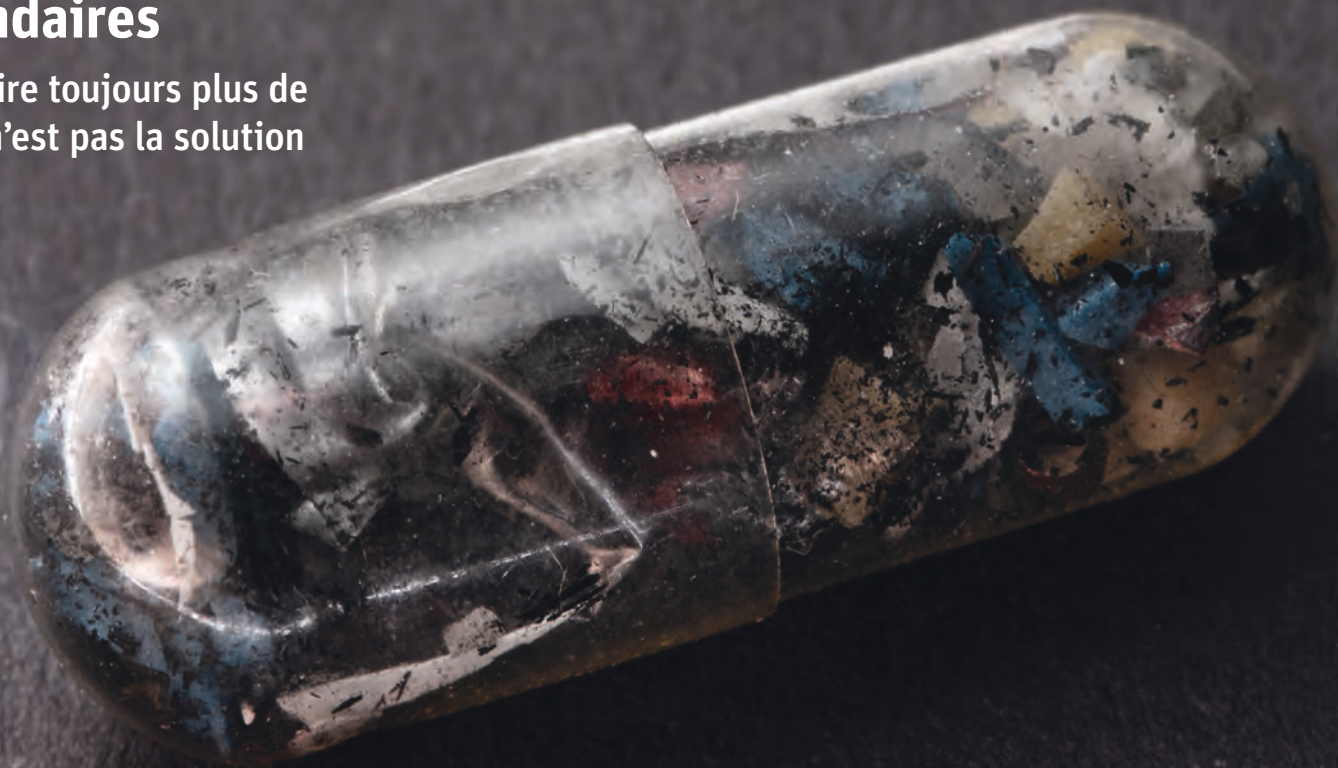


## Risques et effets secondaires

Construire toujours plus de routes n'est pas la solution

Page 18



## Carton de dégustation (6 bout.)

seulement CHF 98.00 (au lieu de 122.20), port incl.

> Un plus pour les membres de l'ATE:

Vous économisez CHF 24.20 et profitez de la livraison offerte.



### Enguera, Mas Enguera Tinto 2018

L'élégant cru de terroir d'Enguera / CHF 19.80 pro Fl.

### Mourgues, Terre d'Argence Rouge 2019

Corsé et délicieusement digeste / CHF 18.80 pro Fl.

### Icardi, Barbera d'Asti Superiore 2018

Harmonie et élégance; conseil amiata / CHF 22.50 pro Fl.

**Pour commander: online [www.amiata.ch/ate](http://www.amiata.ch/ate)**

Renvoyer le bon sans timbre / Par tél. 071 250 10 15

Passion  
pour les vins bio  
d'exception



Les raisins du domaine Enguera sont soigneusement récoltés à la main.

Depuis de nombreuses années, nous soignons les contacts personnels avec les vignerons avec qui nous collaborons. Ceux-ci cultivent leurs vignes dans le respect des critères de la production biologique, et optent pour un pressurage doux en cave.

amiata Langgasse 16, CH-9008 St. Gall, Tél. 071 250 10 15

Fax 071 250 10 18, [info@amiata.ch](mailto:info@amiata.ch), [www.amiata.ch](http://www.amiata.ch)



La Protection  
intégrale pour  
des vacances et  
des loisirs

## Des vacances prévues? Découvrir la Suisse ou l'Europe sans souci!

Le Carnet d'entraide ATE vous offre une couverture de voyage complète tout au long de l'année, pour toutes les personnes d'un même ménage, et pour bien d'autres choses encore, comme des séminaires, des cours, des excursions, des concerts, des randonnées.

Calculer la prime maintenant:  
téléphone 031 328 58 12  
[www.ate.ch/carnetdentraide](http://www.ate.ch/carnetdentraide)



Nous vous conseillons  
avec plaisir!

