

SPÉCIAL | 40 ANS



ÉDITORIAL

Chères et chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,



de la route, et plus spécifiquement pour la mobilité cycliste et piétonne. Elle a ainsi initié la première zone de rencontre à Berthoud dans les années 1990 ou, plus récemment, l'initiative vélo.

Des initiatives comme «rues pour tous» ou «pour les transports publics» ont eu beaucoup d'impact à l'échelle nationale: on ne compte plus les zones à 30 kilomètres à l'heure, et les transports en commun bénéficient d'une extension remarquable.

L'ATE fête son 40^e anniversaire et les raisons de le célébrer sont nombreuses! Depuis le début, l'ATE s'engage résolument pour la coexistence de toutes les usagères et tous les usagers

Après la fondation de l'ATE, des sections ont vu le jour dans tout le pays en quelques années seulement. Aujourd'hui comme autrefois, l'association peut se féliciter de son engagement énergétique, pour des enjeux régionaux aussi bien que nationaux. J'en suis moi-même très heureux.

La discussion actuelle sur les changements climatiques montre que l'ATE doit se renforcer. Éviter, diminuer et transférer les déplacements inutiles: voilà qui demeure notre ligne de conduite, dans l'objectif d'une mobilité zéro carbone et d'une forte progression du nombre de lotissements sans voitures. Il faut en finir avec les billets d'avion à prix cassé, les nuisances sonores et l'étalement urbain.

Un grand merci pour votre soutien et bonne lecture.

Ruedi Blumer, président de l'ATE

IMPRESSUM

Rédaction: Urs Geiser, Nelly Jaggi, Camille Marion. Le présent dossier anniversaire est publié en supplément du Magazine ATE 2/2019.

Graphisme: muellerluetolf.ch





1979

© ATE

Les membres fondateurs de l'ATE: Toni Lüchinger, Paul Romann, Beat Schweingruber, Ania Padrutt, Werner Mäder, Urs Michel, Walter Büchi, Martin Sommer et Christian Thomas (de g. à d.). Markus Sigrüst manque sur la photo.

MARTIN SOMMER, membre fondateur et premier secrétaire général de l'ATE

«À peine l'ATE fondée, nous sommes passés au niveau international, aidant à la création des associations étrangères sœurs et la fédération européenne T&E. À l'époque, il était déjà clair que les problèmes de transport et d'environnement ne pourraient être résolus qu'au travers d'une approche transfrontalière.»

40 ans pour l'Homme et l'environnement

Les anniversaires se célèbrent à date fixe. L'ATE Association transports et environnement soufflera donc ses 40 bougies le 15 mai. Pourtant, sa fondation en mai 1979 ne s'est pas faite sans quelques préparatifs: l'année précédente déjà, les futurs membres fondateurs – neuf hommes et une femme – s'étaient attelés sans relâche à la création d'une organisation consacrée aux transports mettant l'accent non pas sur la voiture, mais sur l'individu et l'environnement. La politique des transports était alors un sujet brûlant, avec pas moins de trois initiatives populaires sur ce thème: «Albatros», «Démocratie dans la construction des routes nationales» et «12 dimanches sans voitures».

L'idée d'une telle association a également suscité l'intérêt en Europe. Après la fondation de clubs similaires dans

d'autres pays, le succès atteint son paroxysme avec la création de la fédération européenne «Transport & Environment» en 1989. La même année, l'ATE obtenait le droit de recourir en tant qu'association. Disposant dès lors d'un instrument efficace, elle put s'engager avec succès pour les questions environnementales. Une tentative d'abrogation des radicaux zurichois fut rejetée en 2008 par deux tiers des votants.

En 1993, l'ATE s'est d'ailleurs aussi illustrée avec brio dans un autre domaine politique en instaurant un système de quotas. Depuis cette date, la représentation féminine dans tous ses organes est d'au moins 40%.

Un récapitulatif du vaste champ d'activités (politiques) de l'ATE est présenté sur les six doubles pages suivantes. ■

ANIA PADRUTT, membre fondatrice «Je me rappelle avoir écrit dans une publication aux origines de l'ATE souhaiter «Plus de vivant, moins de bruit, plus d'herbe, moins de gaz d'échappement». Émissions de CO₂ et climat mondial: mes souhaits d'alors sont malheureusement plus urgents que jamais!»

16.1.1979 Création de la **Fondation Suisse des Transports**

15.5.1979 **Naissance** de l'Association transports et environnement

Fondation de **T&E**

1989

L'ATE obtient le droit de recours en tant qu'association

1991

L'Association Suisse des Transports **AST** devient l'Association transports et environnement **ATE**

1993

L'ATE introduit un système de quotas

2008

Le peuple dit **OUI** au droit de recours des associations

2019

1979

1981

Les rues résidentielles voient le jour, annonçant un changement plus profond

1985

Début de la grande action «Piéton... ça marche»

1989

L'initiative populaire «Pro vitesse 130/100» est rejetée

1996

Début de l'essai de zone de rencontre à Burgdorf

1999

Dépôt de l'initiative avec 112 395 signatures

2002

Les zones de rencontre sont officiellement introduites

2010

Le Tribunal fédéral autorise les zones 30 sur les routes principales

2019

La rue résidentielle, précurseur d'un printemps politique en matière de trafic, va durablement modifier l'espace routier. Le livre de l'ATE «Rue aujourd'hui, rue résidentielle demain» devient un best-seller tandis que l'offre de conseils en matière de trafic soigne l'image de l'association.



