanie Penher est directrice de l'ATE et vient au travail à vélo ou en bus.

Début mars, ce que j'ai lu et entendu dans les médias m'a parfois stupéfaite. «Le Parlement pourrait freiner l'extension du 30 km/h», prédisait la radio SRF. Le Tages-Anzeiger présentait le sujet comme une «pomme de discorde» et se demandait: «La ville de Zurich doit-elle se laisser dicter le 30 km/h?» La NZZ, quant à elle, rapportait des «troubles dans un village»: à Hausen, en Argovie, des affiches peintes par des enfants ont été vandalisées avant une votation sur l'introduction de zones à 30 km/h à titre d'essai. Résultat du scrutin: Hausen et cinq autres communes argoviennes ont voté contre ces zones. Une déception.

Après ces votations locales, ce fut au tour de la capitale fédérale de s'emparer du sujet: le conseiller national PLR Peter Schilliger a dénoncé dans une motion la «prolifération chaotique» des zones à 30 km/h, exigeant que la Confédération reprenne les choses en main, c'est-à-dire retire aux cantons et communes leur autorité décisionnelle en matière de réduction de vitesse. Le Conseil fédéral a estimé que cela n'était pas nécessaire, et que les cantons prenaient des décisions avisées. Le Conseil national et le Conseil

protection contre le bruit sur les principaux axes routiers dans les localités. S'appuyant sur son interprétation de la loi sur la protection de l'environnement, il approuvait ainsi une requête issue des rangs de l'UDC. Nouveau revers pour le 30 km/h. Et même les limitations à 100 ou à 80 km/h sur les autoroutes pourraient devoir, après cette décision, être justifiées autrement que par une diminution du bruit.

Tout cela n'empêche pas la création de zones à 30 km/h, mais complique tout de même les restrictions de vitesse dans la traversée des localités. Une lueur d'espoir cependant: la Commission de l'environnement du Conseil des États a recommandé à la Chambre haute de biffer de la loi ce frein à l'extension des zones à 30 km/h. Reste à savoir si cette décision préliminaire résistera au débat.

Je me plaisais à croire que nous n'en étions plus là. Que les avantages du 30 km/h étaient désormais connus et reconnus. Car le 30 km/h contribue grandement à la sécurité du trafic: là où la vitesse est limitée, le nombre d'accidents graves recule de plus d'un tiers. Preuve en a été faite récemment à Lyon, où le nombre d'accidents, depuis l'introduction du 30 km/h il y a deux ans, a chuté de 35 % sur plus de 80 % des routes. Le 30 km/h est aussi un outil efficace pour réduire le bruit du trafic, qui a un impact sur la santé publique, comme l'a confirmé le Tribunal fédéral. Enfin, le 30 km/h permet aux personnes circulant à vélo et à pied de se sentir en sécurité dans le trafic et de mieux s'y insérer. Mettre fin au «tout à la voiture» améliore la qualité de vie.

Tout cela n'empêche pas la création de zones à 30 km/h, mais complique tout de même les restrictions de vitesse dans la traversée des localités.

des États n'ont pas été du même avis, malgré toutes les tentatives de persuasion du ministre des transports, Albert Rösti, qui a même noté que la motion était inutile et ne faisait qu'accroître le travail administratif. Le Parlement n'en a eu cure.

L'écho de la décision n'avait pas fini de résonner dans les médias que le Conseil national ajustait déjà son prochain tir en demandant d'interdire les limitations de vitesse pour des raisons de

Ce débat regrettable montre toutefois que le 30 km/h est loin d'être une évidence et que, dès que nous relâchons notre attention, les acquis – dont le 30 km/h, justement – sont remis en question. Cela signifie que nous devons rester sur la brèche. Et pour cela aussi, nous avons besoin d'une ATE forte. Car on n'a rien sans rien – pas même des zones à 30 km/h. ■



3.5% d'intérêts* en investissant dans la production d'énergie solaire

Avec une durée de cinq ans (01.07.2024 - 30.06.2029) et un rendement de 3.5%, le nouvel emprunt d'Edisun Power, un producteur suisse d'électricité solaire coté en bourse, représente une opportunité d'investissement attrayante et durable. En souscrivant à l'emprunt obligatoire jusqu'au 30.06.2024, vous apportez également une précieuse contribution à un approvisionnement énergétique climatiquement neutre.

*L'intérêt est calculé après la déduction de tous les coûts liés et des coûts d'émissions.
L'administration des obligations n'induit pas des coûts et il n'y aura pas des coûts de l'émission.

Pour obtenir de plus amples informations ou télécharger un formulaire d'inscription, veuillez scanner ce QR code ci-dessous.



www.edisunpower.com
téléphone +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com



Un chemin tout tracé: les marquages montrent la voie aux piétones et aux piétons.

Chemin de l'école plus sûr à Brislach

Par Andreas Käsermann

Mobilité scolaire Dans la commune de Brislach (BL), le chemin de l'école comporte quelques points dangereux pour les enfants. Pour le rendre plus sûr, le conseil communal s'est adressé à l'ATE. Grâce au Plan de mobilité scolaire, des améliorations sont en cours.

On peut sans hésiter qualifier Brislach de petite commune tranquille. Située dans le Laufental, entre les villages de Zwingen et de Breitenbach, elle touche au canton de Soleure. Traversée par la rivière Lüssel, qui s'écoule du Passwang, elle compte 1750 habitantes et habitants ainsi que trois restaurants. Lors des dernières élections nationales, 42,5% de la population a voté pour l'UDC, soit 14% de plus que la moyenne suisse.

L'école primaire et enfantine accueille environ 140 enfants et la sécurité du chemin de l'école est une préoccupation majeure au sein de la population. L'assemblée communale a donc décidé de l'améliorer aux points critiques. Un cas tout trouvé pour l'équipe de sécurité de l'ATE, qui relève justement ces points névralgiques dans le cadre du Plan de mobilité scolaire en impliquant les parents, le corps enseignant et les enfants pour ensuite montrer quelles sont les possibilités d'améliorations.

Administrateur communal, Samir Stroh estime que le regard extérieur de spécialistes est extrêmement utile: «En tant que petite commune de l'agglomération sans département affecté spécialement au trafic, il n'est pas toujours évident de savoir si la sécurité

des infrastructures est à la hauteur des attentes dans le village.»

Visite à Brislach

Les spécialistes de la sécurité routière de l'ATE et du Bureau de prévention des accidents (bpa) ont donc inspecté, sur place, les trajets scolaires courants. Les sources de danger ne manquent pas: ici, une haie cache une sortie de garage, là, un passage piéton est mal placé ou des marquages manquent. Il arrive que les experts et les expertes se baissent pour voir les choses à hauteur des yeux des enfants. «C'est un soulagement de savoir que l'analyse de sécurité réalisée à Brislach donne un résultat qui n'est globalement pas trop mauvais», constate Samir Stroh. Il y a tout de même du potentiel d'amélioration: «Nous nous attendions à ce que certains points soient désignés comme étant des sources de danger, mais d'autres n'étaient pas du tout sur notre radar.»

Depuis, les autorités de Brislach ont déjà pris des mesures et quelques marquages ont déjà permis d'apaiser la situation à certains endroits. Katja Marthaler, cheffe de projet à l'ATE, s'en félicite, avant de tempérer: «Ce n'est qu'un premier pas, car les marquages seuls ne suffisent pas pour assurer la sécurité

du trafic. Il faut d'autres mesures, comme des poteaux afin de séparer les espaces piétons du reste de la chaussée.

Pour Samir Stroh, la suite des améliorations est en premier lieu une question de compétences: «Nous avons d'abord réalisé ce qui relevait juridiquement et financièrement des tâches de la commune.» D'autres mesures doivent par ailleurs être inscrites au budget ordinaire avant de pouvoir être concrétisées. Et qu'en dit la population? Selon Samir Stroh, elle voit ces changements de manière largement positive.

La suite se dessine à l'horizon

La sécurité du trafic reste un thème d'actualité dans le village de Brislach. Samir Stroh: «Nous avons proposé de limiter la vitesse à 30 km/h en impliquant la population dans la discussion et en réalisant un sondage à ce sujet.» Suivant les résultats de l'enquête, le conseil communal soumettra une proposition de mise en œuvre à l'assemblée communale. ■

Andreas Käsermann est porte-parole de l'ATE Suisse.

Plus d'informations: www.mobilitescolaire.ch

Garantir l'accessibilité des TP

Mobilité senior Malgré les normes légales et l'engagement de diverses associations, les transports publics représentent souvent un défi pour les personnes âgées. L'ATE organise un séminaire pour évoquer les enjeux et les solutions.

Par Sarah Widmer

Pour une personne âgée dont la mobilité décline, emprunter les transports publics n'est pas une promenade de santé. Depuis plus de 20 ans, l'ATE s'investit pour favoriser la mobilité des personnes vulnérables dont les besoins sont souvent négligés dans la conception de l'espace public et des infrastructures de transports. Dans le cadre de sa campagne «mobilité senior», l'ATE organise le 6 juin prochain un séminaire consacré à l'accessibilité des transports publics pour les personnes âgées (voir encadré).

Beaucoup d'obstacles à la mobilité des seniors dans les transports publics ont pourtant été éliminés ces dernières années sous l'impulsion de la LHand (loi sur l'égalité pour les personnes handicapées). Malgré une mise en œuvre de la loi encore lacunaire, il est plus aisé aujourd'hui pour une personne âgée d'entrer dans un bus avec son rollator grâce aux planchers surbaissés et aux boutons-poussoirs prolongeant l'ouverture des portes. Les informations sont aussi généralement conçues pour répondre aux besoins de personnes souffrant de déficits auditifs ou visuels.

Renforcer l'attrait

Malgré ces avancées, de nombreux obstacles persistent, dont beaucoup échappent d'ailleurs aux exigences de la LHand. Aucune norme légale n'impose, par exemple, de doter un arrêt de transports publics d'un banc alors qu'il s'agit-là d'un élément fondamen-

tal pour permettre à une personne diminuée physiquement d'attendre son bus sereinement. Bien d'autres éléments encore influent sur la pénibilité que peuvent ressentir les seniors dans les transports publics: distance trop longue à parcourir jusqu'à l'arrêt, temps de correspondance trop court pour rejoindre le bon quai, fréquence de desserte trop faible dans les zones périphériques, etc.

Favoriser le report modal de l'automobile vers les transports publics a du sens, non seulement parce que la génération actuelle de seniors est plus attachée à la voiture que les générations qui lui ont précédé. Mais aussi parce que l'arrêt de la conduite – qui guette tôt ou tard les personnes âgées – peut être un facteur d'isolement social si aucune alternative commode n'est disponible, ou si les personnes n'ont pas appris à se familiariser avec les transports publics à l'avance. Le séminaire du 6 juin abordera donc aussi la question des mesures incitatives – comme la gratuité – qui peuvent potentiellement encourager le report modal des seniors.

Fracture numérique

Un autre défi de la mobilité des seniors en transports publics concerne la disparition progressive des billets analogiques au profit



© Nicolas Righetti

Il est nécessaire d'adapter les transports publics aux besoins des personnes âgées pour qu'elles conservent leur autonomie.

de l'achat de titres de transport sur les plateformes numériques. Certes, les seniors d'aujourd'hui sont de plus en plus à l'aise pour utiliser internet mais une fracture numérique subsiste chez celles et ceux qui n'ont pas de smartphone, ne savent pas ou ne souhaitent pas utiliser les applications numériques.

Le passage au tout numérique est donc une question sensible qui menace de reléguer les personnes non-connectées en passager-ères de deuxième zone. Aujourd'hui déjà l'achat de billets de train à prix dégriffés n'est possible qu'en ligne ou sur application mobile, et le projet de tarification myRide de l'Alliance Swiss Pass – auquel s'est opposée l'ATE – pourrait accentuer ces iniquités.

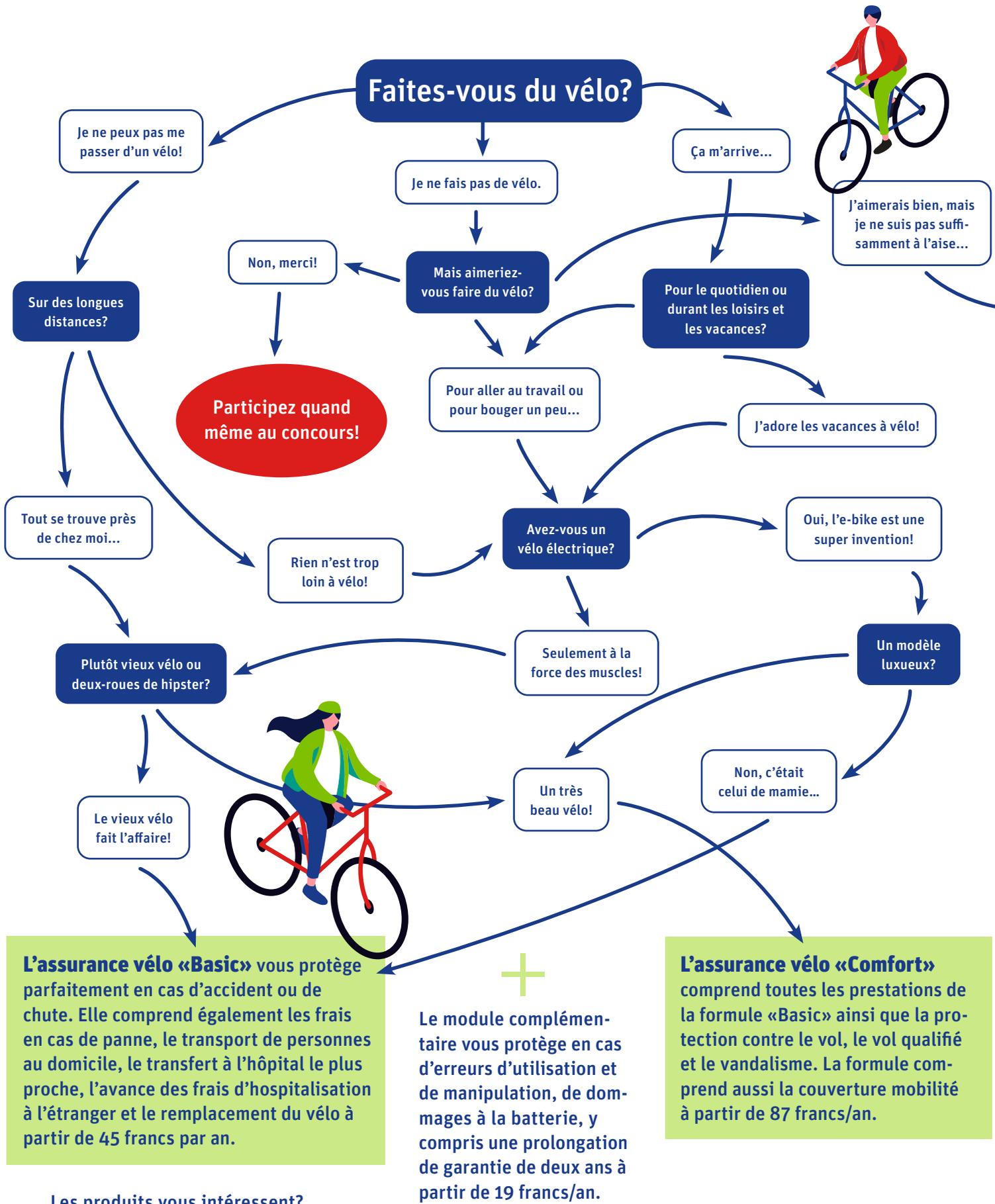
Face à ces problématiques, on peut compter sur la mobilisation des associations de seniors qui s'élèvent contre la disparition des guichets et des distributeurs en rappelant les réalités du terrain. Le cours «être et rester mobile» organisé par l'ATE dans les cantons de Genève et Vaud (et bientôt de Fribourg, Jura et Neuchâtel) permet par ailleurs aux seniors d'apprendre à utiliser les applications des transports publics locaux et des CFF. ■

Judi 6 juin: séminaire à Lausanne

«Vieillesse démographique et transports publics: quels défis?»