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

- 4 **En bref**
- 6 **Sondage auprès des membres:** critiques et éloges sur l'ATE
- 8 **Loi sur les voies cyclables:** champ libre pour les vélos
- 9 **30 km/h:** impact limité sur les transports publics
- 10 **Mobilité partagée:** une solution pour réduire les émissions
- 11 **Loi climat:** même objectif, mesures supplémentaires
- 12 **Initiative paysage:**  
contre-projet convaincant, malgré quelques défauts
- 13 **Chemin de l'école:** un Pedibus sur mesure au Tessin
- 14 **Legs:** arguments et offres de l'ATE
- 15 **Classement des universités:**  
quels engagements pour le climat?
- 16 **Billets de transports publics:**  
pas seulement en ligne ou sur papier
- 17 **Eco-auto:** les ramoneurs qui roulent à l'électrique



34 **Randonnée:** de l'île de Werd au Limmatspitz

- 38 **Randonnée en raquettes:**  
magie de l'hiver dans le Jura vaudois

- 28 **Offres pour les membres**
- 30 **Rapport des sections**
- 40 **Concours**
- 41 **Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher**
- 42 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## DOSSIER

### Risques et effets secondaires de la construction de routes

Plus de routes signifie non seulement plus de voitures, mais aussi de nombreuses autres conséquences indésirables pour le vivant. Le dossier de cette édition invite à replacer l'être humain au centre de la planification du trafic.

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



L'automne passé, à l'occasion de notre action de la JeuneATE, je me suis retrouvée sur une plateforme élévatrice à six mètres du sol sur la Place

fédérale à Berne. J'ai jeté par un cadre de fenêtre des papiers symbolisant des billets de banque pour manifester contre la décision du Parlement d'investir dans de nouvelles routes. Pour la JeuneATE, il n'y a pas de doute: ce projet est de l'argent jeté par la fenêtre. La construction de nouvelles routes et le trafic qu'elles génèrent nuit à l'environnement, au climat et à la santé – des «risques et conséquences» inacceptables pour notre génération et les suivantes. Ce nouveau numéro du Magazine ATE est consacré à l'extension du réseau routier, thème au sujet duquel nous partageons le scepticisme de l'ATE. Des illustrations de la JeuneATE accompagnent les articles du dossier. Que se passera-t-il si rien ne change? Quelle est notre vision du futur?

Je vous souhaite une lecture enrichissante.

Lea Schmutz  
Co-présidente de la JeuneATE





© Flâneur d'Or/Staufellegger + Partner

## Raisonné ou trop radical?

L'idée de créer des centres-villes sans voitures est-elle raisonnable ou trop radicale? C'est à cette question que la Fondation suisse des transports a tenté de répondre lors d'un débat début octobre. Elle y avait convié des spécialistes du domaine avec pour but de porter un regard objectif et rationnel à partir de différentes perspectives. La discussion a permis d'exprimer un large éventail d'avis sur la question.

«Les avantages des centres-villes sans voitures s'expriment à plusieurs niveaux: les émissions nocives diminuent, la qualité de vie s'améliore, la marge de manœuvre s'accroît pour envisager d'autres usages et pour créer des espaces verts pour lutter contre le réchauffement climatique», résume Anders Gautschi, membre du Conseil de fondation et directeur de l'ATE. Mais pour que la mesure n'entraîne pas des effets de report négatifs, il ne faut pas aborder la question à la légère. «Au final, il faut plus de courage, une volonté de se lancer et se poser franchement la question: à qui appartient l'espace public?», ajoute Anders Gautschi.

## L'ATE optimise sa consommation d'électricité

Le débat autour de possibles pénuries d'énergie a incité le Secrétariat central de l'ATE à passer sous la loupe sa propre consommation d'électricité, avec l'aide d'un expert de Topten. Ce service de comparaison de la durabilité des produits est partenaire de notre plateforme eco-auto.info. Notre équipe de Berne est déjà bien au fait des questions de prévention du gaspillage. Ainsi l'éclairage est déjà en mode économique. De même, le remplacement de la cinquantaine de PC par des portables économes en énergie com-



© ATE

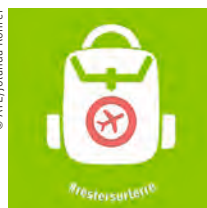
mence à porter ses fruits. Mais un potentiel d'optimisation subsiste: de l'énergie se perd en chauffage et en aération, les ampoules économiques éclairent parfois des bureaux vides et les écrans ou l'imprimante centrale ne sont pas encore assez souvent mis en mode veilleuse. L'ATE s'y attelle.

Plus d'informations: [www.topten.ch](http://www.topten.ch)

## Magazine – le retour du plastique?

Nous nous battons bec et ongles contre l'extension du réseau des routes nationales. C'est pourquoi nous avons annexé une lettre à ce numéro du Magazine ATE, vous priant de soutenir notre action. Malheureusement, pour des raisons techniques, elle ne peut pas être annexée au Magazine si celui-ci est emballé dans une enveloppe en papier. C'est pourquoi nous avons décidé de revenir à l'enveloppe en polyéthylène (PE) – sachant bien que l'écobilan de cette pellicule n'est pas pire que celui d'une enveloppe en papier recyclé. Nous vous remercions de votre compréhension et nous réjouissons de votre soutien.

© ATE/Isolanda Rohrer



## Rester sur terre

Comment limiter ses émissions de CO<sub>2</sub> de manière conséquente à l'échelle individuelle? En renonçant à prendre l'avion, propose la nouvelle campagne de l'ATE «Rester sur terre».

L'impact climatique du trafic aérien est considérable et choisir de ne pas voler est le meilleur geste possible pour réduire son empreinte carbone (voir le graphique ci-contre). Garder les pieds sur terre n'est pas une punition. En train, à vélo, à pied: les moyens de transport respectueux de l'environnement offrent maintes possibilités de dépaysement. Sur la plateforme créée pour l'occasion, nous partageons des informations détaillées sur le trafic aérien, des actualités en lien avec la thématique ainsi que de nombreuses inspirations pour votre prochain voyage sans avion.