© Thomas Cunz



© Daniel Wiest/SABA

MATTHIAS ZIMMERMANN,

président de l'ATE suisse 1992-2003 «La clé d'une coexistence optimale dans la circulation est d'adapter la vitesse aux usagers et usagères les plus faibles.»

Les zones 30 révolutionnent le pays

En 1959, la vitesse est limitée à 60 kilomètres à l'heure dans les localités en Suisse. Malgré cela, notre pays fonce vers le plus triste record de son histoire: en 1971, 1773 personnes perdent la vie sur les routes du pays. Il faut attendre 1984 pour que la limitation de vitesse soit abaissée à 50 kilomètres à l'heure. En 1987, un essai de limitation à 30 kilomètres à l'heure organisé dans des quartiers de la ville de Lucerne provoque des réactions hystériques dans les rangs du TCS. Pendant ce temps, l'ATE œuvre patiemment à établir les mesures de modération du trafic aux niveaux local et national, par des conseils, des manuels et des lignes directrices ainsi que des actions et des campagnes de sensibilisation.

Le vent a tourné depuis longtemps lorsqu'en 1989, l'initiative Böhi, soutenue par le TCS et l'ACS, demande la suppression des limites de vitesse à 80/120 kilomètres à l'heure pour revenir au régime précédent du 100/130 kilomètres à l'heure. Fâchés, des milliers de membres du TCS rejoignent alors les

rangs de l'ATE. Dix ans plus tard, Matthias Zimmermann déclare dans la publication anniversaire 1979-1999 de l'ATE: «Nous nous entendons sur la reconquête de l'espace public comme nouvelle tâche principale de l'ATE.»

L'initiative populaire «Rue pour tous» devait permettre d'y parvenir. Malgré son échec cuisant aux urnes, ce projet finira par ouvrir la voie. Les zones 30 se mettent à proliférer de manière inattendue de Genève à Romanshorn, jusque dans les centres des localités et sur les grands axes. Soudain, la priorité est accordée à la sécurité, à la protection contre le bruit et à la qualité de vie.

Devenues un produit d'exportation, les zones de rencontre ont connu le même succès. Cette innovation, la Suisse la doit essentiellement à l'ATE. La «reconquête» fait donc des progrès. Et même si le lobby automobile ne baisse pas les bras, il a de plus en plus de peine à se soustraire à l'évolution des mentalités que l'ATE a contribué à mettre en branle. ■

1979

Bien acceptées aujourd'hui, les zones 30 dans les quartiers résidentiels ont ouvert la voie. Comme elles améliorent le flux du trafic et constituent un instrument efficace de protection contre le bruit, elles sont utilisées dans d'autres contextes depuis longtemps.



1984
Ouverture du centre de conseil de l'ATE pour la modération du trafic

1992
L'ATE décroche un siège au Fonds de sécurité routière

1997
Lancement de l'initiative «Rues pour tous»

2001
Le peuple suisse torpille «Rues pour tous»

Le grand atout d'une limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure est de sauver des vies: l'ATE a lancé son initiative «Rues pour tous» avec une cascade spectaculaire sur la place fédérale à Berne.



Le modèle de «zone de rencontre» est testé dans le quartier de la gare de Burgdorf, avec limitation de vitesse à 20 kilomètres à l'heure et priorité générale aux piétons, illustrant l'idée de coexistence pacifique. Cette invention a permis d'aménager, dans tout le pays, des espaces routiers appartenant à nouveau à l'ensemble des usagers.

HANS KASPAR SCHIESSER,

responsable de la politique des transports 1988–2001 «En 2001, «Rues pour tous» a été balayée. Et maintenant, la limitation à 30 kilomètres à l'heure se généralise. Même Galilée avait des problèmes avec l'inertie de ses contemporains. Mais: Eppur si muove – et pourtant, elle tourne.»

Le Tribunal fédéral donne son feu vert à la création de zones 30 (aussi) pour des raisons de protection contre le bruit

2018

2019

1979

Lancement de l'initiative du trèfle à quatre feuilles
1986

1987
Dépôt de l'initiative du trèfle à quatre feuilles

1990
Rejet de l'initiative du trèfle à quatre feuilles



© ATE



Ce début empreint d'espoir – la photo montre le dépôt de l'initiative du trèfle à quatre feuilles – s'est terminé sur une cuisante déception: en 1990, seuls 31 à 34% des votants ont refusé les autoroutes Yverdon-Morat, Wettswil-Knonau et Zuchwil-Bienne.

FRANZISKA TEUSCHER, présidente de l'ATE Suisse
2003–2013 «Les efforts pour que l'expansion du rail profite au climat et à l'environnement sont anéantis par la construction d'autoroutes.»