L'événement du 6 juin explorera comment mieux répondre aux besoins (variés) des seniors afin de faciliter et d'encourager leur usage des transports publics. Les discussions donneront la parole à plusieurs spécialistes travaillant notamment pour l'Office fédéral des transports, des entreprises de transports publics et pour l'ATE.

Ce séminaire vise à sensibiliser les responsables politiques et les professionnel·les des domaines de la mobilité, des transports publics et de la vieillesse aux enjeux de la mobilité des seniors. La participation est ouverte à toutes et à tous mais l'inscription obligatoire sur www.mobilitesenior.ch



Plaisir et sécurité à vélo

Vélo électrique Alliant plaisir de rouler et exercice physique, les e-bikes ont le vent en poupe. Toutefois, il se produit de plus en plus d'accidents graves qui pourraient être évités. Des cours donnés par des spécialistes permettent de s'entraîner à une conduite sûre.

Par Christine Steinmann



Pratiquer les virages dans le cadre sécurisé d'un cours de vélo électrique permet de gagner en assurance.

En principe, rouler à vélo électrique n'est pas plus dangereux qu'avec un vélo ordinaire. Mais même pour des cyclistes confirmés, passer au vélo électrique ne va pas de soi, car ce deux-roues à moteur ne réagit pas de la même façon. Apprendre à le maîtriser dès le départ permet de combler d'éventuelles lacunes en matière de sécurité. Un cours de conduite d'une demi-journée avec l'ATE réduit nettement le risque d'avoir un accident sur la route.

Des connaissances utiles

Les participantes et participants à nos cours apprennent à mieux connaître et maîtriser leur vélo électrique sous la houlette d'un professionnel. Pendant trois heures et demie, le groupe reçoit de nombreux conseils qui aident à prendre de l'assurance dans le trafic en adoptant une conduite prévoyante et défensive. Dans un espace sécurisé, on apprend d'abord à démarrer et à s'arrêter, à freiner correctement, à garder l'équilibre et

à négocier les virages. Ensuite, on s'entraîne à circuler sur des routes très fréquentées. Enfin, un moment est consacré aux règles légales en vigueur et à la sécurité d'utilisation d'un vélo électrique.

Éviter les situations délicates

Le but du cours est de prendre confiance en soi et de perfectionner sa conduite. En raison de la vitesse à laquelle peuvent rouler les vélos électriques, un accident peut avoir de conséquences graves. Adopter la bonne technique de freinage peut donc être d'une importance vitale pour s'arrêter à temps, même sur une chaussée mouillée et à grande vitesse, en tenant compte d'une distance de freinage plus longue qu'avec un vélo ordinaire. Le poids important d'un vélo électrique requiert un très bon équilibre afin d'éviter de chuter lors du démarrage ou en s'arrêtant. L'apprentissage de la conduite dans les virages réserve lui aussi quelques surprises.

En outre, les cyclistes ont tendance à oublier qu'il arrive que les autres usagers et usagers de la route ne les voient pas, ou seulement trop tard et sous-estiment la vitesse d'un vélo électrique. Les cours de l'ATE vous fourniront nombre de conseils essentiels. Réservez votre place dès à présent: ces cours sont une étape incontournable pour toutes les personnes qui circulent à vélo électrique. ■

Christine Steinmann est chargée de projet en sécurité routière à l'ATE Suisse et apprécie tout particulièrement la pratique du vélo et du vélo électrique.

Cours de conduite de l'ATE: rouler à vélo électrique en toute sécurité

Dates et lieux des cours

Ve 31 mai 2024, 14 h 30, M-Way Berne
Ve 14 juin 2024, 14 h 30, M-Way Thoune
Ve 21 juin 2024, 14 h 30, M-Way Soleure
Sa 17 août 2024, 09 h 30, M-Way Berne
Ve 23 août 2024, 14 h 30, M-Way Thoune
Sa 24 août 2024, 10 h 30, M-Way Soleure
Sa 14 sept. 2024, 10 h 30, M-Way Thoune
Ve 20 sept. 2024, 14 h 30, M-Way Berne
Sa 21 sept. 2024, 10 h 30, M-Way Soleure

Prix

Grâce au soutien de nos partenaires et sponsors, la participation est gratuite.

Instruction

Instructrices et instructeurs certifiés par le bpa.

Inscription et autres dates



www.ate.ch/cours-ebike

Nouvelles formes de mobilité rurale

Mobilité partagée À la campagne, la population s'assied trop souvent au volant sa voiture pour aller au travail ou faire des courses – même pour de courts trajets. Dans le Toggenbourg, on cherche des solutions et on teste des offres de mobilité alternatives.

Par Sabine Camedda

Dans le Toggenbourg (SG), les jeunes attendent avec impatience le moment de passer leur permis de conduire. Dans cette région à l'habitat typiquement dispersé, où seuls le fond de la vallée et les grandes localités sont desservis par les transports publics, la voiture est synonyme d'indépendance. Par conséquent, qu'il s'agisse de se rendre au travail et même de faire des courses dans la commune, beaucoup utilisent leur véhicule. Et souvent, une seule personne l'occupe.

Objectif: remplir les voitures

En collaboration avec la commune de Nesslau, avec le soutien de SuisseEnergie et d'autres organisations partenaires, la région du Toggenbourg a défini et mis en place un écosystème de mobilité. Objectif: réduire le trafic individuel motorisé. Un catalogue de différentes offres a été réalisé avec la population. Certaines d'entre elles ont été élaborées de façon plus détaillée et sont désormais évaluées en tant que projets pilotes.

Des «bancs de covoiturage» sont installés depuis bientôt deux ans dans différentes rues. S'asseoir sur l'un de ces bancs indique

que l'on souhaite être pris-e en charge. Une enquête menée auprès des utilisateurs et utilisatrices a montré que le temps d'attente dépassait rarement 15 minutes. Cette opportunité est surtout utilisée pendant les loisirs.

En complément, un service de transport à la demande a été lancé en décembre dernier dans les communes de Nesslau et Wildhaus-Alt St. Johann. Des véhicules électriques transportent les passagères et passagers en dehors des axes de transports publics. Ils circulent sans horaire fixe. Grâce à une application, la course peut être réservée quelques jours à l'avance mais aussi spontanément. Chaque utilisation du véhicule est facturée.

Toutes les offres ne conviennent pas

Quel intérêt ce service de transport à la demande suscite-t-il? Il n'est pas encore possible de l'estimer. Les premières expériences montrent que l'intérêt de la population est réel. L'équipe des conducteurs et conductrices étant encore restreinte, il n'est pas possible de proposer l'entier des trajets. Selon les responsables, cette offre aurait également un potentiel auprès des touristes et de la Klang-

haus, à Wildhaus. La desserte de ce centre culturel est en effet prévue entièrement par transport public.

Dans le cadre de l'écosystème de mobilité, il a fallu reconnaître que certaines offres étaient peu plébiscitées par la population. L'application de covoiturage, qui s'adresse surtout aux pendulaires, est à peine utilisée. Plusieurs enquêtes menées auprès de la population ont également montré les réserves de celle-ci vis-à-vis d'une offre de scooters électriques ou d'une station d'échange de batteries pour vélos électriques.

Les responsables de l'écosystème de mobilité suivent avec intérêt la façon dont les différentes entreprises pilotes vont évoluer. Avec les offres d'autopartage déjà existantes, il naîtra assurément une bonne combinaison de différentes formes de mobilité alternatives. Cela devrait permettre de renoncer à une deuxième ou troisième voiture et de ne plus utiliser son véhicule pour parcourir de courtes distances. Et pour que les jeunes puissent accéder à la flexibilité souhaitée, il est prévu de leur offrir, à l'occasion de leur majorité, un abonnement annuel au service de transport à la demande. ■

Un système évolutif

Un écosystème de mobilité comprend diverses offres assurées par différents services. Les multiples besoins propres à une région peuvent ainsi être couverts. Le système n'est pas statique, car en matière de mobilité, l'offre évolue avec le temps. De nouvelles propositions répondant à de nouveaux besoins seront donc intégrées au système existant, alors que d'autres services pourront être relégués au second plan ou disparaître complètement avec le temps.

Dans la campagne saint-galloise, l'offre de transport à la demande contribue à réduire la dépendance à la voiture privée.



© Adil Lippuner, myboxi Toggenbourg

Sabine Camedda est responsable de la communication chez Energietaal Toggenbourg, qui vise l'autarcie énergétique de la vallée du Toggenbourg.

Efficace, vraiment?



Et si l'étiquette-énergie pour les voitures était soudainement appliquée en tenant compte des vélos? Il fait peu de doute que le calcul de l'efficacité serait tout autre.

Par la JeuneATE

De nos jours, un certain humour est nécessaire pour vendre des voitures en les qualifiant de «peu gourmandes en énergie». On y verrait presque un manque de scrupules, une avidité voire une ignorance, mais ce ne seraient de notre part que des thèses sans fondement, des affirmations méchantes et des spéculations. Là n'est pas la question.

Si deux tonnes de matériaux sont nécessaires pour transporter une seule personne, cela n'a franchement rien d'efficace! Certes, les transmissions modernes sont plus performantes que jamais pour déplacer deux tonnes de matériaux et (en moyenne) une personne. Mais l'idée de base reste mauvaise.

C'est pourquoi nous vous présentons, non sans fierté, la preuve que les vélos sont claire-

ment plus efficaces que les voitures. Bien sûr, personne n'oserait remettre en question cette affirmation, mais noir sur blanc, avouons que les chiffres sont impressionnants. Pour notre démonstration, nous nous intéressons au rapport entre le poids du véhicule et le poids qu'il transporte.

Voici notre calcul:

Chiffres:

Poids du vélo¹: 20 kg

Poids de la voiture²: 1800 kg

Poids de la personne³: 90 kg

Question:

Combien de kilos humains un kilo de vélo peut-il déplacer? Combien de kilos humains un kilo de voiture peut-il déplacer?

Hypothèses:

1 personne par vélo

1,1 personne par voiture⁴

Le résultat est le suivant:

$$\text{Vélo: } \frac{90 \text{ kg} \times 1}{20 \text{ kg}} = 4,5 \text{ kg}$$

$$\text{Voiture: } \frac{90 \text{ kg} \times 1,1}{1800 \text{ kg}} = 0,055 \text{ kg}$$

Un kilo de vélo déplace donc 80 fois plus de masse humaine qu'un kilo de voiture.

$$\frac{4,5 \text{ kg}}{0,055 \text{ kg}} = 81,82$$

Il reste juste à savoir quelle étiquette-énergie il faudrait créer... ■

Puisqu'il faut le préciser

Il est évident que certaines personnes ont besoin d'une voiture et nous ne montrons pas du doigt celles et ceux qui n'ont pas le choix. Nous nous permettons cependant de critiquer le manque d'alternatives pour des raisons politiques, ainsi que l'industrie automobile qui se moque volontiers de nous.

Et certes, le calcul pourrait aussi se faire avec la «véritable» efficacité énergétique. Il serait un peu plus compliqué, l'être humain dépensant des calories et la voiture de l'essence ou de l'électricité. Quoiqu'il en soit, ce calcul montrerait aussi que le vélo est bien plus efficace que la voiture en termes d'énergie.

Quoi que l'on dise, le vélo est plus efficace que la voiture, y compris en termes de place.



© Rue de l'Avenir

Sources:

¹ Poids d'un vélo: poids estimé d'un vélo militaire

² Poids d'une voiture: poids moyen des nouvelles immatriculations dans le canton de Zurich (www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/verkehrsgrundlagen/autoflotte.html)

³ Poids d'un être humain: selon balance de la personne test

⁴ 1,1 personne par voiture: occupation moyenne dans le trafic pendulaire selon le microrecensement mobilité et transports 2021

Surtaxes et primes au menu français



La France pénalise l'achat de voitures à combustion trop polluantes par une taxe pouvant atteindre 60 000 euros. Parallèlement, elle encourage le passage à l'électrique avec une prime. Sous la pression d'ONG environnementales, ce système incitatif est devenu plus strict.

Par Luca Maillard

En France, l'automobiliste qui souhaite mettre une voiture essence ou diesel neuve au menu de sa prochaine visite chez le concessionnaire risque de voir sa facture augmenter de plusieurs milliers d'euros – jusqu'à 60 000 euros pour les modèles les plus gourmands. À l'inverse, opter pour un modèle électrique lui permettra d'alléger l'addition de 4 000 euros, pour autant que l'objet de son choix respecte une limite d'empreinte carbone. Une bonne raison de consulter la carte en détail avant de commander son prochain véhicule.