Rejoignez la communauté: [www.restersurterre.ch](http://www.restersurterre.ch)

## Montez dans le Bus de neiges!

Si l'absence de neige de la fin de l'année dernière a pu laisser les adeptes de sport d'hiver sur leur faim, la saison est loin d'être terminée! Le Bus des neiges vous conduit au départ de vos excursions en ski de randonnée, peau de phoque ou raquettes. Ce service de transport vous assure un trajet confortable et durable, contribuant à limiter les nuisances de la voiture dans les régions de montagne. Projet mené par l'ATE et le Club Alpin Suisse, le Bus des neiges dessert plusieurs destinations appréciées pour leurs itinéraires de sports d'hiver.

Du Jura aux Grisons en passant par l'Oberland bernois et le Valais, trouvez le trajet parfait et réservez votre place sur [www.busdesneiges.ch](http://www.busdesneiges.ch).



© ATE/Hugo Vincent

## Participez au Lab ATE!

**Nous souhaitons adapter nos produits et nos campagnes aux attentes des utilisateurs et utilisatrices. C'est pourquoi nous recherchons des personnes prêtes à les tester en avant-première et à partager avec nous leur avis et expériences. Rejoignez le Lab ATE!**

**Qui peut y participer?** Toute personne domiciliée en Suisse, de langue française ou allemande, âgée de 18 ans au moins et disposant d'un accès à internet.

**Comment s'y inscrire?** S'enregistrer sur [www.ate.ch/lab](http://www.ate.ch/lab)

**Que se passe-t-il après l'enregistrement?** Nous vous enverrons régulièrement un lien par courriel conduisant à un petit sondage.



Plus d'informations: [www.ate.ch/lab](http://www.ate.ch/lab)

zones 30, tout en réduisant les coûts. En outre, l'amélioration de la qualité de vie est également reconnue par l'ordonnance sur la signalisation routière comme motif valable à la limitation de la vitesse à 30 km/h.

Dans de nombreuses communes, la généralisation du 30 km/h est devenue réalité grâce au travail de l'ATE et de ses sections. Pour toutes celles qui envisagent de profiter aussi des avantages de la limitation à 30 km/h, la démarche est désormais facilitée.



Plus d'informations: [www.zone30.ch](http://www.zone30.ch)

## Limitation à 100 km/h pour économiser l'énergie

Dans le cadre de la procédure de consultation sur la manière de remédier à d'éventuelles pénuries d'énergie, le Conseil fédéral, sur proposition de l'ATE, a récemment inclus dans son catalogue de mesures une limitation de la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes à 100 km/h. Même sans pénurie aiguë d'énergie, cette mesure serait tout à fait pertinente pour réduire la consommation d'énergie. Elle contribuerait par la même occasion au nécessaire effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre.



© restofotodesign/Adobe Stock

## Simplification de la création des zones 30

Depuis le début de l'année, il est plus facile pour les communes de protéger leur population contre le bruit, de rendre les chemins de l'école plus sûrs et d'accroître

l'attractivité de l'espace public: l'obligation de demander une expertise fastidieuse pour l'introduction du 30 km/h sur les routes d'intérêt local est supprimée. Cette décision facilite la création de

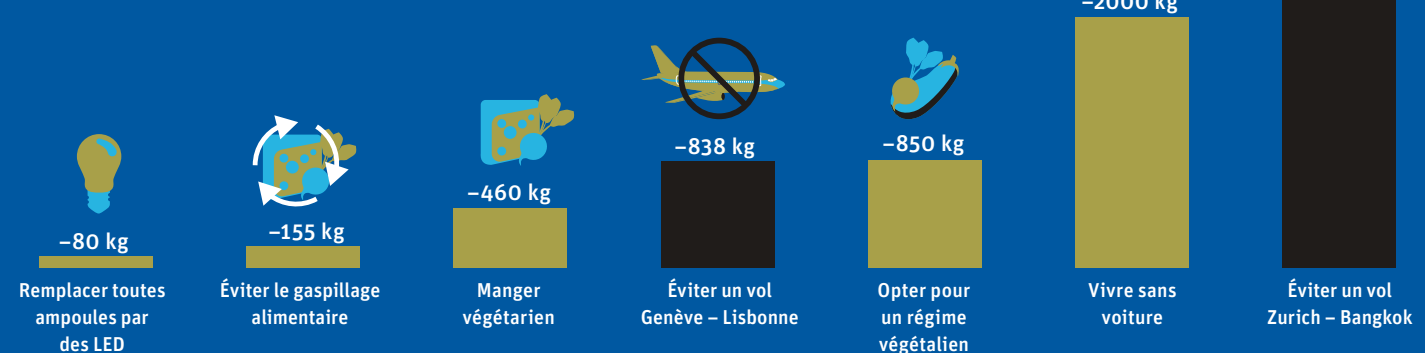


© ATE

## Une bonne action de protection du climat

Afin de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5 degré, chacun et chacune devrait limiter ses émissions à un maximum de 1300 kilos d'équivalent CO<sub>2</sub> par an. Transports, alimentation, consommation: de nombreuses actions individuelles contribuent à réduire notre empreinte carbone. S'il n'est pas évident de calculer précisément l'impact de ces gestes – les chiffres de ce graphique sont des estimations –, il ne fait aucun doute que renoncer à voyager en avion fait partie des meilleurs engagements pour la protection du climat.