Fondation du comité «Non à Avanti» sous la houlette de l'ATE
2002

2004
Le projet «Avanti» échoue clairement (62,8% de non)

2006
L'argent provenant des taxes sur le carburant est débloqué en faveur des TP, piétons et cyclistes.

Le deuxième tunnel autoroutier du Gothard est accepté (57% de oui) mais l'initiative dite «Vache à lait» est rejetée par 71% des votants

2016

2017
Le FORTA récolte 35% de votes négatifs – une fortune pour la construction de routes

2019



© Jérôme Favre

Toutes les taxes routières pour la construction des routes: l'ATE s'est attelée à illustrer quelles auraient été les conséquences de l'initiative dite «Vache à lait».

2016

Renaissance du rail et construction de routes

Après 40 ans de travail acharné pour des transports publics performants et contre l'asphaltisation galopante du paysage, le verre est-il désormais à moitié plein ou plutôt à moitié vide?

Après l'abandon de lignes ferroviaires et le démantèlement des trams durant les heures de gloire de la voiture, la tendance s'est inversée et n'a plus faibli. L'ATE peut prétendre y avoir participé dans une large mesure. Le savoir-faire en matière d'aménagement du trafic en a fait un acteur influent depuis la discussion sur la nouvelle transversale ferroviaire (NTF) jusqu'à celle sur la NLFA, où l'ATE a proposé la solution de réseau, en passant par la lutte pour de nouvelles lignes de tram et des projets clés dans le domaine ferroviaire. La ligne ferroviaire Mendrisio-Varese, inaugurée en 2018, s'appuie sur le travail fondamental de l'ATE, tout comme la sécurisation générale et à long terme du financement: l'initiative des transports publics de 2009 est devenue la base du développement et du financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) dans le débat parlementaire.

Cependant, les taux de croissance impressionnants ne sont pas réservés aux transports publics... le déplacement du trafic est ponctuel, mais n'a pas eu lieu à plus large échelle. La croyance selon laquelle les embouteillages se résolvent lorsque les goulets d'étranglement sont élargis semble inébranlable. Il y a naturellement aussi des succès à relater: le refus de l'initiative «Avanti», du tunnel de la ville de Zoug, de la bretelle d'autoroute A2 dans la plaine du Magadino ou l'échec des tentatives du lobby automobile de faire tourner la roue du temps à l'envers. L'ATE est par ailleurs parvenue à imposer des mesures d'accompagnement pour certains projets de construction. L'endigement durable de la construction de routes reste cependant un objectif à réaliser et le fait qu'une taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants soit toujours un tabou relève du scandale.

Au moins, une légère incitation passant par le porte-monnaie a pu être obtenue. Le projet FAIF prévoyait aussi de limiter la déduction des frais de transport de l'impôt fédéral direct. En 1991, l'ATE avait demandé avec insistance que cette incitation absurde du trafic pendulaire motorisé sur de grandes distances soit supprimée. ■



1994

Rail 2000 a marqué le début d'une nouvelle ère. Au sein de l'ATE, ce jalon dans le développement de l'infrastructure était controversé. On craignait en effet une croissance de la mobilité globale au lieu d'une diminution du trafic motorisé.



Avanti: les membres de l'ATE ont fait preuve d'une générosité incroyable.



2014

La ligne diamétrale de Zurich construite par les CFF tire ses origines d'une initiative populaire de la section zurichoise de l'ATE, qui exigeait en 1997 une gare de transit souterraine pour le RER avec un tunnel entre la gare centrale et Zurich-Oerlikon. Sur cette photo figure le pont Letzigraben.



2018

Pour les «digital natives», cela peut sembler incroyable, mais l'Indicateur (version imprimée des horaires de toutes les connexions ferroviaires, navales et téléphériques suisses) réimprimé par l'ATE, la CITrap et Pro Bahn connaît un joli succès.

Le peuple accepte le projet Rail 2000

1987

1988

L'ATE formule 13 principes pour le trafic de transit – conditions pour qu'elle accepte la NLFA

1992

Le peuple approuve la construction de la NLFA par 63,5% de oui

1998

30 milliards de francs pour le développement des transports publics: le fonds FTP est clairement accepté

Lancement de l'initiative populaire «Pour les transports publics»

2009

2010

Dépôt d'une pétition contre la fermeture des lignes de bus et régionales

La votation sur le FAIF est gagnée (62% de oui)

2014

L'engagement de l'ATE paie: le tunnel du Weissenstein est assaini

2017

2019

1979

1983

Publication de la première Écomobiliste

1985

L'ATE présente l'idée d'un écobonus: celui qui pollue en se déplaçant devrait payer une taxe

1995

L'ATE lance l'assurance Eco-Club

2007

L'ATE demande la création de zones environnementales en emballant des arbres lors d'une action spéciale.

L'Écomobiliste pour les utilitaires paraît pour la première fois

2014

L'initiative pour les glaciers exige zéro émission d'ici 2050

2019



«Je suis aussi un poumon»: un arbre emballé attire l'attention sur la concentration de particules fines.



La qualité de l'air reste insatisfaisante: l'indicateur placé à la gare de Berne voit trop souvent rouge.