Un signal politique fort

Actuellement, la surtaxe écologique française s'applique aux voitures à moteur à combustion neuves dont les émissions de CO₂ dépassent 117 grammes par kilomètre. En termes de consommation, cela représente environ 5 litres d'essence aux 100 kilomètres, soit la performance d'une voiture économe. La surtaxe suit une courbe progressive et reste donc assez faible – une centaine d'euros – pour une petite voiture. Le supplément se monte à plusieurs milliers d'euros pour un modèle de la classe moyenne et atteint facilement 10 000 euros pour un grand SUV.

L'organisation Transport & Environment France soutient ce système et a œuvré pour qu'il devienne plus sévère ces dernières années. «Le malus est avant tout un signal politique», analyse Marie Chéron, responsable politique des véhicules auprès de l'ONG. Elle précise:

« Il agit par ailleurs comme une incitation concrète, en taxant fortement les modèles les plus polluants.»



En France, l'achat d'une voiture neuve émettant 165 g CO₂/km et pesant 2 tonnes est surtaxé de 9715 euros.

Prime pour les «bons modèles»

En parallèle à la surtaxe CO₂, la France soutient financièrement l'achat de voitures électriques depuis de nombreuses années. En 2024, le gouvernement français a restreint l'octroi de ces primes aux modèles dont la fabrication présente une empreinte carbone réduite. Pour Marie Chéron, ce nouveau critère va dans le bon sens: «Les voitures électriques peuvent induire de fortes émissions de CO₂ lors de leur production, notamment en raison de la batterie.» Ce nouvel éco-score est néanmoins perfectible: «Un barème progressif permettrait de différencier les véhicules les plus performants, en particulier les plus légers, pour leur donner un avantage.» Actuellement, des voitures de plus de deux tonnes et dotées de batteries surdimensionnées profitent du bonus, pour autant qu'elles soient fabriquées en Europe.

L'impact de ces subventions sur les finances publiques françaises représente plus d'un milliard d'euros. Comme la différence de prix à l'achat avec les voitures thermiques s'amenuise et que les frais d'utilisation des voitures électriques sont réduits, la légitimité d'une telle politique publique est questionnable. Elle présente en effet le risque de maintenir la mobilité individuelle motorisée à son niveau actuel, voire de la développer encore davantage. Les perspectives climatiques montrent qu'il est certes nécessaire d'électrifier le parc automobile, mais que seule une réduction drastique du nombre de véhicules et des distances parcourues permettrait de respecter les objectifs de protection du climat.

À la lumière de ces considérations, une proposition de réforme pourrait être adressée au président Emmanuel Macron: mettre au menu des automobilistes une surtaxe également pour les voitures électriques, en cas d'empreinte carbone ou de poids trop élevé. ■

Et en Suisse?

Lors de l'achat d'une voiture en Suisse, il n'existe pas de pénalité économique, mais seulement une information sous la forme de l'étiquette-énergie (classes A à G). Ce système n'a qu'un très faible effet incitatif et ne prend pas en compte des paramètres environnementaux importants comme l'impact des batteries. Pour une comparaison environnementale des voitures, un seul outil indispensable: la plateforme eco-auto.info.

Luca Maillard est spécialiste de l'évaluation des véhicules pour la plateforme eco-auto.info.

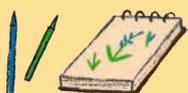
LE SAVAIS-TU?



HEY!

En Europe, plein d'endroits sont accessibles en train.

CE QUE J'EMPORTE POUR UN VOYAGE EN TRAIN



De quoi dessiner



Un pull



À boire



Des jeux



À manger



... et n'est pas toujours plus rapide.

L'avion a un impact plus important sur le climat que le train...

Le trajet jusqu'à l'aéroport et le temps sur place peuvent être longs.

En sept heures, j'atteins la ville de Nantes et l'Atlantique en train.

J'aime surtout voyager en train de nuit, c'est une sacrée aventure!



TROUVE LES SEPT DIFFÉRENCES



CONCOURS: QUE METS-TU DANS TON SAC À DOS?

Envoie-moi par e-mail les trois choses que tu emportes pour un voyage en train!



Nous offrons une entrée famille au Swiss Vapeur Parc. Envoie-moi ta réponse par e-mail à l'adresse kids@ate.ch. Le délai de réponse est fixé au 9 juin 2024.

Marius et Maila ont remporté le dernier concours. Les mots à trouver étaient: grenouille, animal, arbre, vélo, pont et lynx.

Des loisirs qui nous font bouger

En Suisse, nous aimons profiter des loisirs pour changer d'air. Entre activités sportives, visites culturelles et même voyages, notre temps libre nous rend mobiles. C'est d'ailleurs pour les loisirs que nous bougeons le plus. À travers les pages de ce dossier, nous nous intéressons aux moyens de rendre ces déplacements plus durables – en ville, à la montagne et au-delà des frontières.





Temps libre et choix durables

Que ce soit pour des petits trajets ou des grands voyages, la manière de se déplacer pour les loisirs impacte l'environnement. Bien d'avantage que pour le travail ou d'autres impératifs, cette mobilité nous laisse la liberté de faire des choix judicieux. Par Camille Marion

Plus qu'une parenthèse de détente, les loisirs sont une composante essentielle à l'équilibre de la vie quotidienne. La qualité de ces activités culturelles, sportives ou sociales et leur contribution à l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée figurent parmi les indicateurs du bien-être définis par l'Office fédéral de la statistique. Dans une société qui encourage la productivité et valorise l'engagement au travail, ce temps libre offre au corps et à l'esprit la possibilité de récupérer.

Le terme de loisirs est vaste: il couvre l'ensemble du temps à notre disposition en dehors des impératifs que sont le travail, la formation, les achats. Le trajet jusqu'au cours de danse chaque mardi soir, la sortie au cinéma du week-end ou le voyage en famille prévu l'été prochain en font partie. Les loisirs représentent un motif central de nos déplacements, comme vous le lirez dans l'article ci-contre. Davantage que l'activité pratiquée

sur place, la façon de s'y rendre constitue bien souvent la part la plus conséquente de l'impact environnemental – notamment en raison de la prépondérance de la voiture dans nos quotidiens et de l'avion dans nos voyages.

La mobilité de loisirs se différencie des déplacements professionnels par sa variété, nourrie d'envies et de saisons qui changent. Elle est aussi davantage flexible: si l'emplacement de notre entreprise contraint nos trajets pendulaires, les loisirs nous laissant bien plus de choix.

Une invitation à changer de rythme

Page blanche dans l'agenda, les vacances autorisent une nouvelle priorisation, une liberté qui permet de donner de l'importance au choix du moyen de transport. En plaçant la mobilité au premier plan, le voyage s'organise non plus en fonction de la destination mais du chemin.

Lorsque l'on monte dans un avion, que l'on éteint son cerveau avec un som-

nifère ou un marathon de films pour se réveiller huit heures plus tard à l'autre bout du monde, notre rythme naturel est chamboulé, comme en témoigne l'effet du décalage horaire sur le corps. En plus d'être plus respectueux de l'environnement, opter pour le train, le bus, le vélo voire la marche, c'est s'offrir le luxe d'un ralentissement.

Mettre de côté la précipitation invite à observer plus attentivement. Celles et ceux qui ont l'habitude de pédaler le savent: se déplacer à vélo permet de prendre conscience de l'effort fourni, de la distance parcourue mais aussi de tout ce qui s'épanouit au bord des routes – les fleurs comme les déchets. Il en va de même en randonnée: l'expérience est profondément différente lorsque l'on choisit d'atteindre un sommet à pied plutôt qu'en voiture ou en télécabine.

Le tourisme «durable»?

Difficile de faire rimer voyage et durabilité, tant la mobilité impacte le climat. «Le tourisme durable n'existe pas», déclare ainsi la chercheuse en tourisme Julia Beelitz, dans les pages d'Horizons, le magazine suisse de la recherche scientifique. «Chaque fois que je prends l'avion ou la voiture, cela a un impact négatif. Je ne dois cependant pas avoir mauvaise conscience en voyageant, mais je devrais toujours me demander à partir de quel moment c'est trop.»

Voyager oui, mais moins souvent, moins vite, mieux. À travers ce dossier, nous égrainons quelques idées pour repenser la mobilité de loisirs avec des projets novateurs, des transports publics qui répondent davantage aux besoins, un engagement politique – y compris international – et de nouveaux imaginaires. ■



Illustrations: mueller/ueoif.ch/Samira Oshoung



Notre (auto)mobilité de loisirs

Promenades dans la nature, sorties au restaurant ou rencontres dominicales: les loisirs de 70 % de la population suisse se font en voiture. C'est ce que montrent les chiffres de la Confédération. Par Verena Jerg

La population résidant en Suisse parcourt en moyenne 30 kilomètres par jour, avec un temps de parcours d'environ 80 minutes. Et on aurait tort de penser que ces déplacements concernent principalement le travail: la grande majorité des trajets est liée à des activités de loisirs. Celles-ci génèrent 43 % de toutes les distances parcourues, 52 % de la durée totale de déplacement et 37 % du nombre de trajets, généralement pour des «activités extérieures non sportives», de type promenade ou sortie au restaurant. Ce qui frappe en particulier est le fait que 70 % des distances parcourues pendant les loisirs le sont en voiture, et ce, même lorsque les personnes visent une zone de détente de proximité bien desservie par les transports publics.

Une forte dépendance à la voiture

Même si les effets négatifs des voitures, comme la pollution de l'air ou le bruit, sont globalement bien connus, la voiture reste appréciée pour sa fonctionnalité, son autonomie ou pour des raisons de statut. En 2021, une étude du magazine «Nature» a montré que ses coûts effectifs sont souvent sous-estimés et ses fonctionnalités privilégiées. Th mas

Marty de l'Office fédéral de l'énergie expliquait dans le magazine ATE 3/2023: «Lorsqu'une personne parcourt moins de 10 000 kilomètres par an, il est plus avantageux pour elle de louer une voiture ponctuellement. Mais peu de gens font ce calcul: l'économie comportementale a montré que nous nous laissons souvent guider par nos émotions et nos habitudes.»

En Suisse, une voiture roule en moyenne 13 000 kilomètres par an. On peut donc en déduire que nombre d'entre elles parcourent nettement moins que les 10 000 kilomètres annuel dont parle Th -

Une mise en œuvre rapide de la loi fédérale sur les voies cyclables est souhaitable.

mas Marty. Les coûts liés à l'utilisation d'une auto sont aussi souvent sous-estimés. Les automobilistes tombent dans un autre piège encore: une fois que la voiture a été achetée, autant l'utiliser le plus souvent possible. Si elle a été acquise pour des raisons professionnelles, elle sera aussi utilisée pour faire les courses ou pour rendre visite aux grands-pa-

rents. Quand elle est stationnée à proximité de la maison, le seuil d'inhibition diminue encore. Il en résulte une forte dépendance à l'égard de la voiture – et des habitudes d'autant plus difficiles à modifier. Dans les faits et s'agissant des loisirs, des alternatives existent souvent.

En train à l'Europa-Park

Il est nécessaire d'agir: pour que l'utilisation des transports publics et du vélo soit plus attrayante, une multiplicité d'approches sont nécessaires. Il faut des concepts de mobilité spécifiquement axés sur les loisirs et destinés à des groupes cibles comme les jeunes ou les familles. À noter que des solutions existent déjà: des régions de montagne et des destinations touristiques proposent des taxis alpins ou des offres spécialement taillées pour les loisirs. Dès mai 2024, le «RailCoaster» reliera Bâle à l'Europa-Park, à Rust. Une mise en œuvre rapide de la loi fédé-

rale sur les voies cyclables est également souhaitable. Un réseau de pistes cyclables mieux développé augmenterait l'attractivité et la sécurité du vélo, notamment pour les trajets courts. ■

Verena Jerg est stagiaire à l'ATE Suisse. Chaque semaine, elle parcourt 150 kilomètres en train, au moins 60 à vélo et 10 en voiture.



Une formule magique pour voyager durablement

Par Nelly Jaggi

Lauterbrunnen et Iseltwald sont victimes de leur succès. Nombre de personnes s'y rendent juste pour prendre une photo. Avec la bonne approche, il est pourtant possible de voyager de manière durable, même aux endroits les plus courus.

Commençons par deux exemples: une Bernoise se rend en train à Lauterbrunnen (BE), puis marche jusqu'aux chutes du Trümmelbach. Un New-Yorkais vole jusqu'à Zurich, loue un SUV pour aller jusqu'à Lauterbrunnen et

marche lui aussi jusqu'aux chutes. La première rentre chez elle le soir, alors que le second reste une semaine dans la région.

L'une comme l'autre laissera des traces; même l'excursion de la Suisse cause

des émissions et du trafic. Et les deux contribuent à la surcharge touristique de l'endroit, car Lauterbrunnen souffre de plus en plus des masses de visiteuses et visiteurs qui tiennent à photographier les chutes d'eau – photos qui, à leur tour, attirent encore plus de monde. «Cela fait venir les gens, cela cause du trafic, cela limite la qualité de vie», déplorait le président de la commune de Lauterbrunnen en septembre 2023 au micro de la radio alémanique SRF.

Bien sûr, mais...

Est-ce qu'il serait préférable d'y renoncer? Bien sûr, mais... le tourisme est une branche économique importante. En Suisse, 4,2% de la population active travaille dans un domaine lié au tourisme (selon les statistiques de 2017). La plateforme fairunterwegs.org mise sur la formule magique et presque intraduisible «G.L.Ü.C.K» qui essaie de faire rimer voyage et bonheur: le G, pour «gemächlich» («tranquille»), incite à prendre son temps. Le L est la première lettre de «lokal». Le Ü est là pour «Überraschun-

Projets de l'ATE pour des trajets écologiques

La randonnée est le sport le plus apprécié de Suisse. Mais tout le monde n'habite pas sur place. Souvent, les marcheuses et marcheurs prennent la voiture pour une journée et les villages près des lieux d'excursions en subissent les conséquences. L'ATE soutient des projets qui visent à rendre ces trajets plus durables.

Dans 19 régions de montagne, Bus alpin s'associe à des partenaires locaux pour proposer des lignes de bus vers des destinations intéressantes. En effet, les localités de moins de 100 personnes ne bénéficient pas d'un financement fédéral pour leurs transports. Avec Destination Nature, l'ATE, en collaboration avec le Réseau des parcs suisses et CarPostal, s'engage pour une mobilité durable vers les parcs naturels de Suisse. Depuis quelques années, en été ou en automne, le trajet en transports publics est gratuit dès deux nuitées sur place.