Sources: Umweltbundesamt, Deutschland Grafique: muellerluetolf.ch

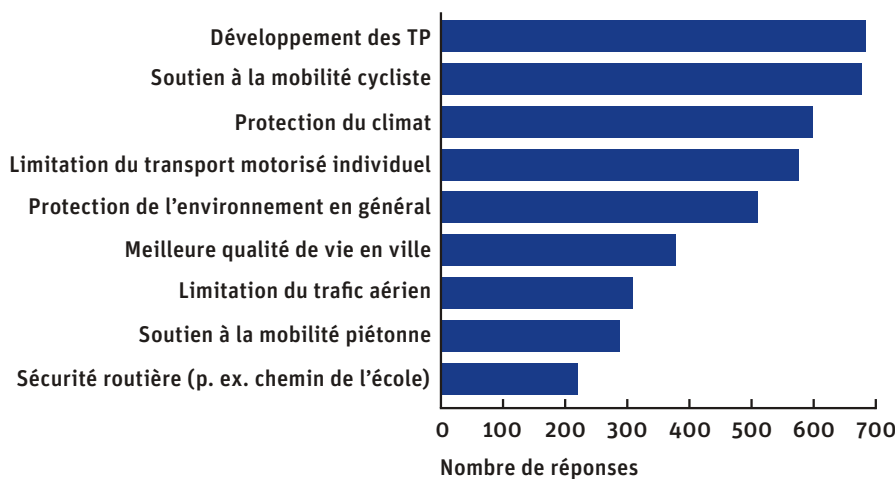


# Critiques et éloges

**Sondage auprès des membres** Nous voulions savoir ce que vous attendiez de l'ATE et vos réponses sont passionnantes. Le travail de l'ATE et sa politique sont globalement jugés bons, mais c'est au niveau de la visibilité de l'association que beaucoup voient un potentiel d'amélioration.

Par Edward Weber

## Quels sont les trois thèmes les plus importants?



## Intérêt marqué des membres

Les réponses à la question «quels sont les trois thématiques les plus importantes de l'ATE» n'ont pas été aussi claires. Les transports publics (TP) ont été cités le plus souvent, ainsi que la mobilité cycliste. Autre thématique d'importance pour les participantes et participants: la limitation des transports individuels motorisés, l'engagement pour des villes vivables, la réduction du trafic aérien, ainsi que la protection de l'environnement et du climat en général. Les questions de sécurité routière et de promotion de la mobilité piétonne se recoupent fortement, étant donné que le concept de sécurité va de pair avec les déplacements à pied. Dès lors, la valeur accordée à ces deux sujets est probablement supérieure à ce qui ressort du graphique (ci-contre). Globalement, c'est tout l'éventail thématique de l'ATE qui apparaît ici et se reflète dans l'intérêt des membres. C'est d'ailleurs ce qui la distingue des autres associations.

À la question du degré d'importance des sujets de préoccupation de l'ATE, le classement apparaît dans cet ordre: la lutte contre les émissions nocives occupe la première place, suivie de l'extension des voies cyclables, du développement d'espaces de verdure en ville, puis de la taxe sur les billets d'avion et du développement des TP pour les loisirs. Mais la plupart des autres thèmes sont majoritairement qualifiés de «plutôt importants» (voir le graphique). Le champ d'action

**D**ans le dernier numéro du Magazine ATE, nous avons voulu savoir quels étaient les sujets de politique des transports qui vous intéressent et à quel niveau vous attendez davantage d'engagement de la part de l'ATE. Nous avons reçu plus de 1400 réponses de nos membres. Nous sommes très satisfaites de ce résultat et tenons ici à remercier toutes les personnes qui y ont participé.

Commençons par le résultat le plus réjouissant: les participantes et participants sont presque unanimes à estimer que l'ATE est crédible et plus de 90 % jugent qu'elle s'engage activement en politique des transports.

**«L'ATE devrait être plus courageuse et penser plus loin que la majorité des gens.»**

Elle reçoit également de bonnes notes pour ses produits et prestations, le contact avec les collaborateurs et collaboratrices, ainsi que sur la politique de l'ATE: près du 80 % lui attribuent sur ce plan au moins 4 étoiles sur 5.

politique de l'ATE correspond dès lors relativement bien aux intérêts de ses membres.

La notation laisse apparaître une différence entre les membres possédant une voiture et les autres. Ainsi, toutes les questions



© Gettyimages/Mixmike

## «L'ATE fait du bon boulot, mais cela devrait pouvoir être mieux perçu par le public, par exemple par des initiatives, des référendums (...)!»

en lien avec une limitation du trafic individuel motorisé (par exemple «rendre l'automobile plus chère», «dimanches sans voitures») sont jugées de moindre importance par les personnes possédant une voiture que par les autres. Les automobilistes accordent ainsi une plus grande importance à l'électromobilité.

### Peaufiner les relations publiques

Le sondage révèle que la visibilité de l'ATE auprès du public est perçue comme l'un des points faibles. Nombre de membres souhaiteraient que l'ATE se montre plus courageuse et ont fait d'intéressantes suggestions à ce propos. Autre critique: l'ATE apparaît trop souvent comme «empêcheuse de tourner en rond» et pas assez comme force constructive. Pour y remédier, des membres ont proposé de conclure des partenariats avec d'autres organisations ou des communes. En outre, d'autres ont exprimé le vœu que les intérêts et la réalité de la campagne au quotidien (régions à faible densité de TP) soient mieux pris en compte.

Une des possibilités de mieux faire connaître les revendications de l'ATE au public et d'améliorer sa notoriété au niveau national est de lancer des initiatives et des référendums. L'ATE devrait plus souvent faire usage de ces instruments de la démocratie directe pour atteindre ses objectifs – c'est ce qu'estiment 86% des sondé-es, un des résultats les plus nets du sondage.

### Des centaines d'idées d'initiative

À la question «Quel sujet l'ATE devrait-elle porter devant les urnes?», les réponses sont

truffées de suggestions diverses. Les plus nombreuses sont la limitation des projets routiers, des tarifs TP abordables, la multiplication des zones 30 et des zones de rencontre, la restriction des transports individuels motorisés, ou encore l'abaissement de la vitesse sur les autoroutes.