Réduire les émissions pour protéger le climat

Les émanations du trafic motorisé empestent – en 1979 nettement plus qu'aujourd'hui –, sont bruyantes et nuisent au climat. L'ATE s'en soucie depuis toujours et mène son combat sur divers fronts. En 1981, elle lance l'initiative populaire «pour une juste imposition du trafic des poids lourds». Bien que cet objet soit rejeté par le peuple en 1986, les efforts de l'ATE aboutissent huit ans plus tard par l'acceptation de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Parallèlement, le travail de l'ATE en vue de transférer le trafic poids lourds sur les rails remporte un succès avec le oui à l'initiative des Alpes.

En 1981 déjà, l'association publiait sa première liste sur les émissions des véhicules, posant les bases de l'Écomobiliste, qui paraît chaque année depuis 1983. Depuis, elle est devenue un auxiliaire solide pour les acheteurs potentiels d'une

voiture mettant l'accent sur l'aspect écologique de leur choix.

Dans les années 1980, l'ATE place ses espoirs dans les catalyseurs et les véhicules alimentés à l'énergie solaire, tout en attirant régulièrement l'attention sur la mort des forêts. En 2015, lorsqu'il apparaît que VW et d'autres constructeurs ont massivement contourné les valeurs limites pour les voitures diesel, l'ATE s'attèle à informer le public et s'engage pour renforcer la législation dans ce domaine. Aujourd'hui et à l'avenir, l'accent est placé sur l'abandon des carburants fossiles. En 2017, 58,2% des votants ont dit OUI à la Stratégie énergétique 2050. Aujourd'hui, l'initiative pour les glaciers demande le passage à une énergie sans agents fossiles d'ici 2050 et des milliers de jeunes manifestent pour le climat. Après 40 ans, il reste encore fort à faire pour l'ATE. ■



© ATE



Les valeurs d'émission des modèles automobiles étaient jusqu'alors un secret bien gardé. Après que leur publication ait été exigée par un comité de citoyens et le Parlement, l'ATE rend ces données accessibles au public. Depuis 1983, celles-ci sont présentées dans l'Écomobiliste, publiée séparément.

1983



1995

L'assurance Eco-Drive est l'emblème de la palette de prestations de l'ATE.



1981

L'ATE lance sa première initiative: «Pour une juste imposition du trafic des poids lourds».

1979

1981

L'ATE lance l'initiative pour une juste imposition du trafic des poids lourds

1986

L'initiative pour une juste imposition du trafic des poids lourds est refusée

1989

Lancement de l'initiative des Alpes

1994

L'initiative des Alpes est acceptée à 51,9%

1998

Le peuple dit oui à la RPL

ANDERS GAUTSCHI, directeur de l'ATE Suisse «À l'avenir, la mobilité sera alimentée sans combustibles fossiles. Cela nécessitera des innovations et des technologies efficaces. Pour atteindre nos objectifs climatiques, nous devons également changer notre comportement en matière de mobilité.»



Il a fallu 17 ans pour que le peuple approuve une taxe sur les poids lourds liée aux prestations. Le vote en faveur de la RPL le 27 septembre 1998 a confirmé la politique des transports de l'ATE.

2019

1979

En décembre 2018, sur la place Fédérale à Berne, deux anges gardiens du climat exigent l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion.



2018

1986

Création du **bureau de voyage ferroviaire** de l'ATE

À partir de 1986, l'ATE possède son propre bureau de voyages en train, qui connaît un succès certain. Les membres ATE y achètent des billets de train et des abonnements à tarif préférentiel.



1986

1990

Instauration d'**offres de voyage durable** pour les membres de l'ATE



Le service de voyage de l'ATE devient indépendant sous le nom de «**via verde reisen**»

2005

2006

La Boutique ATE, jusqu'ici intégrée au secrétariat central, est externalisée et reprise par **Hajk**

TINETTA MAYSTRE, chargée du secteur «transport aérien» à l'ATE 1995–1996

«L'ATE a fait œuvre de pionnière en s'engageant dès 1990 au niveau politique sur le thème du trafic aérien. Luttant contre le bruit et la pollution, nous avons également dénoncé les incidences climatiques liées aux traînées de condensation à très haute altitude et... les privilèges fiscaux dont profitait déjà l'aviation.»

2010

Dans une première édition du supplément «Ride & Glide», l'ATE dresse une liste des stations d'hiver accessibles en transports publics.

Des conseils pour voyager mieux

2010

Première publication de «**Ride & Glide**» le guide des stations d'hiver accessibles en TP

Dès sa création, l'ATE encourage chacun à s'interroger sur sa façon de voyager. En 1986, elle ouvre un petit bureau de voyages ferroviaires avec l'objectif de proposer des alternatives au trafic aérien et d'encourager une prise de conscience. Ce département devient indépendant en 2005 sous le nom de via verde reisen.

En 1990, l'ATE intègre dans ses objectifs pour la prochaine décennie le développement de produits et de services dédiés aux membres pour promouvoir des voyages durables. Sur sa page internet «L'Europe en train», elle recense une sélection de liaisons ferroviaires en indiquant le temps de parcours et, surtout, la quantité de CO₂ émise par chaque moyen de trans-

port. Pour les sports d'hiver, l'utilisation des TP est également encouragée et facilitée par des actions comme «Ride & Glide» ou le supplément «Mobile et écologique» qui note les destinations d'hiver selon leur accessibilité. Sport, nature et aventure: les membres de l'ATE trouvent des vêtements et des articles adaptés à leur mode de vie dans la Boutique ATE.