En hiver, le Bus des Neiges amène les randonneurs et randonneuses à ski ou en raquettes jusqu'à des points de départ appréciés depuis le dernier arrêt de transports publics.

Informations supplémentaires:

www.busdesneiges.ch

www.busalpin.ch

www.destination-nature.ch

gen» («surprises») et prône la spontanéité. Le C revient à réduire son empreinte carbone. Quant au K, il vient de «korrekt» et consiste à s'acquitter du juste prix.

Voyager paisiblement commence dès le départ. Il va sans dire que l'aller et le retour sont les facteurs qui pèsent le plus lourd en termes d'émissions. Alors, pourquoi ne pas partir à vélo et voir le trajet comme une destination? Ou marcher les derniers kilomètres? Mais cette tranquillité concerne aussi le séjour: prendre son temps et apprécier le moment présent, ce qui profite aussi à la population locale. Si le New-Yorkais mange au restaurant

Pourquoi ne pas partir à vélo et voir le trajet comme une destination? Ou marcher les derniers kilomètres?

du village, dort sur place et marche vers des lieux moins populaires, il applique lui aussi cette formule, hormis pour ses émissions élevées lors de son trajet. Si la Bernoise l'imitait et partait en basse saison, son séjour à Lauterbrunnen deviendrait carrément durable.

Pas forcément

Ou mieux vaut-il aller ailleurs? Pas forcément. Des destinations encore peu connues peuvent risquer le même des-

tin que Lauterbrunnen. Cela peut aller très vite, comme le montre l'exemple d'Iseltwald (BE). Quelques secondes d'une série coréenne ont rendu une jetée en bois si célèbre que les foules se pressent pour la photographier. La commune a dû prendre des mesures et demande désormais cinq francs pour accéder à la jetée. Les bus doivent eux aussi payer, et réserver pour y accéder. CarPostal a augmenté ses capacités et recourt désormais à des bus à deux étages. ■

Des bus de nuit à valeur ajoutée

Pendant l'hiver 2023/2024, Lenzerheide (GR) a mis en œuvre un projet pilote de transports publics (TP) en continu. Des bus de nuit étaient disponibles tous les jours de la semaine dans les communes de Lenzerheide et Tiefencastel. Pour les appeler, il suffisait d'utiliser l'application dédiée ou de passer un coup de fil. L'offre a reçu un bon accueil dans cette région très visitée. Phillip Vassalli, de l'office du tourisme, le confirme fièrement: «La prestation a été beaucoup sollicitée, avec des réactions très positives de la part de la population comme des visiteurs et visiteuses.»

La valeur ajoutée pour le tourisme est importante. Ainsi, la clientèle a pu sortir plus longtemps le soir et le personnel rentrer à la fin de son service sans avoir besoin de voiture. Autres avantages du projet pilote: les émissions de bruit et de CO₂ ont diminué grâce au transfert du trafic individuel motorisé vers les TP. Une évolution essentielle, selon Phillip Vassalli, car «les gens viennent chez nous pour la beauté de la nature.»

Succès du projet pilote

L'idée d'introduire cette offre de mobilité 24 heures sur 24 a suivi l'expérience – soutenue par la commune – d'un service de taxi qui s'est révélé peu efficace et peu durable. «Beaucoup de per-

sonnes se déplaçaient seules», explique M. Vassalli. Pour trouver une solution, les représentant-es de la localité ont collaboré avec CarPostal et plusieurs prestataires.

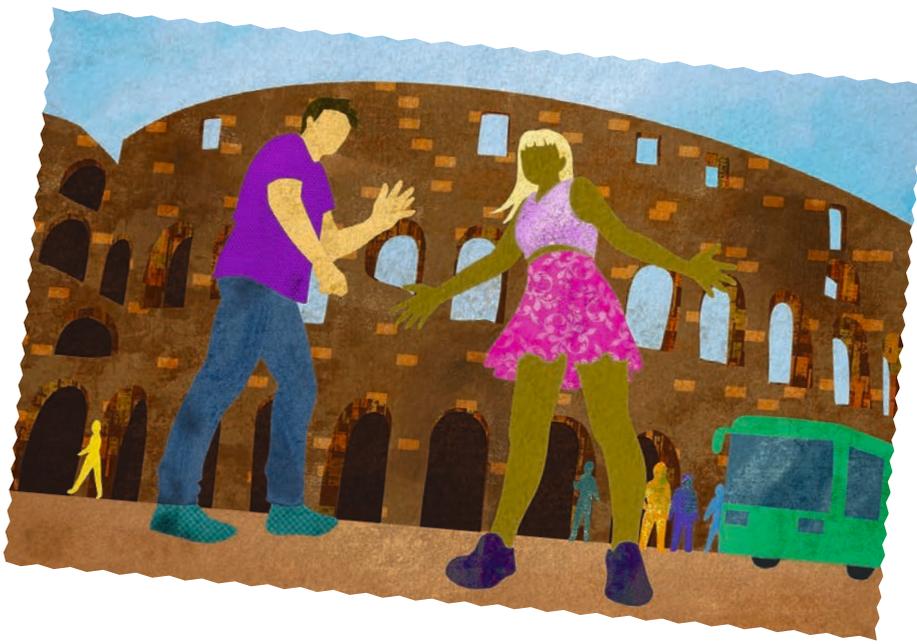
Différents publics ont utilisé l'offre, avant tout des touristes et des gens de la région. Le personnel des hôtels et des restaurants, qui travaille souvent jusqu'au milieu de la nuit, a aussi pu profiter du service en continu.

Le projet comportait quelques défis. Par exemple, il a fallu recruter du monde pour conduire les bus et programmer l'application. D'après Phillip Vassalli, celle-ci a très vite été maîtrisée et l'office du tourisme a même proposé des cours de formation.

Le bilan du test de ce service en continu est positif et il est prévu de poursuivre l'expérience: «Cet été, l'offre sera disponible les vendredis et samedis soir, puis de nouveau toutes les nuits pendant l'hiver 2024/2025.» ■

Céline Meisel est stagiaire à l'ATE dans l'équipe de Politique des transports.





De nouvelles représentations

Entre rythme effréné et voyages en jet privé, le quotidien des stars du cinéma, de la musique, de la mode ou des réseaux sociaux définit les contours d'une nouvelle normalité incompatible avec l'urgence climatique.

Par Camille Marion

En février dernier, le compte officiel de l'ambassade du Japon publiait sur le réseau social X: «Si Taylor Swift quitte Tokyo dans la soirée après son concert, elle devrait arriver à Las Vegas avant le début du Super Bowl.» Une communication visant à rassurer les fans: la chanteuse serait bien présente à la finale du championnat de football américain à laquelle son compagnon, le sportif professionnel Travis Kelce, prenait part. La vie personnelle de la superstar est aussi scrutée que sa carrière musicale. Mais au milieu de l'engouement planétaire pour la chanteuse s'élèvent quelques voix réprobatrices.

Si le magazine Time a nommé Taylor Swift personnalité de l'année 2023, le journal anglais Daily Mail lui décerne pour la seconde année consécutive le prix moins reluisant de la célébrité qui pollue le plus. Propriétaire de deux jets privés, la chanteuse émet en moyenne 1185 fois plus de CO₂ qu'un être humain moyen.

Le rôle des célébrités

La fondation myclimate a lancé un «carbon tracker» (www.carbontracker.myclimate.org), outil de suivi des déplacements en avion de personnalités influentes. Basé sur les données publiques des traqueurs de vols, les plannings de concerts ou de

matches ainsi que les publications sur les réseaux sociaux, le «carbon tracker» pose un regard critique sur les habitudes de voyage et invite les personnalités visées à faire un don à des projets de protection climatique en guise de compensation.

Dans le classement figurent des mannequins, des artistes de l'industrie musicale, des stars du cinéma, des athlètes et des influenceurs-ses – autant de professions qui nécessitent de nombreux déplacements. Pourquoi alors pointer du doigt un mode de vie qui diverge manifestement de la moyenne?

En quelques années, l'influence des personnalités publiques a évolué. Les réseaux sociaux leur donnent une estrade où s'exprimer de manière plus intime et plus directe, partageant leur quotidien au-delà de leur activité professionnelle. Sur Instagram ou TikTok, des stars suivies par des millions de personnes façonnent une nouvelle vision de la normalité dans laquelle surconsommation et hypermobilité s'érigent en étendard de la réussite. Les habitudes de voyages en sont influencées: les longs et fréquents trajets en avion ont perdu leur caractère exceptionnel, les destinations «instagrammables» se noient sous un nouveau flot de touristes (lire en pages 24-25).

Exemples encourageants

S'il alimente l'urgence climatique en normalisant des comportements écocides, le secteur du divertissement peut également contribuer aux solutions. Des personnalités publiques et des organisations s'y attellent en repensant leur métier.

Le groupe britannique Coldplay a ainsi décidé de réduire de 50 % ses émissions de CO₂ par rapport à sa dernière tournée en ralentissant le rythme des shows. Pour sa tournée 2023, la chanteuse française Pomme a mis en place une plateforme de covoiturage afin de limiter le nombre de voitures qui se déplacent vers ses concerts.

Dans le domaine sportif, des athlètes renoncent à voyager en avion pour les compétitions, au détriment de leur carrière. C'est le cas du biathlète suédois Björn Ferry, qui ne prend plus l'avion depuis 2015, ou de la prodige britannique de l'athlétisme Innes Fitzgerald qui a refusé d'être sélectionnée pour les Championnats du monde en Australie et ne voyage qu'en train ou en bus. L'automne passé, la Coupe du monde de rugby en France a montré que les compétitions sportives ont un rôle à jouer; près de 80 % des trajets des équipes se sont faits en train.

Par ces initiatives, les personnalités publiques et les organisateur-ices d'événements prennent leurs responsabilités et sensibilisent leur public à l'urgence environnementale sans sacrifier le divertissement – un juste équilibre pour que sport et culture continuent de nous faire vibrer. ■

«C'est possible techniquement mais politiquement compliqué»

Jon Worth se décrit comme un «commentateur ferroviaire indépendant». Il voyage souvent en train et livre ses observations, son avis et ses analyses sur un blog très apprécié. Le Magazine ATE s'est entretenu avec lui des enjeux et de l'avenir des voyages internationaux en train.

Propos recueillis par Camille Marion et Nelly Jaggi



Le blogueur et activiste Jon Worth voyage très souvent en train.

Jon Worth, depuis dix ans, vous n'empruntez plus que le train pour vos voyages européens, y compris professionnels. Vous êtes spécialiste des transports ferroviaires transfrontaliers. Qu'est-ce qui a éveillé votre intérêt?

Je ne viens pas du domaine ferroviaire mais pendant des années j'ai essayé de n'emprunter que le train. Souvent, je restais bloqué quelque part. Je me suis demandé qui, sur le plan européen, tentait de résoudre ces problèmes. La réponse? Personne, ou presque. Les ONG et autres organisations se soucient de la politique au quotidien mais qui représente les gens qui voyagent en train au-delà des frontières? Quels problèmes surviennent et que faire?

Durant vos voyages, quelle a été votre expérience la plus marquante?

À la frontière entre la Lettonie et la Lituanie, il y a bien une voie ferrée, mais elle n'est pas utilisée. Je circulais à vélo

sur la simple route non asphaltée qui relie la deuxième ville lettone à un village lituanien de 280 âmes, distant de 25 kilomètres, lorsqu'un bus m'a dépassé. Au dernier village du côté letton, les gens sont descendus du bus et ont traversé la frontière à pied. C'est un véritable échec politique. Il y a des trains, et il y a du personnel mais la ligne n'étant pas électrifiée, les subventions pour le diesel font l'objet de mésententes. Cette ligne est importante; or, les instances politiques des deux côtés de la frontière ne parviennent pas à trouver une solution.

Il y a aussi sûrement des exemples positifs...?

Oui, par exemple le pont d'Öresund, qui relie Malmö à Copenhague. Ce trajet en train fait partie du quotidien des gens de la région. Pour eux, il est tout à fait normal d'habiter d'un côté du pont et de travailler ou étudier de l'autre, ou même de

vous vous montrez très sceptique. Pourquoi?

Le problème vient de la situation politique; le fait que la Grande-Bretagne craigne l'immigration et qu'elle ne fasse plus partie de l'UE. Pour se rendre dans ce pays, des contrôles de sécurité, d'identité et des bagages sont obligatoires. Un contrôle des bagages serait possible, par exemple en bloquant une voie. Mais les contrôles à la frontière devraient se dérouler avant le tunnel, car les garde-frontières britanniques ne peuvent pas les effectuer dans un train en marche. Que faire et comment assurer le financement? Devrait-on laisser monter des gens à bord durant le trajet, par exemple en France? Il faudrait alors à nouveau des contrôles. Ou le train devrait-il rouler sans s'arrêter en France? Dans ce cas, cette liaison serait-elle viable sur le plan économique? C'est possible techniquement mais politiquement compliqué. Pour les liaisons

«Un cadre légal à l'échelle européenne concernant l'achat de billets est nécessaire pour que nous avancions.»

l'emprunter pour aller manger au restaurant. Les trains circulent 24 heures sur 24 et traverser en voiture coûte très cher. Pour les trajets quotidiens, mieux vaut donc prendre le train.

Au printemps dernier, les médias ont parlé d'une liaison directe entre Bâle et Londres. Sur votre blog,

vers et depuis la Suisse, je mettrais l'accent ailleurs. Par exemple des trains à grande vitesse en direction de Barcelone ou de meilleures liaisons vers Rome.

Que faut-il pour qu'une liaison internationale fonctionne bien? Faut-il une mobilisation des régions ou une stratégie à l'échelle européenne?

Avec un soutien politique des deux côtés de la frontière, les choses avanceraient. Prenons l'exemple du trajet entre Anvers et Eindhoven: il y a une ligne, mais elle n'est pas électrifiée sur sept kilomètres. La Belgique a manifesté de l'intérêt, mais pas les Pays-Bas. L'UE pourrait rapprocher les autorités des deux pays pour parvenir à une solution commune mais j'ai constaté qu'elle n'était pas intéressée. J'espère plus de pression politique car, actuellement, tout doit venir d'en bas.

La situation est similaire depuis et vers la Suisse, par exemple entre Belfort et Delémont. La Suisse souhaite une meilleure liaison, mais la France n'est pas intéressée. Le constat est le même le long de nombreuses frontières.