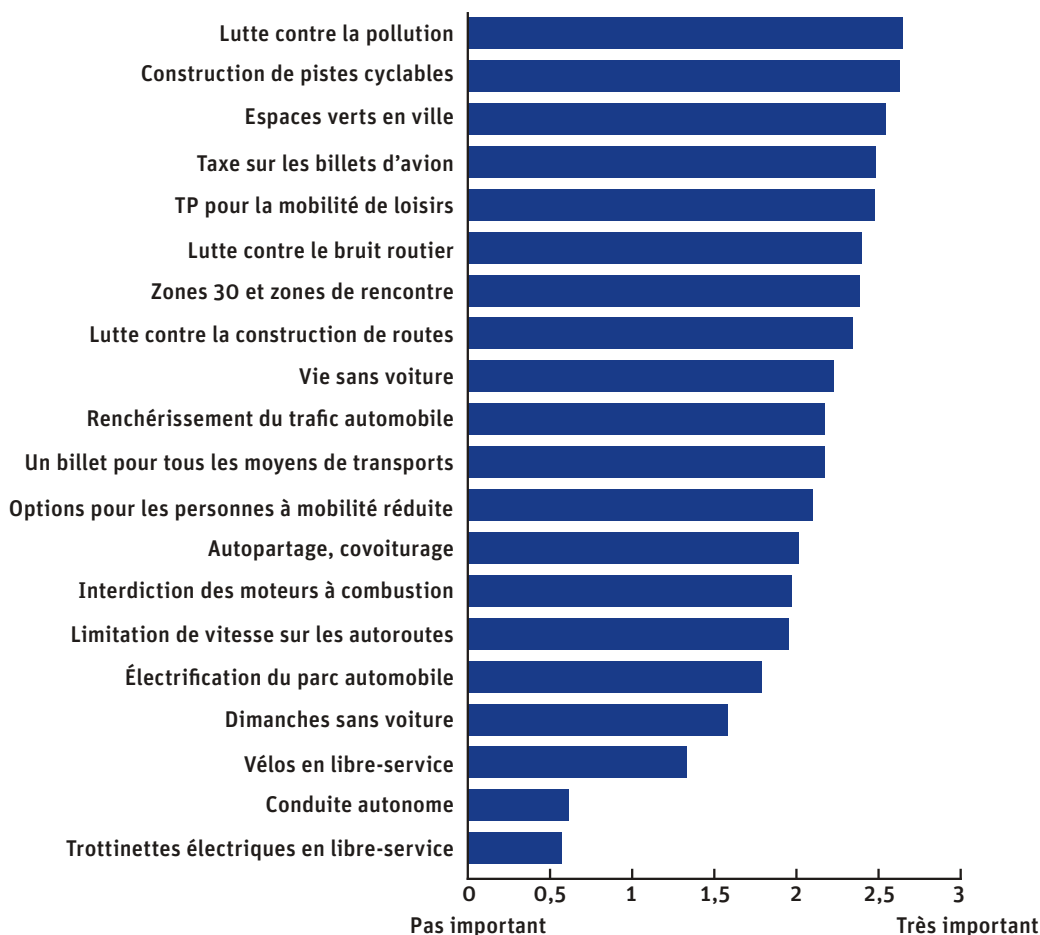
Ces centaines de propositions d'initiatives ont toutes le même objectif: parvenir à une mobilité écologique et respectueuse du climat. Au chapitre offres de l'ATE en produits et prestations, le fil conducteur est le même: environnement et climat. Ainsi, la plupart des membres s'intéressent aux études sur la

mobilité et sur l'environnement, aux informations sur les transports écologiques et les voyages durables. Par ailleurs, près de 80% demandent à découvrir des offres de partage d'équipement, tel que l'autopartage. Enfin, un tiers des participant-es trouve important que l'ATE propose un éventail d'offres d'assurances. ■

Edward Weber est responsable du secteur «Mobilité d'avenir» à l'ATE Suisse.

## «(...) le temps nous est compté en matière de climat. Le travail de l'ATE est plus précieux que jamais!»

### Quelle importance est donnée aux thèmes suivants?



### Le sondage en chiffres

Nombre de participant-es: 1472 membres, 382 non-membres

Composition des membres ayant participé:

■ 69% germanophones, 27% francophones, 4% italophones

■ 64% hommes, 34% femmes, 2% pas d'indication

■ Voiture privée: 58% oui, 42% non

Durée du sondage: du 7.11.2022 au 3.12.2022

Plus d'infos:  
[www.ate.ch/sondage](http://www.ate.ch/sondage)



Pour que tout le monde puisse faire du vélo au quotidien comme dans les loisirs, il faut des itinéraires sûrs et attrayants.

© Fabian Lüthli/strumers.ch

# Voie libre pour les vélos

**Mobilité cycliste** Entrée en vigueur cette année, la nouvelle loi sur les voies cyclables oblige les cantons à planifier et à réaliser un réseau de voies cyclables cohérent. Sa mise en œuvre s'effectue à plusieurs niveaux.

Par Selim Egloff

Les personnes qui se déplacent à vélo en dehors des grandes villes ont le choix: soit elles suivent un itinéraire touristique balisé, soit elles prennent le chemin le plus direct par une route cantonale. Sur le premier, elles feront de jolis, mais longs et inutiles détours et sur le second, elles s'engageront dans un scabreux et potentiellement dangereux combat rapproché avec le trafic motorisé.

Depuis que la circulation automobile a rendu les routes dangereuses, des voix se

sont élevées en Suisse pour réclamer une infrastructure cycliste sûre et continue. L'ATE également s'est investie depuis des dizaines d'années avec divers groupements locaux pour améliorer la sécurité pour les cyclistes.

En 2018, l'arrêté fédéral vélo a été accepté dans les urnes par 73,6% des voix. Ainsi, le vélo a fait son entrée dans la Constitution en qualité de moyen de transport dûment reconnu. La loi sur les voies cyclables qui en découle a été finalisée par les Chambres fédérales l'année dernière et est entrée en vigueur début 2023. Elle impose aux cantons de planifier en l'espace de cinq ans un réseau ininterrompu d'itinéraires sûrs et attrayants pour la circulation cycliste.