Le magazine informe et conseille les membres sur la thématique des voyages. Depuis 1990, les lectrices et lecteurs y découvrent des randonnées en Suisse, des excursions accessibles en TP, de superbes tours à vélo et des voyages en train dépaysants (voir l'article d'Urs Geiser, en pages 44 à 47). ■

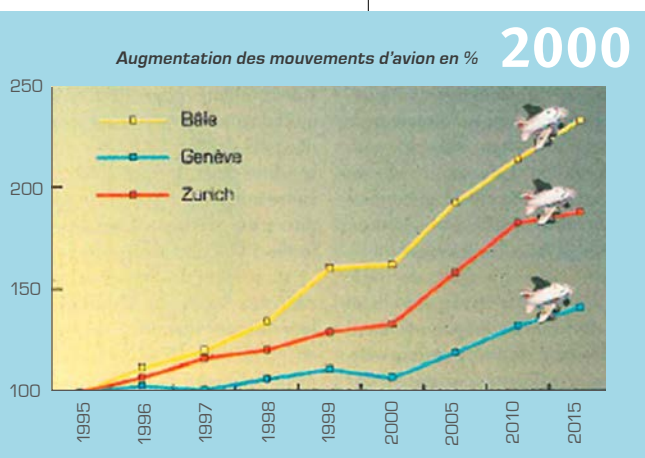
2019

Limiter et compenser le trafic aérien

En 2000, l'ATE estime que les mouvements du trafic aérien devraient doubler d'ici 2020. Elle se mobilise aux côtés des riverains de l'aéroport de Zurich, importunés par les nuisances sonores des vols tardifs.

Au moment de sa création, l'ATE n'intègre pas immédiatement le trafic aérien dans ses thèmes de prédilection. C'est en 1989 qu'est créé un département consacré à la question. L'association alarme sur l'expansion fulgurante du trafic aérien et, depuis 1999 déjà, soutient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Revendication qui peine à être entendue, mais l'ATE ne baisse pas les bras et renouvellera sa demande dans les années suivantes.

Le trafic aérien devient un thème de plus en plus important dans la politique des transports, mais les luttes se pratiquent à l'échelle régionale, par des associations de riverains notamment. Pour porter leurs messages aux oreilles de la Confédération, l'ATE participe en 2016 à la création de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR). Forte d'une vingtaine de groupes d'intérêt, elle se mobilise notamment pour l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion et la limitation des nuisances sonores. L'ATE mène le secrétariat de la coalition. ■



Source: Office fédérale de l'aviation civile



L'ATE dédie un magazine à la question du trafic aérien et de ses enjeux environnementaux. Elle demande alors la mise en place d'une taxe facultative sur les billets d'avion, dont les recettes devraient financer des projets dans le domaine des énergies renouvelables.



En mars dernier, la coalition CESAR a remis sa pétition «pour des nuits sans bruit d'avions», qui demande un couvre-feu nocturne de 22h à 7h dans tous les aéroports suisses et l'introduction de nouvelles valeurs-limites de bruit.

LISA MAZZONE, vice-présidente de l'ATE

«Voyager en train: voir le paysage se dérouler à travers la fenêtre et découvrir des coins inattendus de la Suisse et de l'Europe. L'engagement de l'ATE pour une offre ferroviaire de qualité est essentiel pour rendre ces vacances à échelle humaine possibles!»

1989
Création du département «trafic aérien» à l'ATE

L'ATE soutient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion
1999

2002
Mobilisation avec les riverains des aéroports de Genève et Zurich

Les anges-gardiens du climat demandent une taxe sur les billets d'avion

2018

Remise de la pétition «Pour des nuits sans bruit d'avions» avec CESAR

2019

1979

1985

Échec du premier grand appel à **partager sa voiture**

La rue et les vélos: depuis 1980, une journée nationale du vélo est organisée chaque année en juin. Ici en 1983 à Berne.

Avec la fondation de la coopérative Mobility, 750 véhicules sont à la disposition de 17 400 clientes et clients. Aujourd'hui, les véhicules rouges sont disponibles dans toutes les communes de plus de 10 000 habitants.

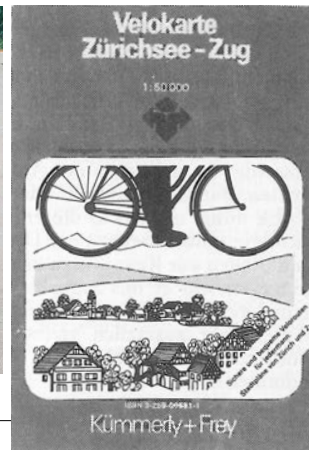
1997

Fondation de la coopérative **Mobility**



© Mobility Société Coopérative

1997



© ATE

1982

L'ATE lance des cartes cyclistes sur le marché. La première paraît en 1982.