Des sondages indiquent que de nombreuses personnes seraient disposées à prendre le train plutôt que l'avion. Mais c'est souvent compliqué, notamment pour l'achat de billets...

Un cadre légal à l'échelle européenne est nécessaire pour que nous avançons. Mais c'est avant tout une question de données. Les compagnies ferroviaires sont-elles disposées à échanger des données? En principe, non. Toutes les sociétés ferroviaires de tous les pays de l'UE ont peur de quelqu'un: Deutsche Bahn ne veut pas que Flixtrain accède à ses don-

nées de billetterie. En Autriche, ÖBB refuse que Westbahn obtienne ces informations. Or, cet échange de données est nécessaire pour pouvoir acheter des billets pour l'Allemagne et le Portugal dans la même appli.

C'est pour cette raison qu'une nouvelle loi est essentielle. À Bruxelles, des voix s'élèvent pour exiger une plate-

forme privée. Je suis en faveur de la concurrence et de la liberté de choix.

Les produits tels que Trainline ou Interrail représentent une solution...

J'adore Interrail mais cette offre est justement victime des problèmes mentionnés. Pour réserver une place assise dans un TGV, il faut passer par un fournis-



La Pologne a électrifié la ligne, l'Allemagne pas encore. Les pylônes électriques s'arrêtent donc au milieu du pont qui enjambe la rivière frontalière entre Görlitz (DE) et Zgorzelec (PL).

seur tiers. L'entreprise qui gère Interrail appartient aux entreprises ferroviaires étatiques. En Suisse, cela fonctionne bien. On peut simplement monter dans un train sans devoir réserver sa place et sans devoir payer de supplément, ou presque.

Leur tiers. L'entreprise qui gère Interrail appartient aux entreprises ferroviaires étatiques. En Suisse, cela fonctionne bien. On peut simplement monter dans un train sans devoir réserver sa place et sans devoir payer de supplément, ou presque.

Les problèmes de billetterie sont-ils la raison principale de cette frilosité à prendre le train? Ou est-ce une question de prix?

Cela est dû aussi bien au prix qu'à l'offre. Pour les trajets internationaux, les horaires laissent souvent à désirer. Par exemple entre Francfort et Paris ou Francfort et Berlin: ces deux trajets prennent quatre heures chacun. Entre Francfort et Berlin, il y a des trains jour et nuit. Mais entre Francfort et Paris, il n'y en a que cinq par jour. Le premier part trop tard et le dernier, trop tôt. Ce qui signifie qu'il est plus compliqué de partir à Paris pour une journée que de voyager à l'intérieur d'un pays.

De plus, sur de nombreux itinéraires internationaux, l'offre ne suffit pas. Elle





est soit bien trop onéreuse, soit inefficace. Paris – Barcelone est un trajet très important pour le tourisme, mais il n'y a que deux trains par jour. Que font les entreprises ferroviaires? Deutsche Bahn va introduire les réservations obligatoires pour tous les trajets internationaux dès cet été par crainte d'une trop forte affluence. Au lieu de proposer plus



Les voies existent, le personnel aussi, mais aucun train ne circule sur la ligne entre Daugavpils en Lettonie et le village lituanien de Turmantas en raison d'un différend sur les subventions.

de trains, ou des trains plus longs, elle préfère forcer les gens à réserver. Pour les entreprises ferroviaires, les voyages internationaux représentent un plus, pas une obligation.

Où faut-il mettre l'accent: sur les trajets de loisirs et les voyages professionnels? Faut-il surtout des trains de nuit pour les premiers et des offres plus rapides durant la journée pour les seconds?

Le problème est plus facile à résoudre durant la journée, car en général, il n'y a que deux pays qui sont concernés. Pour les trains de nuit, c'est plus compliqué. Hormis les ÖBB et, en partie, Trenitalia, personne n'a vraiment de solution. Et pour qui ce secteur est-il intéressant? Les grandes entreprises qui pourraient en assumer les coûts ne sont pas intéressées, et les petites qui le sont n'y arrivent pas. Elles n'ont ni les trains ni les moyens financiers. Les trains de Euro-

pean Sleeper qui circulent entre Amsterdam et Berlin ont des wagons-couchettes qui datent des années 1950! La limite pour les trains de nuit est atteinte, personne ne dispose des wagons nécessaires. C'est pourquoi je suis sceptique quant au potentiel des nouvelles lignes de nuit à l'échelle européenne. Sans une nouvelle flotte, ce marché ne va pas progresser. Et pourtant, le besoin est là. Cela dit, l'offre d'une entreprise bâloise est très intéressante: elle propose du matériel roulant en leasing pour le trafic voyageur. Cela n'existe pas encore, contrairement au trafic marchandise, et pourrait représenter une solution.

Qu'en est-il du trafic pendulaire transfrontalier?

Pour que cela fonctionne, il faut une bonne offre d'abonnements transfrontaliers ainsi qu'un horaire dense. Lorsque je me rends de l'autre côté de la frontière pour travailler et que l'un de mes enfants tombe malade, je dois pouvoir compter sur un train dans moins d'une heure. Trois ou quatre trains par jour suffisent peut-être pour les loisirs, mais pas pour les pendulaires. Le Léman Express est un exemple de réussite. Là encore, l'UE ne dispose pas d'un cadre juridique à cet effet. Cela serait faisable, mais il y a encore du pain sur la planche.

Y a-t-il un manque de volonté politique?

En Suisse, la politique des transports est centrale. En Allemagne, où je vis, et à Bruxelles, où je travaille, personne ne s'intéresse vraiment à la commission des transports. Cet automne, une nouvelle Commission européenne verra le jour. Espérons que quelqu'un exerce plus de

pression. Cela pourrait vraiment changer les choses.

L'Allemagne a lancé plusieurs initiatives telles que le Neun-Euro-Ticket ou désormais le Deutschlandticket, qui permettent de voyager à bas prix dans tout le pays. Quels en sont les avantages?

Je suis un grand fan de ce forfait, même s'il pose certains problèmes. Par exemple, pour les familles ou les personnes qui voyagent avec leur vélo ou leur chien, car il ne se combine pas facilement. De premières études sur le Deutschlandticket montrent que le nombre de passagères au kilomètre a augmenté de 16% environ sur l'ensemble du réseau.

Il est intéressant de constater comment ce billet a vu le jour: le prix du pétrole ayant augmenté, le parti libéral FDP a exigé un rabais sur le prix de l'essence à la pompe pour soulager les automobilistes. Avec le Neun-Euro-Ticket, les Vert-e-s voulaient décharger également les gens qui empruntent les transports publics. Cela a bien fonctionné, mais on s'est rendu compte que les gens ne changent pas de comportement après seulement trois mois (la durée du Neun-Euro-Ticket, ndlr). On a donc imaginé le Deutschlandticket. Normalement, on définirait le groupe cible, planifierait les transports en conséquence, puis on développerait un billet. L'Allemagne a procédé différemment. On peut se demander ce qu'en pensent les entreprises de trains et de bus, qui ne semblent pas forcément favorables à cet afflux de passagères et passagers. Pour ma part, en tant que passager, je trouve ça super. Les transports publics deviennent vraiment simples, et c'est un grand avantage. ■



Le demi-tarif découverte pour deux mois

Découvrez la Suisse par la fenêtre des transports publics! En train, en bus, en bateau ou en téléphérique, faites rimer émerveillement et durabilité. Grâce au demi-tarif découverte, vous testez les options au meilleur prix.

Après les deux mois d'essai, si vous souhaitez obtenir un abonnement demi-tarif classique, le prix vous est déduit lors de l'achat.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: profitez de l'abonnement demi-tarif découverte des CFF au prix exceptionnel de Fr. 33.– (adulte) et Fr. 19.– (jeunes dès 16 ans et jusqu'à la veille de leur 25^e anniversaire).

Commander: l'offre est valable du 17 mai au 12 juillet 2024 dans un point de vente des transports publics. Numéro d'article: 58272; code: VCS24. Autres conditions sur www.ate.ch/demi-tarif

Veste Escape Light de Vaude: idéale pour la pluie

Vous cherchez une veste adaptée à tout type de temps? Le modèle Escape Light de Vaude est ce qu'il vous faut. Cette veste moderne passe-partout, disponible pour hommes et femmes, est composée de matériaux imperméables mais respirants. Avec ses couleurs modernes, c'est la solution idéale lorsque la météo fait des siennes. Grâce aux réglages de la largeur au niveau de l'ourlet et des poignets avec fermetures velcro, elle s'ajuste parfaitement. Sa fermeture éclair avec double rabat assure une protection supplémentaire contre le froid, la pluie et le vent. Et lorsqu'elle n'est pas utile, la capuche se range dans le col. Cette veste est donc parfaite pour les randonnées en montagne ou les sorties à vélo. Les deux modèles sont munis du label ANT de hajk, qui certifie les produits fabriqués de manière durable. Il évalue les conditions de travail équitables, une production la plus respectueuse possible des ressources, ainsi que l'utilisation responsable des matières premières animales.



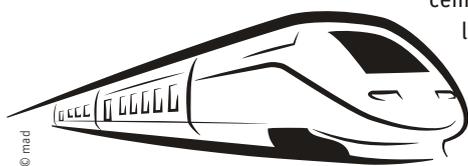
+ Avantage pour les membres de l'ATE: vous bénéficiez de 20% de rabais sur la veste Escape Light de Vaude, disponible en modèle femme dans les tailles 36 à 46 (n° d'article: 18866) et en modèle homme (n° d'article: 18867) dans les tailles S à 3XL au prix de Fr. 95.90 au lieu de Fr. 119.90.

Commander: sur www.hajk.ch avec le code promotionnel VCS0524. Pour toute question, veuillez composer le 031 838 38 38 (hajk, tarif normal). Offre non cumulable, valable jusqu'au 16 juin 2024 et jusqu'à épuisement du stock.

L'Europe en train: trouvez l'inspiration!

Depuis l'automne dernier, nous collaborons avec railtour. Ensemble, nous nous engageons pour des voyages durables et offrons aux membres de l'ATE la possibilité de tout réserver – de la liaison ferroviaire à l'hôtel en passant par les activités sur place – via une seule et même plateforme.

Sur notre compte Instagram «L'Europe en train», nous présentons non seulement des destinations faciles à atteindre en train, mais aussi des recommandations plus personnelles de restaurants, cafés et musées. Une manière de mettre en avant des voyages à la fois fascinants et respectueux de l'environnement – et pas forcément vers Londres ou Paris. Envie d'un café en terrasse et d'une balade à vélo au bord du lac avec vue sur les montagnes? Partez pour Annecy! Vous cherchez plutôt une destination riche de culture et d'histoire, où fleurissent les jardins publics comme les universités? Nous vous recommandons Brème. Trouvez l'inspiration pour un été plein de surprises sur notre compte Instagram!



+ Avantage pour les membres de l'ATE: voyagez virtuellement sur notre Instagram avant d'organiser votre prochaine excursion en train via notre plateforme de réservation.

Commander: sur www.europeentrain.ch

Des vins bio haut de gamme

La sélection d'Amiata comprend des vins rares qui ne sont disponibles qu'en petites quantités et sont produits par des entreprises familiales de taille restreinte à moyenne. Outre une expérience gustative de premier ordre, les viticulteurs et viticultrices d'Amiata veillent à préserver la biodiversité et renoncent à toute pulvérisation chimique ou synthétique – pour une alliance parfaite entre plaisir et respect.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:**

le carton de dégustation de six bouteilles de vin rouge bio des meilleures régions viticoles est proposé au prix de Fr. 98.– au lieu de Fr. 132.40, frais de port (Fr. 9.80) inclus.

Commander: au moyen de la carte-réponse sur la page de couverture ou sur www.amiata.ch/ate. Offre valable jusqu'au 31.7.2024 dans la limite des stocks disponibles.



Literie écologique: profitez de 20% de remise!

La literie écologique Zizz, produite à partir de matières premières durables et locales, vous assure des nuits reposantes. Pour Zizz, la qualité et l'écologie vont de soi: les duvets, oreillers, linge de lit et sacs de couchage pour bébés sont fabriqués dans l'Union européenne et en Suisse et se composent de matières respirantes comme la laine Swisswool, des plumes européennes et du coton certifié bio. Profitez d'un envoi gratuit, de 30 nuits d'essai et de notre engagement en faveur de la nature: pour chaque produit vendu, nous plantons un arbre. De quoi dormir sur vos deux oreilles!

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:**

vous bénéficiez de 20% de remise sur tout l'assortiment jusqu'au 31 octobre 2024. Non cumulable avec d'autres actions.

Commander: sur www.zizz.ch, déposez les produits de votre choix dans votre panier; une fois à la caisse, saisissez le code promotionnel «oekoschlaf» dans le champ «Appliquer un code de réduction» pour bénéficier de 20% de remise.

Le sac à dos idéal pour vos randonnées

Très léger, étanche et muni d'une fermeture enroulable, le sac à dos pour randonnées Cloudburst 15 Exped de hajk est incroyablement polyvalent. Il est le compagnon rêvé pour toutes vos activités: il convient aussi bien à une journée à la plage qu'à une sortie à vélo ou encore aux achats du quotidien. Avec un volume de 15 litres, il permet d'emporter tout le matériel nécessaire. Sa fermeture éclair enroulable le rend idéal pour toutes les situations météorologiques et permet d'accéder aisément au compartiment principal. Son élastique de compression le rend agréablement compact, tout en permettant d'attacher un vêtement ou un casque d'escalade. Enfin, le logo hajk est réfléchissant, ce qui apporte une sécurité supplémentaire dans le trafic urbain.

+ **Avantage pour les membres de l'ATE:**

vous bénéficiez de 20% de rabais sur le sac à dos Cloudburst 15 Exped de hajk (n° d'article: 11815), qui vous est proposé au prix de Fr. 39.20 au lieu de Fr. 49.–

Commander: sur www.hajk.ch avec le code promotionnel VCS0524. Pour toute question, veuillez composer le 031 838 38 38 (hajk, tarif normal). Offre non cumulable, valable jusqu'au 16 juin 2024 et jusqu'à épuisement du stock.