## Séparation des affectations

La loi sur les voies cyclables fait la distinction entre les déplacements à vélo du quotidien, dans et entre les zones d'habitation, et la pratique du vélo de loisirs. Cette dernière a principalement un caractère récréatif ou sert à atteindre les zones de loisirs.

D'ici 20 ans au plus tard, les réseaux prévus devront être achevés. Bien qu'un droit de recours général, comme l'envisageait au départ le Conseil fédéral, ait été rejeté par le Parlement, la loi admet une possible partici-

pation des organisations environnementales concernées. Les cantons sont libres d'en définir la forme qu'elle prendra. Les sections de l'ATE ne manqueront pas d'avoir à l'œil sa mise en œuvre dans leur canton et, s'il y a lieu, de réclamer leur droit d'être consultées.

## Une «feuille de route vélo»

Mais la Confédération est elle aussi tenue par la nouvelle loi d'œuvrer à l'amélioration de l'infrastructure cycliste. Dans le cadre de la «feuille de route vélo», elle doit élaborer les prescriptions de planification détaillées (voir l'encadré) et les aides à l'exécution pour les cantons et pour les routes nationales. Le but déclaré de l'Office fédéral des routes est de doubler le nombre de voies cyclables, ainsi que les distances parcourues à vélo d'ici 2035. À cela s'ajoute le lancement d'un concept de voies express vélo. Il se pourrait ainsi que dans de nombreuses régions, il ne faille pas attendre la prochaine décennie pour pouvoir se déplacer à vélo sans devoir renoncer au confort, à l'efficacité ou à la sécurité. ■

Selim Egloff est responsable de projets de politique des transports à l'ATE Suisse et se réjouit de savoir qu'il ne devra plus défendre sa place sur la route contre des SUV quand il sera vieux.

## Principes de planification

### Les voies cyclables doivent:

- être interconnectées et continues
- desservir les lieux importants
- être sûres
- séparer le trafic cycliste du trafic motorisé voir de la mobilité piétonne lorsque c'est réalisable et opportun
- offrir une qualité homogène
- être attrayantes et permettre aux cyclistes de se détendre

### Les réseaux doivent être:

- suffisamment denses
- dotés de tracés directs



# Et ça fonctionne très bien

**Transports publics** La limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure se généralise et concerne de plus en plus d'axes où circulent des bus ou des trams. Alors que l'utilité des réductions de la vitesse n'est plus à démontrer, leur incidence sur les transports publics est souvent au cœur des discussions.

Par Stéphanie Penher et Michael Rytz



© ATE/Viviane Barben

Une vitesse de 30 km/h, comme ici à Köniz (BE), et des transports publics performants permettent de créer des localités attrayantes.

Le 30 km/h et des transports publics (TP) performants sont les éléments-clés d'une mobilité efficace, sûre et écologique, qui accroît l'attractivité des localités. Depuis peu, le débat s'est cristallisé sur les potentiels effets négatifs du 30 km/h sur les TP. Cependant, l'arithmétique qui, logiquement, voudrait qu'une réduction de vitesse entraîne automatiquement un allongement du temps de parcours des TP ne se vérifie pas vraiment au quotidien. C'est pour connaître les véritables incidences du 30 km/h sur les TP que l'ATE a mandaté l'institut Metron Verkehrsplanung AG pour mener une étude d'impact. Les résultats de cette étude montrent que l'instauration du 30 km/h et de bons TP, accompagnés d'instruments appropriés, sont compatibles.

Il est incontestable qu'une réduction de la vitesse maximale autorisée allonge de

temps de parcours – de l'ordre de 1,5 seconde par 100 mètres. Mais pour les bus et les trams, la perte de temps est plus faible que ce que l'on pourrait supposer: pour diverses raisons, ils circulent plus lentement que la vitesse maximale autorisée et en particulier aux heures de pointe et dans les zones denses à forte proportion de stations et de feux de circulation, ainsi que sur les axes principaux avec droit de priorité.

Pour la clientèle, une faible perte de temps n'est pas un handicap, pour autant que les horaires soient adaptés et qu'un temps d'embarquement-débarquement suffisant soit garanti. Elle profite en parallèle des effets positifs du 30 km/h sur l'espace public. Comme le 30 km/h s'applique à tous les modes de transport, on ne doit pas craindre que les usagers et usagères des TP se mettent à préférer la voiture.

## Concept de collectivité

Les incidences plutôt faibles du 30 km/h sur les TP doivent être considérées au cas par cas. Des mesures appropriées permettent de les réduire, voire de les annuler: corridors pour les TP avec un régime de priorités approprié et sans obstacles construits, gestion du trafic pour éviter les embouteillages, conception des stations dans lesquelles le bus occupe la tête de la colonne, circulation en site propre, etc.

Si des adaptations d'horaires ou l'utilisation de véhicules supplémentaires s'imposent, la situation se complique. Cette dernière mesure est particulièrement coûteuse. Généralement, les prestations des TP sont commandées et (co-)financées par les pouvoirs publics. C'est pourquoi il est nécessaire de tenir compte également des effets

bénéfiques sur l'ensemble de l'économie publique: la diminution des coûts externes engendrés par les transports, l'amélioration de la sécurité routière ou encore la réduction des émissions.

## Considérer la globalité

Une limitation à 30 km/h ne devait pas être introduite à titre de mesure isolée. Pour les axes comportant des lignes de TP, l'étude recommande qu'elle soit précédée d'une analyse globale et d'une consultation de toutes les instances et groupes d'intérêt concernés. Une telle démarche permet également de tenir compte des incidences sur les TP.