Premier **quartier sans voitures** de Suisse: Burgunder à Berne

2011

2013

Développement de la plateforme **Habitat à mobilité durable**

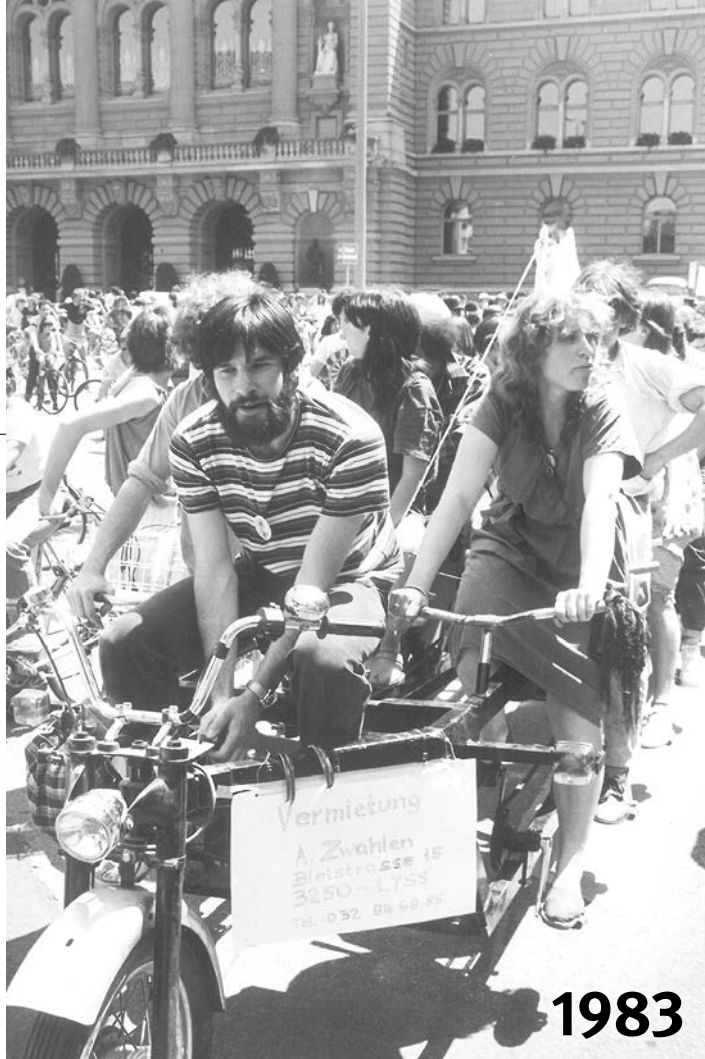
Pour moins d'automobilistes...

Aujourd'hui, la moitié des ménages des grandes villes de Suisse ne possède plus son propre véhicule. Pour beaucoup de personnes, ce choix témoigne de leurs convictions. Dans les années 1970, la situation était bien différente: malgré les aspects environnementaux – déjà connus – seuls ceux qui ne pouvaient pas se permettre d'acheter une voiture la partageaient avec d'autres. En 1985, la première grande campagne de l'ATE en faveur du partage de véhicules (privés) est restée sans effets. Il faudra attendre la fusion de ShareCom et de la

coopérative de partage Mobility en 1997 pour que le covoiturage parvienne à percer en Suisse. La numérisation a contribué à ce succès puisque les utilisateurs se plaignaient alors de la difficulté de s'organiser par téléphone et des contraintes liées à la remise des clés.

Un point essentiel dans la lutte contre le trafic individuel motorisé est la gestion des places de stationnement. Grâce au travail de l'ATE et de ses sections, le nombre de places de stationnement planifiées a pu être réduit ces 40 dernières années. ■

2019

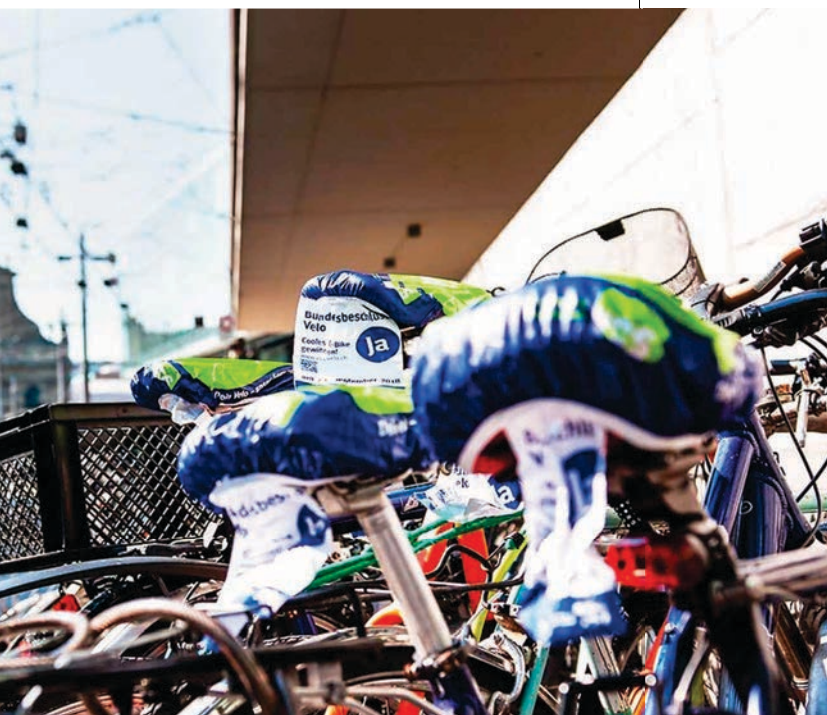


© Dominique Uldry

2018



Un temps fort de l'engagement en faveur de la mobilité cycliste: le peuple accepte la «Votation vélo» et ce moyen de transport a désormais sa place dans la Constitution.