Fribourg



Un centre-ville accessible et accueillant

En ville de Fribourg, les voitures dominent le paysage.

faut faire bon usage aujourd'hui et pour demain. Rendre un centre-ville attractif pour les voitures est un non-sens alors que les défis pour faire face aux enjeux climatiques exigent justement de trouver des alternatives et des solutions pour que les services, commerces et restaurants soient accessibles en transports publics, à vélo ou à pied. Limiter les nuisances liées au trafic, libérer l'espace public en encourageant les automobilistes à utiliser les parkings souterrains ou les P+R pourrait aider à (re)donner l'envie de sortir. Tandis qu'inciter les automobilistes à venir en ville pourrait bien provoquer l'inverse: davantage de trafic, de pollution, de nuisances sonores, d'insécurité. Tout le contraire d'un centre-ville accessible et accueillant.

Josée Cattin Kuster
Membre du comité, ATE Fribourg

À Fribourg, les habitant-es du chef-lieu devront se prononcer en juin prochain sur une initiative qui demande que la première heure de parking soit gratuite, afin «d'améliorer l'attractivité de la ville». La section fribourgeoise de l'ATE fera campagne contre cette initiative.

Le texte émane d'un comité réunissant Le Centre, le PLR, l'UDC, le Parti des Artistes ainsi que la section ville de Gastro Fribourg et l'Association fribourgeoise du commerce, de l'artisanat et des services (AFCAS), pour qui offrir la première heure de parking permettrait d'améliorer l'attractivité de la ville. La majorité de gauche du Conseil général de la ville de Fribourg estime pour sa part qu'offrir une heure de parking aux automobilistes saperait tous les efforts entrepris ces dernières années pour favoriser les transports publics et la mobilité douce. En effet, si elle a le mérite vouloir «rétablir l'image d'un centre-ville accessible et accueillant», l'initiative propose pour ce faire une solution qui va à l'en-

contre des stratégies des villes suisses ainsi que du plan climat cantonal en matière de politique de mobilité. C'est le transfert modal et le développement des transports publics qui devraient être encouragés en lieu et place du transport individuel motorisé.

Mauvaise solution

La place prise par les véhicules à moteur en ville a considérablement évolué en quelques décennies et significativement modifié notre façon de vivre. Du tapis rouge déroulé à la voiture hier aux pressions exercées sur l'espace public aujourd'hui, dans notre monde en transition il est nécessaire mais parfois difficile de changer les habitudes et les pratiques. Alors que tout peut s'ache-

ter rapidement, facilement, et souvent moins cher sur internet, attirer et fidéliser une clientèle dans les commerces traditionnels est fondamental. La difficulté n'est pas le prix de la première heure de parking, mais les nouvelles façons de consommer. Dans tous les secteurs, les attentes, la concurrence et les technologies bouleversent les habitudes et exigent beaucoup de créativité, d'expertise et d'engagement pour s'adapter.

Redonner l'envie de flâner

La qualité de vie et l'expérience positive vécue par les personnes qui visitent ou font leurs achats à Fribourg comme ailleurs ne se mesurent pas au nombre d'automobiles stationnées. L'espace public est un bien précieux, dont il

Soutien à la politique de stationnement de La Chaux-de-Fonds



Neuchâtel

Le trafic automobile étouffe La Chaux-de-Fonds. L'introduction d'une politique de stationnement pour les habitant-es permettra de le faire diminuer et d'encourager d'autres modes de déplacement.

Une étude du bureau Transitec de 2009 a révélé que le trafic interne est largement majoritaire à La Chaux-de-Fonds et constitue un véritable point noir pour l'image de la ville: 100-110 000 trajets se sont effectués chaque

jour entièrement à l'intérieur des frontières communales. Cela représente 65 % de tous les déplacements. C'est beaucoup trop pour une ville de cette dimension.

La nouvelle politique de stationnement présente de nom-

breux avantages. Le découpage de la ville en zones (huit au total) avec macaron dans la zone d'habitation n'a rien d'original. C'est un système qui existe dans de nombreuses villes suisses et qui a largement fait ses preuves. Le prix de 40.- par an est de loin le plus bas de Suisse. Quant à la possibilité d'en acquérir un autre pour une seconde zone, elle n'existe nulle part ailleurs. Son prix a été fixé à

750.- pour qu'il soit plus élevé que l'abonnement Onde verte 2 zones.

Encourager le report modal

Grâce à la politique de stationnement proposée, la population sera invitée à quitter l'automatisme de la voiture et à se poser la question de la meilleure manière de se déplacer autrement, en fonction de la saison, de la météo, de la distance. En moins de 15 minutes, on se rend à pied de la gare à la Coop Entilles, au collège Numa-Droz, à la Place du Bois ou à la piscine des Mélézes. Quant au vélo, c'est un mode de déplacement idéal dans une ville de cinq kilomètres de long et trois de large. Aux heures de pointe, il est même plus rapide que la voiture.

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 636 03 48

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

Groupe régional Bienne
www.vcs-be.ch
Tél. 079 611 66 75

Groupe régional Jura bernois
S'adresser au groupe régional Bienne.

Les transports publics doivent aussi contribuer au report modal. Actuellement, la cadence des bus ne peut être améliorée car ceux-

ci sont sous-utilisés et l'usage de la voiture trop facile. Le Canton refuse d'engager des dépenses supplémentaires dans ces conditions. Durant la semaine, la cadence est à 10 minutes en journée dans la majeure partie de la ville. En soirée et le dimanche, par contre, elle devrait être améliorée, de même que la desserte des quartiers périphériques.

Votation en juin

Le projet de politique de stationnement permettra de faire diminuer le bruit, la pollution et les dangers du trafic automobile, et également d'améliorer l'offre en transports publics. Néanmoins,



Même quand le soleil brille et que les températures sont agréables, beaucoup d'habitantes de La Chaux-de-Fonds se déplacent en voiture à l'intérieur de la ville.

vu qu'un référendum a été lancé, la population votera le 9 juin. L'ATE Neuchâtel encourage chacune et chacun à soutenir ce projet important.

Marie-Claire Pétremand,
membre du comité ATE Neuchâtel

Pour en savoir plus:
ate-ne.ch/politique-de-stationnement

Prochains rendez-vous

Bourses aux vélos

- Samedi 25 mai à Fleurier
- Samedi 22 juin à Neuchâtel

Cours vélo

Cours famille: samedi 8 juin à La Chaux-de-Fonds et samedi 7 septembre à Neuchâtel

Cours de vélo électrique: mercredi 22 mai à 13h30 à La Chaux-de-Fonds
www.ate-ne.ch rubrique agenda

Recherche bénévoles Festi'neuch – entrée gratuite offerte !

Nous sommes toujours à la recherche de bénévoles pour notre parking à vélo surveillé et notre stand, du 13 au 16 juin. Rejoignez-nous et bénéficiez d'une entrée gratuite! Inscription: info@ate-ne.ch

Invitation à l'Assemblée générale

L'ATE Vaud convie ses membres à l'Assemblée générale ordinaire de la section vaudoise qui aura lieu le **lundi 27 mai 2024 à 18h30, à Yverdon-les-Bains.**

du théâtre Beno Besson, rue du Casino 9. L'ensemble des documents sont disponibles sur le site internet www.ate-vaud.ch dans la rubrique «Agenda».

L'ordre du jour sera le suivant:

L'Assemblée générale ordinaire de l'ATE Vaud se déroulera à la salle 1

■ Approbation du procès-verbal de l'Assemblée générale ordinaire de juin 2023

- Rapport du Président
- Rapport du caissier et des vérificateur-ices des comptes
- Approbation des comptes 2023
- Adoption des activités et du budget 2024
- Modifications statutaires
- Élection du comité et des vérificateur-ices des comptes
- Divers et propositions individuelles

Dès 19h30, l'Assemblée générale sera suivie d'un échange ouvert au public avec différents acteur-ices politiques de la région autour de grands enjeux de mobilité à Yverdon-les-Bains, en particulier autour du stationnement. Il s'agira d'une occasion unique de pouvoir échanger

autour du parking de la Place d'Armes, qui agite l'actualité de la deuxième ville du canton.

Les milieux automobiles ont lancé une initiative populaire sur laquelle les Yverdonnois-es se prononceront en votation et qui demande la réalisation de 1000 places de stationnement. Quels seraient les impacts d'une telle décision? Quelles sont les alternatives? Cette conférence-discussion sera suivie d'un apéro offert par la section de l'ATE Vaud. Le détail de la conférence a été communiqué via le site internet, la newsletter et les réseaux sociaux de l'ATE Vaud. Les membres et non-membres sont chaleureusement conviés-es. ■

Agenda des bourses au vélo

Vous cherchez un vélo d'occasion? Vous souhaitez vendre le vôtre? Alors vous êtes les bienvenus à la bourse aux vélos d'occasion 2024.

- Samedi 27 avril à Oron (1^{ère} édition!), de 9h à 13h
- Samedi 25 mai à Nyon, de 9h à 12h
- Samedi 1^{er} juin à Yverdon-les-Bains, de 9h à 12h
- Samedi 7 septembre à La Tour-de-Peilz, de 9h à 12h

Retrouvez le détail de chaque événement sur notre site (www.ate-vaud.ch) et nos réseaux sociaux.

Impôt auto: un compromis à Genève

Lors des votations du 3 mars, Genève a refusé une initiative de l'UDC diminuant de moitié l'impôt automobile et adopté un contre-projet modernisant la fiscalité des véhicules, sans la révolutionner.

Cette initiative était un piège: profitant d'une baisse du pouvoir d'achat des ménages, elle visait à diviser par deux l'impôt automobile, avec des effets négatifs sur le transfert modal de la voiture vers des mobilités plus durables en

cas d'adoption, sans oublier des pertes de recettes s'élevant à 120 millions. Le Grand Conseil n'en a pas voulu, mais le risque de la soumettre au peuple sans contre-projet était bien présent.

Vaud



Genève



Aujourd'hui, l'impôt est calculé selon la puissance du moteur et adapté en fonction des émissions de CO₂. Avec le contre-projet, une taxe de base de 120 francs est augmentée sur la base des

émissions de CO₂ pour les voitures thermiques ou hybrides, et en fonction du poids pour les voitures électriques. Ce contre-projet visait à rassembler une large coalition en garantissant la neu-

tralité fiscale: pas de hausse d'impôt, mais pas de baisse de recettes fiscales pour l'État non plus.

Pari gagnant: l'initiative a été refusée à 51,6% des voix, le contre-projet accepté à 56,7%. On

ne peut pas encore parler de fiscalité écologique, mais au moins espérer que l'électrique remplacera davantage le thermique à l'avenir.

Diego Esteban
Coordinateur, ATE Genève



Jura

Du vélo au Jura?!

La section jurassienne de l'ATE s'est penchée sur les habitudes mais également les freins liés à l'usage du vélo dans la région.

Depuis bien longtemps, nombre de cyclotouristes sillonnent les paysages jurassiens. Mais de là à considérer le vélo comme le moyen de transport des pendulaires, ce n'est pas encore chose courante. On observe néanmoins une discrète augmentation du nombre de deux-roues sur les routes de la région.

La section ATE Jura s'est interrogée sur les pratiques et les lacunes, en particulier auprès du public plus vulnérable que sont les enfants ou les seniors. Elle a proposé à ses membres de remplir un petit sondage sur la question. Le sentiment prévalant est sans

conteste le manque de sécurité et les nombreux «trous» dans le réseau. Viennent ensuite la compatibilité entre vélo et transports publics, ainsi que le stationnement. On espère bien qu'avec la nouvelle loi sur les voies cyclables, le gouvernement jurassien s'attelle à cette problématique et nous propose une planification permettant un réel report modal.

Des défis et des alternatives

La section jurassienne soutient le nouveau défi «15 jours sans voiture» lancé le 13 mai. Il doit permettre d'essayer une mobilité décarbonée. En effet, le but du

projet est de proposer à une personne, une famille ou un groupe de collègues d'essayer gratuitement un autre moyen de mobilité que la voiture que ce soit les transports publics ou le vélo adapté aux besoins. Plus d'informations sont données sur le site: www.defi15jours.ch qui permet de s'inscrire et de trouver le moyen de mobilité adapté.

Pour celles et ceux qui ont franchi le pas de vivre sans voi-

ture ou qui cheminent vers une mobilité plus sobre, le vélo cargo est d'ailleurs une réelle alternative à l'automobile. À Courtételle, la section ATE Jura collabore avec la commune, la coopérative «les Voisins» et Joliat Cycles pour y mettre sur pied une offre de vélo-cargo partagé.

Christelle Vallat
Secrétaire générale, ATE Jura

Prochains rendez-vous

■ Jeudi 23 mai à 20h à l'Espace des associations, 24 rue de l'Hôpital, Delémont

Table ronde de comité et discussion participative autour du vélo et son potentiel d'utilisation dans le quotidien

■ Dimanche 30 juin en face de la gare de Delémont

Stand de la section au SlowUp Jura.



Valais

Stratégie cantonale Mobilité douce 2040: un grand pas en direction de l'ATE

L'ATE Valais salue la récente stratégie cantonale Mobilité douce 2040 du Valais. Cette stratégie place la mobilité douce et la facilitation des déplacements pour les piétonnes et les cyclistes au

cœur de la mobilité quotidienne, rejoignant ainsi l'une des grandes revendications de l'ATE. Il s'agira maintenant de mettre en œuvre cette stratégie et de veiller à la qualité de ses réalisations.

En Valais, seul 5,4% des distances parcourues chaque jour le sont à pied ou à vélo, ce qui place le Valais en queue de peloton des cantons suisses. La stratégie cantonale prévoit d'accroître cette part modale à 15%, soit une augmentation de la distance moyenne parcourue en mobilité douce de deux à six kilomètres par personne et par jour.

Pour atteindre ces objectifs d'ici 2040, il faudra que la mobilité douce bénéficie d'une plus grande priorité dans les investissements cantonaux. Il est donc réjouissant de constater que le canton prévoit d'allouer, au cours

des 20 prochaines années, 10 à 12 millions de francs par an à son développement. Il faut maintenant espérer que le Grand Conseil suivra car le temps presse: la loi fédérale sur les voies cyclables fixe jusqu'à fin 2027 pour planifier les réseaux cyclables.

Pour l'ATE Valais, la nouvelle stratégie cantonale constitue une bonne base pour la planification et la mise en œuvre d'un système de mesures couvrant l'ensemble du territoire. Mais il est important maintenant de donner vie à cette stratégie.