La Confédération doit aussi montrer l'exemple: soutenir le travail de recherche et mettre à la disposition des cantons, des entreprises de transport et des institutions de formation des brochures techniques et des outils de planification. Lorsque cela s'avère utile, il faut prendre des mesures d'accélération et de priorisation pour les TP, aussi en tenant compte de l'évolution technologique (par exemple pilotage intelligent de la signalisation, voies de bus «électroniques»). L'obligation de planifier des réseaux de pistes cyclables sûrs et continus (selon la nouvelle loi sur les voies cyclables, voir sur la page de gauche) peut être l'occasion d'identifier les conflits ou les obstacles et, ainsi, de les éviter. ■

Stéphanie Penher est responsable du domaine Politique des transports et campagnes, et Michael Rytz responsable de projets de sécurité routière à l'ATE Suisse. Leur truc pour raccourcir les temps de parcours dans les TP: la lecture.

## Brochure sur les TP et le 30 km/h

L'ATE présente dans une brochure la synthèse de l'étude de Metron Verkehrsplanung AG et les ébauches de solutions proposées.

Cette brochure peut être téléchargée en format pdf: [www.zone30.ch](http://www.zone30.ch)



# Moins d'émissions grâce à la mobilité partagée

**Partage** Les offres de mobilité partagée chamboulent le monde des transports. Elles contribuent à le rendre plus écologique, tout comme les offres de micromobilité, dont le bilan environnemental s'améliore sans cesse.

Par Jonas Schmid



© Emanuel Freudiger, TCS

CHACOMO veut faire de la mobilité partagée un élément essentiel du développement durable des transports.

Grâce à une meilleure utilisation des véhicules et infrastructures, la mobilité partagée (ou collaborative) préserve les ressources épuisables. Elle fait aussi apparaître de nouvelles options qui réduisent la dépendance à un véhicule privé. Tels sont, en théorie du moins, les effets de la mobilité partagée sur la durabilité. Cela vaut-il également pour les nouvelles offres de micromobilité? Quelles conséquences prendre en compte

quand on évalue l'empreinte écologique de la mobilité partagée?

Un large consensus s'est formé depuis plus de trente ans en Suisse – pionnière en la matière – quant aux impacts positifs du covoiturage. Des études ont montré qu'une voiture partagée peut remplacer jusqu'à une douzaine de véhicules privés. De quoi éviter l'émission de dizaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année, dans notre pays.

## CHACOMO

Association professionnelle, la **Swiss Alliance for Collaborative Mobility** (CHACOMO) représente les intérêts de la branche suisse de la mobilité partagée. Elle réunit des membres provenant de tous horizons. Son objectif est de faire de la mobilité partagée un élément essentiel du développement durable des transports, aux niveaux politique, social et de la planification.

## Micromobilité: le bilan climatique s'améliore

L'impact des nouvelles formes de mobilité, par exemple le partage de trottinettes et de vélos électriques, est parfois controversé. Leurs offres en libre-service s'étoffent dans de nombreuses villes suisses, étant donné la forte demande. Citant une étude de l'EPFZ, certains médias ont récemment affirmé que les trottinettes et vélos électriques partagés nuiraient au climat. Or, les prémisses et modèles sur lesquels repose l'étude en question

sont à plusieurs égards insuffisants, voire dépassés. Le bilan climatique des trottinettes et vélos électriques partagés s'approche aujourd'hui de celui des transports publics (TP), grâce à un allongement de leur durée de vie et à une gestion de flotte sans émissions. Des analyses du cycle de vie l'attestent, ainsi que le montrent entre autres des études menées par des instituts de recherche renommés comme la Fraunhofer-Gesellschaft, en Allemagne.

## Intégration à l'ensemble du système

On ne peut pas, en principe, se contenter de mesurer les nouvelles formes de mobilité partagée sur la base du nombre de trajets en voiture ou en TP qu'elles remplacent à court terme. Bien plus importante est leur contribution, à moyen et long terme, à une mobilité globale multimodale et efficace. La mobilité partagée recèle un grand potentiel pour «affiner» les TP classiques, que ce soit en proposant des solutions pour le premier et le dernier kilomètre ou en étoffant l'offre aux heures creuses et dans des zones mal desservies. L'automobiliste qui peut compter sur des offres de partage variées, fiables et bien connectées, en complément des TP, dépend moins de son propre véhicule.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'étendre les nouveaux modèles de mobilité partagée et de les intégrer judicieusement à l'ensemble du système. Voilà qui exige un dialogue approfondi entre la branche concernée et les pouvoirs publics afin de planifier l'offre, les conditions-cadres pour l'exploitation des flottes ainsi que l'utilisation des espaces de circulation. Plus l'intégration au système global des transports sera réussie, plus la mobilité partagée permettra d'éviter des émissions. ■

Jonas Schmid est directeur de la Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO).



La fonte des glaciers suisses a atteint un triste record en 2022 – ici le glacier de Märjelenalp.

# Même objectif, mesures en plus

Par Yves Chatton

**Loi climat** La population suisse sera prochainement appelée à se prononcer sur le contre-projet indirect à l'initiative pour les glaciers. L'ATE prendra part à la campagne, afin de soutenir cette loi primordiale pour la protection du climat en Suisse.

**E**n 2018, l'Association suisse pour la protection du climat a été fondée au pied du glacier de Stein – un endroit symboliquement fort qui illustre les conséquences du réchauffement climatique. Les glaciers donneront d'ailleurs leur nom à l'initiative lancée peu de temps après. Depuis, leur fonte s'est encore accélérée pour atteindre un record en 2022: l'an passé, les glaciers ont perdu plus de 6% de leur volume. Il est plus que temps d'agir.

## L'initiative devient un contre-projet indirect

L'objectif de l'initiative pour les glaciers est simple: ancrer l'Accord de Paris sur le climat dans la Constitution. La Suisse doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine à zéro net d'ici 2050, et la seule manière d'y arriver est de mettre fin à l'ère des combustibles fossiles d'ici là.