Depuis 1989, il est interdit de stationner sa voiture sur un trottoir, mais cette règle n'est pas toujours respectée. L'ATE offre à ses membres des cartes illustrées à déposer sur le pare-brise des automobilistes concernés.

L'aménagement de quartiers avec peu de trafic et de voitures se heurte souvent à l'obligation de créer des places de stationnement. L'ATE s'engage pour qu'à l'avenir, il y en ait davantage, à l'image de celui de Kalkbreite, à Zurich.



... et plus de cyclistes en Suisse

Ce n'est plus un secret: pour les trajets courts surtout, le vélo ou le train sont plus rapides et meilleur marché que la voiture. Dès le départ, l'ATE était convaincue de la nécessité de développer et d'améliorer l'infrastructure cycliste. La première journée nationale du vélo est organisée en 1980 et, 35 ans plus tard, l'ATE fait partie des auteurs de l'initiative «vélo». Ces décennies d'engagement en faveur de la petite reine culminent l'an dernier dans l'arrêté fédéral plaçant les pistes cyclables ainsi que les chemins et sentiers pédestres sur un pied d'égalité. Ce n'est pas pour rien que beaucoup pensent, aujourd'hui encore, que l'ATE est un club défendant les cyclistes (l'acronyme allemand VCS pouvant se lire comme Velo-Club der Schweiz).

DANIEL LEUPI, conseiller municipal de la ville de Zurich et ancien membre de la direction de l'ATE **«La circulation piétonne et cycliste est le moyen de transport idéal dans les zones urbaines. L'ATE a été et est toujours un avocat indispensable dans la lutte politique pour des pistes sûres et continues.»**

1979

1980

Première **journée nationale du vélo**

1982

L'ATE publie des cartes d'itinéraires cyclistes

1996

1999

Dans une brochure, l'ATE informe sur la bonne manière d'aborder un giratoire à vélo.

2006

Publication de «Quand les enfants découvrent la roue» avec des conseils pour les parents

2014

Lancement de l'**initiative «vélo»**

2015

Le contre-projet direct à l'initiative «vélo» est accepté

2018

2019

Mobilisation devant le Salon de l'Auto pour les enfants victimes de la route

1980

1981

Service de covoiturage pour les personnes handicapées et les seniors

1985

«Piéton... ça marche», première grande campagne de sensibilisation

1980



L'ATE lance «À pied, c'est sûr», une campagne nationale en faveur des piétons qui sensibilise tous les usagers de la route et encourage le respect mutuel. «Ai-je la priorité sur le passage piéton?» – le «bonhomme têtard», mascotte de la campagne, répond à toutes les questions qu'on lui pose.



Les cours proposés par l'ATE pour les seniors leur permettent de rester mobiles, par exemple en apprenant comment utiliser les automates à billets pour les transports publics.

Sécurité et prévention

2011

Lancement de la campagne «À pied, c'est sûr»

L'ATE s'engage pour la sécurité et la cohabitation de tous les usagers de la route et se préoccupe avant tout des plus vulnérables. Depuis sa création, elle défend la place de l'enfant et le situe au centre des débats, alors que l'avis général considère au contraire que c'est aux enfants de s'adapter à la circulation. Durant ses premières années, elle interpelle la population sur la vulnérabilité de l'enfant par diverses actions et campagnes.

Depuis 1981, l'ATE met en place un service de covoiturage pour les personnes handicapées et les personnes âgées et enregistre un joli succès en 1983, 110 requêtes sur 197 pourront être organisées. L'importance d'intégrer les seniors dans

l'aménagement et le développement des transports donne naissance à plusieurs campagnes de sensibilisation. L'ATE organise également des cours pour aider cette partie de la population à conserver sa mobilité.

«Nous sommes pratiquement tous piétons», rappelle l'ATE lors du lancement de l'opération «Piéton... ça marche», en 1985. Il s'agit alors de la plus importante campagne menée par l'association durant ses six années d'existence. Une vaste action de sensibilisation est à nouveau menée en 2011 lors de la campagne «À pied, c'est sûr», avec un important écho à l'échelle nationale. Le thème fait partie des engagements immuables de l'ATE au cours des 40 dernières années. ■

2019

Quatre classes d'écoliers se retrouvent devant le Salon de l'Automobile de Genève dans un rassemblement symbolique pour les enfants victimes d'accidents dans la circulation.



1999

L'ATE crée une exposition dans le cadre de la campagne «Agir ensemble». Elle installe une voiture géante qui montre la perspective des enfants de la circulation.