Evelyne Bezat et Sonja Oesch
Chargées d'affaires, ATE Valais

Trottinettes électriques: table ronde le mardi 28 mai à Sion

Refusées par votation à Paris le 2 avril 2023, introduites à Sion le 1^{er} juillet de la même année, les trottinettes électriques en libre-service font débat. Incivilité, dangerosité, partage difficile de l'espace public ou préservation du climat, mobilité douce, fun? Les avis divergent. Une table ronde organisée à Sion à l'occasion de l'assemblée générale de l'ATE Valais, le 22 mai à 19h00 à Sion, Provins, Rue de l'Industrie 22 (entrée libre, informations: info@ate-vs.ch)

10% de remise

sur tous les articles de cette page*

Code de réduction: VCS0524

non cumulable. Dans la limite des stocks disponibles. Valable jusqu'au 15.06.2024

hajk

Équipement Outdoor

www.hajk.ch



- ❶ 20055 Ortovox Fleece Light Jacket | 159.90
- ❷ 20054 Ortovox Fleece Light Jacket Lady | 159.90
- ❸ 20103 Icebreaker 150 Tech Lite III Van Camp Men | 89.90
- ❹ 20117 Icebreaker 150 Tech Lite III Lady | 84.90
- ❺ 18886 Merrell Jungle Moc | 109.90
- ❻ 18885 Merrell Jungle Moc Lady | 109.90

- ❼ 20083 HotSportswear Lazio T-Zip-off Men | 99.90
- ❽ 20082 HotSportswear Bavella T-Zip-off Lady | 99.90
- ❹ 10342 Uvex Sportstyle 802 Vario | 149.00
- ❺ 14075 Uvex finale visior vario | 299.00
- ❻ 17403 Ortlieb Vario PS 26l | 259.00



© Tourismus Biel Seeland/Stefan Weber

Une ville aux multiples visages sous la canicule

Ouverte, créative, multiculturelle: Bienne regorge de curiosités. Destination idéale pour un court séjour au bord de l'eau, la cité «bilingue» promet de belles découvertes.

Par Viviane Barben

Je contemple les somptueuses peintures murales de la salle d'attente. Alors que la chaleur de cette période de canicule sévit de l'autre côté de la porte, la température à l'intérieur de la gare est agréable. Assise sur une banquette en bois, je me plonge dans l'ambiance des scènes réalisées il y a 100 ans par le peintre biennois Philippe Robert. Des personnes vêtues de robes aux couleurs pastel y dansent «La Ronde des Heures». C'est ici que me rejoint mon accompagnatrice pour nous lancer à la découverte de la ville.

La grande place devant la gare est animée. Bienne est la plus grande ville bilingue de Suisse. La dénomination bilingue des places et des rues en témoigne: le français et l'allemand ont toutes deux le statut de langue officielle.

Des briques rouges

La rue de la Gare nous mène à un grand giratoire où deux immeubles contemporains se font face. La Maison du Peuple, fier monument socialiste paré de briques rouges, domine la place. Le luxueux Hôtel Elite, beau spécimen d'Art déco, a valeur de contre-poids patronal et bourgeois. En participant aux deux réalisations, les autorités de la ville d'alors, majoritairement socio-démocrates, ont habilement su ménager les sensibilités. Bienne était et est toujours une ville industrielle et ouvrière. Elle a longtemps porté le sobriquet de «Bienne la rouge». Pendant l'entre-deux-guerres, ses autorités se sont investies pour améliorer la situation précaire de la classe ouvrière.

À l'écart de ces deux immeubles, une curieuse petite construction de forme arrondie attire l'attention. C'est une ancienne aubette – un aubus vintage – du réseau de tram qui desservait la ville jusqu'en 1948 avant son remplacement par des trolleybus. Les gens se déplacent aussi volontiers à vélo ou à pied. On trouve encore ici et là quelques-unes de ces aubettes.

Un esprit créatif

Nous poursuivons le long de la rue de la Gare, puis franchissons le canal de la Suze pour atteindre la vieille ville et ses nombreuses boutiques, cafés et ateliers. Dans une vitrine, j'aperçois des bols en céramique claire, ornés de grandes fleurs bleues. Plus loin, des sculp-



L'Hôtel Elite de style Art déco et la Maison du Peuple se font face. Sur la gauche, une aubette de l'ancien réseau de tram.

tures en bois multicolores placées dans une fontaine m'interpellent. Je me rends compte que beaucoup d'artistes vivent et travaillent à Bienne.

Dans la vieille ville, l'ambiance est particulièrement détendue lors des «First Friday». Chaque premier vendredi du mois, les boutiques et échoppes proposent une vente du soir. Les théâtres, galeries, restaurants, bars

et clubs en profitent pour offrir des divertissements jusque tard dans la nuit, créant une atmosphère de fête.

Nous nous rendons à l'ancien stade de football de la Gurzelen, non loin de la vieille ville. Nous tombons là sur un groupe de musique indie en pleine répétition. Deux jeunes gens jouent au frisbee sur la pelouse malgré la chaleur tropicale. Depuis que ce terrain de football a été remplacé par la Tissot Arena en 2017, il est devenu un espace à la disposition de projets créatifs en tous genres. Non seulement ce site accueille le festival de musique et de danse Summerfest, mais il abrite aussi une menuiserie, un double atelier de couture, un jardin potager et bien d'autres belles choses.

Horlogerie, Dürrenmatt et vignobles

Nous poursuivons notre chemin vers le parc de l'Ile de la Suze. On comprend vite pourquoi ce lieu est une zone de détente appréciée. Quelques personnes se prélassent au soleil et une buvette propose des boissons fraîches. En suivant la piste cyclable qui y serpente, nous arriverions jusqu'à Lucerne.

En bordure du parc, le siège du groupe Swatch – vaste demi-tube en forme de larve rampante – ne passe pas inaperçu. Depuis le 19^e siècle, Bienne s'est fait un nom dans l'industrie horlogère. Recrutant une grande partie de la main-d'œuvre dans l'arc jurassien, elle y a amené la langue française. C'est à cette population-là que la ville doit son bilinguisme.

Nous flânon le long du canal de la Suze jusqu'au port, où le panorama du lac de Bienne s'offre à nous. Par endroits, ses rives sont couvertes de vignes. De là, le bateau per-

met d'atteindre en toute décontraction les pittoresques hameaux qui bordent le lac. En 1948, Friedrich Dürrenmatt s'est installé à Gléresse pour y vivre durant quatre ans avec sa famille. La petite église gothique au milieu des vignes est très prisée pour les mariages et orne nombre de cartes postales.

Chaque soir d'été

Nous avons choisi de finir notre journée en ville. Nous prenons place à une petite table à l'ombre des grands arbres de la place de la Fontaine. La température est agréable en ce samedi soir et l'ambiance est douce. Nous dégustons de savoureuses olives vertes en buvant un verre de blanc bien frais. Issu des vignobles du lac de Bienne, ce vin a été élevé dans les caves de la maison Schott à Douanne. Alors que nous nous délectons de cette soirée estivale, nous sommes unanimes: Bienne est une ville contrastée et pleine de créativité – avec un passé industriel fascinant et une culture plurielle. ■

Viviane Barben travaille à l'ATE dans l'équipe de communication. À Bienne, elle apprécie les nombreux ateliers et cafés.

Recommandations

L'Écluse est un restaurant «zéro déchet» à proximité de la gare de Bienne.

À Gléresse, le Restaurant du Caveau a su nous séduire.

Le Jura bernois est à deux pas. À Bellelay, on découvre le berceau de la célèbre Tête de moine. L'Auberge de l'Ours et ses tables accueillantes invitent à y faire un détour.

Le marronnier règne sur la rue Haute. C'est ici aussi que se trouvent la Fontaine de l'Ange et le célèbre Café littéraire.

Une jolie piste cyclable traverse le parc de l'Ile de la Suze. À gauche, le siège du Groupe Swatch.





Les innombrables arcades de Bologne, dont celles qui encadrent la Piazza Santo Stefano (en haut), sont inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO. Accueillant et animé, le quartier du «Quadrilatero» regorge de bonnes adresses où acheter des produits frais et des spécialités de la région.



Dans les savoureux dédales de Bologne

Les multiples surnoms qui désignent Bologne reflètent l'éventail de ses facettes. Depuis la Suisse, quelques heures de train suffisent pour plonger dans la magie et la douceur de ce bout d'Italie.

Texte et photos: Camille Marion

Nichée entre les doux replis des Apennins, Bologne se dresse à mi-chemin entre la poésie vaporeuse de Venise et le dynamisme historique de Florence. Derrière son allure un peu secrète, la ville se révèle pleine d'un charme nourri par des millénaires d'histoire. Au printemps, Bologne s'habille de lumière et de couleurs, les terrasses des cafés s'animent, les marchés débordent de produits frais et la vie culturelle reprend avec vigueur. C'est le moment idéal pour explorer cette ville à trois visages : Bologne la Rouge, avec ses édifices historiques et son ambiance chaleureuse; Bologne la Savante, cité d'histoire et de savoir, berceau de l'une des plus anciennes universités du monde; Bologne la Grasse, capitale de la gastronomie italienne où chaque repas est un festin.

Bologna la Rossa

Aux portes de la gare centrale de Bologne, on savoure la caresse du soleil en humant l'odeur de la ville. Il vaut mieux rouvrir les yeux rapidement, afin d'éviter la course endiablée des voitures qui tournent autour du centre-ville. L'air est voilé, flûté par les effluves de ce trafic.

L'imposante Via Indipendenza trace une colonne vertébrale jusqu'au cœur de la ville. Sous ses hautes arcades, on longe les boutiques pour déboucher sur la Piazza Maggiore, centre névralgique de Bologne. Au pied de la fontaine de Neptune, on embrasse du regard les édifices qui encadrent la place et ornent les cartes postales. La ville est surnommée «la rouge» en raison de la teinte brique de nombre de ses bâtiments.

Avec son étonnante façade, la basilique San Petronio donne un savoureux relief à la Piazza Maggiore. Sa construction débute au 14^e siècle avec l'ambition d'en faire un édifice religieux surpassant toutes les églises de

l'époque, y compris Saint-Pierre de Rome. Les travaux avancent par vagues, reflétant les fortunes changeantes de Bologne. La façade reste inachevée, partiellement revêtue du marbre initialement prévu. Elle est aujourd'hui un symbole de la ville, métaphore de la beauté dans l'imperfection. À l'intérieur de la basilique, splendeur et immensité nous happent. Les vastes nefs et les chapelles latérales regorgent d'œuvres d'art, de fresques et de sculptures qui racontent des siècles de dévotion et d'art italien.

En face de la basilique, le Palazzo del Podestà cache un discret secret. Au centre de l'édifice, un curieux effet acoustique permet de se parler, même à voix basse, des quatre coins de la voûte qui la soutiennent. Le rez-de-chaussée du monument accueille des terrasses d'où écouter les musiciennes et musiciens de rue. Leurs notes emplissent la Piazza Maggiore en journée comme en soirée. On s'arrête, on écoute, on applaudit en laissant une pièce dans le coffre de leur instrument.

Au coin de la Piazza Maggiore, la tour de l'Horloge orne le Palazzo d'Accursio, dont les murs renferment la mairie de Bologne mais également une chapelle et les collections municipales d'art. La tour offre un coup d'œil superbe sur la ville. La ligne des toits est entrecoupée de nombreuses tours aussi rouges que les façades à leur pied. Au Moyen-Âge, on comptait plus d'une centaine de tours érigées par les familles nobles comme symboles de leur richesse mais aussi comme structures de défense. Nombre d'entre elles ont aujourd'hui disparu, mais les deux plus connues, subsistent à deux pas d'ici. La tour Garisenda, à l'inclinaison si reconnaissable que même Dante la mentionna dans la Divine Comédie, côtoie la vertigineuse Assinella. En grim pant ses 498 marches, on accède à l'une des plus belles vues sur le centre





À LA MER en train direct

TGV Lyria direct de
Lausanne et Genève
à Marseille

Réservez
sur [ate.ch](https://www.ate.ch)

Marseille vous accueille face à la grande bleue, dans une ambiance et un décor typiquement méditerranéens. Durant l'été, TGV Lyria vous y conduit en direct de Lausanne et Genève. Et l'hôtel Carré Vieux Port vous reçoit au cœur de la Cité phocéenne.

Train + 2 nuits dès

CHF **285.-**

Exemple de prix par personne incluant: TGV 2^e classe de/à Lausanne, 2 nuits en chambre double avec petit déjeuner à l'hôtel Carré Vieux Port*** à Marseille. État au 27.3.2024 pour un départ le 2.7.2024.



En montant à la tour de l'Horloge, vue sur le Palazzo dei Banchi, la tour Asinelli et le dôme du sanctuaire Santa Maria della Vita.

de Bologne – mais son accès est actuellement interdit en raison de travaux.

Bologna la Dotta

Aux lignes verticales des tours bolonaises se marie la rondeur des centaines d'arcades courant à travers la ville. Elles forment plus de quarante kilomètres de portiques pourpres dont la valeur culturelle et artistique est reconnue au patrimoine mondial de l'UNESCO. L'arcade la plus célèbre de Bologne est aussi la plus longue du monde: partant du centre-ville, elle mène au Sanctuaire de la Madonna di San Luca, quatre kilomètres et 664 arches plus loin.

L'histoire des arcades est étroitement liée à celle de l'Université de Bologne. Fondée en 1088, elle est considérée comme la plus ancienne université du monde occidental. Au Moyen-Âge, elle connaît une importante croissance qui provoque une forte demande de logements pour les élèves. La loi interdisant d'ajouter des étages aux habitations ou d'en augmenter la superficie, une pirouette est trouvée: on élargit le premier étage au-dessus de la rue en ajoutant des piliers. Séduite par l'idée, la municipalité impose alors l'ajout d'arcades à toute nouvelle construction.

L'Université de Bologne est composée de diverses facultés disséminées dans la ville. Elle avait son siège tout près de la Piazza Maggiore, dans le Palazzo dell'Archiginnasio. On y visite avec curiosité la bibliothèque communale et le théâtre anatomique, décor entièrement boisé autrefois réservé aux dissections. Au tout début du 19^e siècle, Napoléon fait déplacer le siège de l'université dans le bâtiment historique du Palazzo Poggi, dans la Via Zamboni. Le quartier étudiant s'étend tout autour et regorge de bars et de cafés. Il abrite également l'impressionnante bibliothèque universitaire, quelques-uns des

cinquante musées de «Bologne la savante» dont la Pinacothèque nationale ainsi que le jardin botanique, écrin de verdure dans la ville au cœur de la ville.