2013

Dans le cadre des semaines d'actions «walk to school», des milliers d'écoliers se rendent à pied à l'école ou au jardin d'enfants. En 2013, le concours les invite à dessiner le chemin qu'ils empruntent.



1985

«Piéton... ça marche» est la plus importante campagne de sensibilisation menée par l'ATE jusqu'à alors. Elle souligne l'importance de reconnaître et de respecter la place des piétons dans la circulation et prodigue des conseils de sécurité.

Le chemin de l'école

L'ATE s'engage pour rendre le chemin de l'école agréable et sûr. Elle encourage les parents et les enfants à troquer la voiture pour les baskets et inaugure en 1999 la première ligne de Pedibus. Le projet rencontre un immense succès. En 2019, le Pedibus célèbre son vingtième anniversaire et compte plus de 300 lignes en Suisse. L'action «walk to school» invite les plus jeunes à se rendre à pied au jardin d'enfants ou à l'école, durant deux semaines. Depuis la première édition en 2011, près de 50 000 enfants ont participé à ce projet.

Grâce à son expérience et ses compétences en matière de sécurité sur le chemin de l'école, l'ATE collabore avec les écoles, les parents, la police et les communes. Elle propose des diagnostics de la mobilité autour des structures scolaires et des solutions sur mesure, qui seront ensuite connus sous le nom de «plans de mobilité scolaire».



2018

Depuis 1999, le Pedibus permet aux enfants de se rendre à l'école à pied, en toute sécurité, et de nouveaux projets voient régulièrement le jour. En 2018, le Pedibus de Gland a inauguré une ligne intergénérationnelle, menée par deux aînées du quartier.

Exposition «L'enfant et la voiture géante»

1999

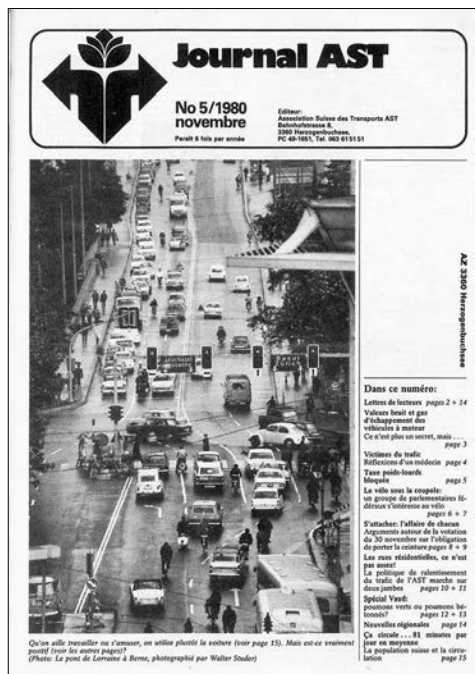
Première ligne de Pedibus, en Suisse romande

2011

Premières semaines de l'action «walk to school»

Premier plan de mobilité scolaire en Suisse allemande, à Pratteln

2019



1980

Le premier magazine de l'ATE paraît en octobre 1979. Comme la page de couverture montre la photo d'un enfant gravement blessé dans un accident de la route, nous préférons présenter ici le numéro 5/1980 avec une photo du célèbre photographe bernois Walter Studer.



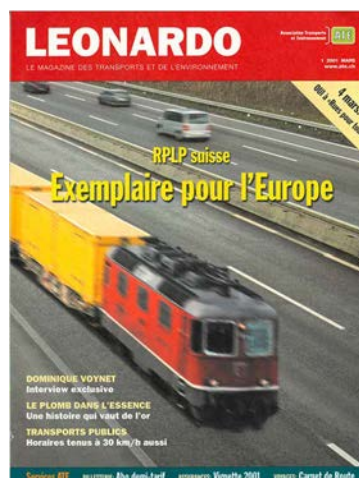
1984

Une fois par année, la rédaction de l'ATE publie un numéro spécial – en 1984 sur le thème de la mort des forêts, un thème brûlant à l'époque.

La mue d'un journal en magazine

Le magazine est indissociable de l'ATE. Cet «organe de publication officiel» a vu le jour en octobre 1979. Le «VCS-Zeitung» était alors aussi sobre que son nom. En 1990, la rédaction lançait un appel à ses lecteurs, les invitant à lui soumettre des propositions de nom pour le rebaptiser, apparemment sans succès puisqu'il faudra attendre 2001 pour voir apparaître «Leonardo».

Sept ans plus tard, il devient le «Magazine ATE». La rédaction précise alors que «le journal de l'ATE n'est par définition pas un journal, mais plutôt un magazine. «Magazine ATE» est plutôt sec et banal.» Au sein de la rédaction du magazine, nous ne partageons pas cet avis. Le journal terriblement sérieux des débuts est devenu un magazine haut en couleur, où les actualités de la politique des transports côtoient des dossiers informatifs ou des comptes-rendus de voyage passionnants. ■



2001

Nouveau nom, nouveau format, nouvelle mise en page: «Leonardo» paraît de 2001 à 2007.



2009

Le «Supplément vélo» est créé pour contrebalancer l'Écomobiliste jointe au premier numéro du Magazine ATE de l'année.



2008

«Leonardo» se mue en Magazine ATE en 2008.