Bologna la Grassa

À Bologne, la nourriture est une affaire sérieuse et un plaisir partagé. Les ventres affamés se perdront volontiers dans le Quadrilatero, à deux pas des illustres monuments visités précédemment. Dans les ruelles étroites de ce quartier central, des échoppes traditionnelles déballetent leur assortiment dans une explosion de couleurs et de saveurs.

Sur la carte des restaurants, aucune mention des «spaghetti à la bolognaise». La recette typique et authentique est celle des tagliatelle al ragù: des pâtes fraîches aux œufs – et non des classiques nouilles sèches! – que vient relever une sauce savoureuse à base de viande hachée mijotée.

Crescentine, gramigna alla salsiccia, lasagna verde, tortellini in brodo... À Bologne, on ne plaisante pas avec l'art des pâtes fraîches. Au coin des rues passantes, des vitrines s'ouvrent sur une cuisine en effervescence. Sous les yeux des passantes et des passants, des mains habiles manient la farine et façonnent des pâtes à déguster immédiatement.

Entre deux visites, on préférera gagner du temps en se laissant tenter par les stands de nourritures sur le pouce. C'est l'occasion de goûter à la piadina, pain à base de farine de blé typique de la Romagne à garnir selon son choix.

Un arrêt dans une gelateria artisanale du centre-ville marquera le point d'orgue de notre repas et de notre séjour. Glace en main, on quitte les arcades pour flâner sur le boulevard; le week-end, les allées principales qui mènent à la Piazza Maggiore sont fermées à la circulation afin d'améliorer la qualité de

Quelques recommandations

- Admirer le coucher du soleil sur Bologne depuis la terrasse panoramique de l'église San Michele in Bosco, à une demi-heure à pied de la Piazza Maggiore
- Se promener dans le cimetière de Certosa, l'un des plus anciens d'Europe. Ce véritable musée à ciel ouvert abrite des monuments remarquables, des statues et des œuvres d'art exceptionnelles
- Faire quelques emplettes aux Mercato delle Erbe, joli marché couvert regorgeant de produits frais de la région
- Se laisser surprendre par les riches collections du Musée Poggi. Anatomie, botanique, zoologie mais aussi art naval et militaire, ce musée universitaire est passionnant
- Savourer une délicieuse glace artisanale à La Sorbetteria Castiglione

l'air et la sécurité. Sur le béton chauffé par le soleil, les cafés déploient leurs terrasses et invitent à déguster un verre de pignoletto ou une limonade bien fraîche. ■

La fontaine de Neptune se dresse à deux pas de la Piazza Maggiore.



Besoin
d'aide?



Assurance dépannage ATE! Votre protection fiable sur la route

L'assurance dépannage ATE prend en charge les frais de secours ou de remorquage de votre véhicule, de poursuite du voyage ou d'hébergement, le tout sans franchise!



Accédez rapidement et facilement à l'offre.
téléphone 031 328 58 12
assistance@ate.ch
www.ate.ch/depannage

Assureur:



Pour une mobilité
d'avenir



Le dispositif que nous recherchons fait partie des matériaux recyclés par l'entreprise zurichoise Freitag pour la conception de ses sacs.



© Unsplash / Carl Tronders

CONCOURS

Garante de notre sécurité

Le dispositif que nous recherchons permet d'améliorer considérablement la sécurité routière. Geste incontournable et adopté par la majorité des gens aujourd'hui, son origine remonte au 19^e siècle. L'histoire de son invention et de sa démocratisation montre comment l'innovation et la prise de conscience des enjeux sécuritaires ont évolué.

Développé en premier lieu dans le domaine de l'aéronautique, il fut inventé par le pionnier britannique George Cayley qui en fit une version préliminaire pour son planeur. Au tournant du 20^e siècle, le dévelop-

pement de ce mécanisme est alors davantage corrélé à l'essor des courses automobiles, notamment en France.

À partir des années 60, le dispositif se démocratise au moment où le développement de son mécanisme retrouve une certaine notoriété. Effectivement, en 1959, le suédois Nils Bohlin, à qui appartient le brevet de l'invention telle qu'on la connaît aujourd'hui, décide d'autoriser la diffusion des droits auprès des entreprises qui pourraient aussi bénéficier de cette invention technique. Une décision judicieuse pour tout le monde:

les études démontrent que lorsque le dispositif est utilisé, il permet de limiter fortement les dommages en cas d'accident de la circulation. L'OMS confirme que le risque de décès est réduit de manière significative.

Principalement en deux points avant d'être adapté en trois points, le dispositif est différent d'un pays à l'autre. En Suisse, sa première législation la rend obligatoire en 1976 avant d'être abrogée par le Tribunal fédéral deux ans plus tard à la suite d'un litige. En 1980, la votation qui doit entériner son obligation met en évidence un röstigraben: les cantons romands et tessinois sont majoritairement opposés à son implémentation alors que les cantons alémaniques se montrent favorables. C'est le oui qui l'emporte de justesse avec 51,6% des voix. Sur les dix dernières années, on estime que le dispositif a permis d'éviter 770 décès sur les routes suisses. ■

Camille Aymon est stagiaire à l'ATE Suisse.

À GAGNER:

Séjour ressourçant au bord du lac de Thoune d'une valeur de Fr. 1000.-

Profitez d'une pause bien méritée dans l'élégant hôtel 4 étoiles supérieur Eden à Spiez. Vous y découvrirez un panorama grandiose sur le lac de Thoune et les Alpes bernoises. Détendez-vous dans le spa Eden de 650 mètres carrés et laissez-vous séduire par les délices culinaires du restaurant Belle Époque.

Tout est prévu pour vous assurer un séjour ressourçant!

Le prix comprend:

- 2 nuitées pour 2 personnes en chambre double confort avec vue sur la baie, petit-déjeuner inclus
- Apéritif de bienvenue et choix de gâteaux l'après-midi
- Menu de luxe à 4 plats chaque soir
- Libre accès à l'Eden Spa



© mad

Réponse du dernier numéro:

La lieue

Prix offert par

Gagnant: Jean-Claude Linder de St-Imier (JU) remporte la nuit à l'hôtel Maximilian's à Augsburg.



De quel dispositif s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 9 juin pour participer au tirage au sort.

- Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
- www.ate.ch/concours
- concours@ate.ch

Une seule participation par personne.

VACANCES EN SUISSE

Vacances durables avec vue sur le Wetterhorn & l'Eiger? Au-dessus de Grindelwald, bien desservi par les transports publics, idéal pour les randonnées. A partir de 100 fr./nuit, jusqu'à 4 personnes. dorengaden@gmx.ch

CHARMING & COSY CHALET, Finhaut VS: sud, jardin et terrasse, 2 chambres. Tél. 079 741 05 86 / 079 225 95 01

Gruyère : B&B : à la ferme, cadre magnifique et calme. Atelier de poterie et vélos gratuits! www.bnb-gruyere.ch

Locarno-Minusio eco-maisons, jardin, grande piscine, magnifique vue lac, calme. tél. 091 743 16 10 / www.paganetti.ch

Grand chalet, piscine, Chasseral
Situation ensoleillée et tranquille. Transition énergétique accomplie. 7 pièces, 8 pers., piscine (24°). Location Fr. 1 210.-/semaine. Tél. 079 329 22 79

Repos et loisirs au Tessin
1½ p. à Cagiallo, Val Colla, proche Lugano Pergola, place grillade, sauna dans le jardin. Familles : chambre suppl. possible. Tél. 076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch



VACANCES A L'ETRANGER

CINQUE TERRE, Manarola; côte 50 m, maison pittoresque de 4 pièces, terrasse sur le toit, 6 lits, à partir de 1100 Fr./sem., tél. 052 242 62 30, www.manarola.ch

Espagne, Costa Blanca : maison avec piscine dans un endroit unique en bord de mer, 4 chambres, 3 salles de bain, jusqu'à 6 pers. daphne.suter@gmx.ch, 079 209 52 22

Ardèche/Cèze : loin de la Covid: grand gîte ou studio dans cadre paradisiaque : «Et si le Paradis existe sur la terre, Il s'appelle La Pourcaresse.» (extrait livre d'or) Mas isolé, silence, nature, vue, proche Uzès, Avignon, Pont du Gard etc. - www.lapourcaresse.fr - +33 4 66 82 61 49 / +33 6 11 95 31 33

Lac d'Orta/Italie: Profi er, se promener, dolce vita ... Appartement privé pour 2-6 p., 480 €/sem., NF, chiens bienvenus. Tél. 079 208 9 802, www.ortasee.info

Bourgogne du Sud, au Moulin de Merzé, dans la campagne entre Cluny et Taizé, à 300 m de la Voie Verte, 3 gîtes spacieux, confortables et très bien équipés. Description complète sur www.moulindemerz.fr. Tél. 0033 673 18 34 31

Entre Cèze et Ardèche (sud France) grd mas familial rénové 6 ch/12 lits, charme, vue, piscine, oliveraie, ping-pong, pétanque, piano. Idéal pour plusieurs familles. Contact: www.mitchoules.ch champclos@netplus.ch

GR-Peloponnes, **Koroni:** maison de vacances soignée, direct à la mer, nature et silence. T 041 811 51 16. www.koroni.ch



HOTEL POST BIVIO

Le charmant hôtel au paradis de la randonnée.

Offre spéciale d'été et d'automne 4 nuits pour le prix de 3 nuits en demi-pension CHF 525.-. Supplément pour la chambre individuelle CHF 25.- jusqu'à 50.- par nuit. Taxe excl.

Famille Lanz +41 81 659 10 00 www.hotelpost-bivio.ch

EDEN HOTEL
RAUM ZUM SEIN
Information & Réservation
eden-spiez.ch | 033 655 99 00



Jusqu'à
20%
de rabais pour
les membres
de l'ATE

**Changer de véhicule =
changement d'assurance**

Allez-vous prochainement changer de voiture? Dans ce cas, c'est le moment idéal pour changer d'assurance!

Vous bénéficiez non seulement de rabais attractifs sur les primes d'assurance, mais aussi de produits innovants.

Accédez rapidement et facilement à l'offre.



téléphone 031 328 58 22
eco@ate.ch
www.ate.ch/voiture

Assureur: Zurich Compagnie d'Assurances SA

Pour une mobilité
d'avenir **ate**

«Quel impact faut-il escompter sur nos primes d'assurance maladie si nous adaptons notre consommation de frites à notre comportement touristique?»



MARTIN WINDER

Loi sur le CO₂: une goutte d'huile (de friture) dans l'océan

Durant la session de printemps du Parlement, j'ai reçu un appel inattendu. À l'autre bout du fil, le journaliste déclarait que la loi sur le CO₂ concerne exclusivement le secteur des transports. Sur le moment, j'ai été agacé. Nous avons toujours clairement fait entendre qu'en matière de transports, les efforts étaient trop timides et que les émissions baissent bien trop lentement. À la réflexion, j'ai pourtant dû me rendre à l'évidence: le journaliste soulevait un point important. Il ne faut cependant pas en conclure que les choix sont enfin sérieux dans le secteur des transports. C'est surtout que rien n'est fait dans les autres domaines.

Moins d'un an après que l'acceptation de la loi sur la protection du climat par 59,1 % des voix, le Parlement adopte une loi sur le CO₂ molle, où l'on peinera à trouver de véritables progrès. Les nouvelles mesures et les améliorations décidées dans le domaine des transports s'alignent minimalement sur les décisions déjà existantes de l'UE. La majorité du Parlement n'a donc pas été prête à apporter les progrès urgemment nécessaires. Et ce, bien que le Contrôle fédéral des finances ait lui-même constaté, dans un rapport paru il y a quelques mois, de graves lacunes dans l'élaboration des prescriptions en matière de CO₂ pour les voitures de tourisme. Il faut donc s'attendre à ce que des véhicules émettant beaucoup plus de CO₂ que ceux de l'UE continuent à être vendus en Suisse.

À partir de 2030, les avions devraient voler avec 2 % de carburant «vert». Soit en premier lieu des biocarburants produits à partir de déchets, dans le meilleur des cas. Existe-t-il vraiment assez d'huile de friture usagée pour faire voler tous ces avions climatiquement neutres? Quel impact faut-il escompter sur nos primes d'assurance maladie si nous adaptons notre consommation de frites à notre comportement touristique? D'où les carburants proviendront-ils? Dans l'UE, 80 % des huiles usagées transformées en carburant sont importées – et il pourrait souvent s'agir d'huile de palme faussement déclarée. Il vaudrait bien mieux utiliser des carburants synthétiques, qui peuvent être produits directement à partir de CO₂ et d'eau et au moyen d'énergies renouvelables. Une obligation a en effet été décidée à ce sujet: un inénarrable pourcentage de sept pour mille devra être ajouté au carburant des avions à partir de 2030... Les mesures urgentes, nécessaires pour réduire la demande de transport aérien, font totalement défaut dans la loi.

Manifestement, le Parlement n'est pas prêt à défendre une véritable protection du climat. Ni dans les transports, ni dans les autres secteurs. Les conséquences des élections de l'automne dernier se font sentir. ■

Martin Winder est responsable du secteur Politique des transports et campagnes, et membre de la direction. L'été prochain, il veillera à manger des frites à la piscine.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.–/an. Paraît 4 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Camille Aymon, Viviane Barben, Sabine Camedda, Nils Epprecht, Simon Hofmann, Verena Jerg, Andreas Käsermann, Luca Maillard, Céline Meisel, Stéphanie Penher, Christine Steinmann, Martin Winder. **Sections:** Camille Marion. **Annonces:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.ch **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch. **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 63 380 (français 13 535, allemand 49 845). **Prochaine édition:** 29 août 2024. **Remise des annonces:** 29 juillet 2024. **Changements d'adresse:** mga@ate.ch

L'utilisation des textes, photos et graphiques est uniquement possible sur autorisation écrite de l'ATE Association transports et environnement. Cela vaut également pour une utilisation numérique, d'autres publications ou des traductions.

Informations sur la protection des données: www.ate.ch/declaration-de-confidentialite

imprimé en
suisse



SOYEZ au **COURANT**

**Les batteries des voitures
électriques sont aujourd'hui
recyclables à plus de 90%.**



Accédez ici aux faits actuels
et aux perspectives

LA MOBILITÉ - POUR RENÉ, PAS SEULEMENT POUR RENAULT

Davantage de transports publics performants.
Association transports et environnement.
Devenez membre: ate.ch

La mobilité
d'avenir