Suite à de longs débats, le Parlement a finalement approuvé en automne 2022 un contre-projet indirect intitulé «Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique». Peu de

temps après, le comité de l'initiative a annoncé le retrait conditionnel de l'initiative au profit de ce contre-projet indirect, appelé «loi climat».

## Un peu de terminologie

Contre-projet indirect? Retrait conditionnel? Quelques explications s'imposent. Alors qu'une initiative vise à modifier la Constitution, un contre-projet indirect est une modification de la loi ou une nouvelle loi proposée par le Parlement comme alternative. Celle-ci entre en vigueur si l'initiative est rejetée dans les urnes ou si elle est retirée. Dans notre cas, l'initiative pour les glaciers a été retirée sous condition par son comité. Cela signifie que si le contre-projet indirect est rejeté lors d'un vote référendaire, l'initiative pour les glaciers sera quand même soumise au vote populaire.

## Inclure le trafic aérien

Le contre-projet indirect vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse à zéro net d'ici à 2050. Grande nouveauté: l'aviation – jusqu'à présent absente de la politique climatique – est incluse dans cet ob-

jectif. Pour s'assurer que cette réduction soit répartie de manière équitable entre les générations, des objectifs intermédiaires ont été fixés pour les différents secteurs: les transports (sans l'aviation cette fois-ci) devront ainsi baisser leurs émissions de 57% par rapport à 1990 (année de référence) d'ici 2040.

Ce contre-projet indirect fixe donc des objectifs similaires à l'initiative pour les glaciers. Mais de plus, elle propose des premières mesures pour atteindre ces objectifs. Les entreprises qui établissent une feuille de route «zéro émission nette» bénéficieront ainsi d'un soutien financier. Une aide est aussi prévue pour remplacer les installations de chauffage et pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. Pour les autres secteurs, des mesures seront définies par la suite, notamment dans la loi sur le CO<sub>2</sub> qui sera débattue cette année au Parlement.

## Attaqué par un referendum

Le contre-projet indirect ayant convaincu le comité de l'initiative de retirer son texte sous condition, l'histoire pourrait s'arrêter là. Mais c'est sans compter sur l'UDC, grand fossoyeur de la politique climatique suisse, qui a réuni les signatures nécessaires contre ce qu'elle qualifie de «poison» pour l'économie et la population. Le texte pour la protection du climat sera donc probablement soumis aux urnes le 18 juin 2023. ■

## L'ATE soutient la loi climat

L'ATE en est convaincue: une mobilité sans énergie fossile est non seulement nécessaire mais également réaliste – notamment par les mesures présentées dans notre masterplan publié l'an passé. L'ATE s'engage dans la campagne en faveur du contre-projet indirect, car un OUI est primordial pour freiner le réchauffement climatique et la disparition de nos glaciers. Plus d'informations: [www.loiclimat.ch](http://www.loiclimat.ch)

Yves Chatton est chargé de campagnes pour l'ATE Suisse et passionné de musique à ses heures perdues.

# Bonne loi malgré quelques défauts

**Aménagement du territoire** Le Conseil des États a mis au point en 2022 la première version du contre-projet indirect à l'initiative paysage. Cette proposition satisfait à l'un des objectifs principaux de l'initiative, à savoir la stabilisation du nombre de bâtiments hors zone à bâtir, mais manque de cohérence.

Par Arno Stuber



© hitzestau

Les zones non constructibles doivent être préservées pour la pérennité de la Suisse.

Ces dernières années, des rapports alarmants ont démontré l'évidente perte de surface libre hors zone à bâtir, au profit de toujours plus de bâtiments, routes et autres constructions. Il devenait alors impératif de mettre un terme au bétonnage de nos meilleures terres agricoles et de nos précieux paysages. Pour répondre à cette problématique, l'initiative paysage a été lancée par diverses associations de protection de l'environnement. L'ATE en faisait partie, aux côtés de BirdLife Suisse, Patrimoine Suisse, Pro Natura et la fondation suisse pour l'aménagement du territoire SL-FP.

## Révision de la LAT2 en réponse

Après près de deux ans de discussions, le Conseil des États a adopté en 2022 un contre-projet indirect à l'initiative paysage. Il a décidé de répondre à cette problématique sous la forme d'une révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT2). Cette révision doit prendre en compte la problématique de

la construction hors zone à bâtir. Il s'agit notamment d'ancrer dans la loi que le nombre de surfaces construites en dehors des zones à bâtir doit rester stable, même si certaines exceptions sont prévues.

Les nouveaux bâtiments d'habitation et infrastructures de loisirs provoquant une forte circulation, ainsi que les routes communales et les places de stationnement supplémentaires ne sont ainsi plus possibles dans les zones non constructibles que si une surface presque aussi grande est libérée de l'asphalte et du béton à d'autres endroits du même canton. Sur ce point, qui consiste à limiter non seulement l'emprise au sol des bâtiments mais aussi, de manière générale, toutes les surfaces bétonnées, le contre-projet va même plus loin que l'initiative ne le prévoyait initialement.

Selon la proposition du Conseil des États, les cantons ont cinq ans pour adapter leurs plans directeurs en conséquence. Passé ce délai, la loi prévoit des mesures claires pou-

vant aller jusqu'à la non-autorisation de projets de construction pour les cantons qui n'y parviennent pas. Le contre-projet atteint ainsi l'objectif principal des initiant-es plus rapidement que l'initiative ne pourra le faire.

## Prochain épisode au Conseil national

Bien que réjouissant de ce point de vue, le contre-projet reste contradictoire car il permettrait aux cantons de définir des zones dans lesquelles il serait autorisé de réaffecter des bâtiments agricoles en habitations ou maisons de vacances. Cela concerne 40 000 bâtiments sur le territoire suisse et entraîne une augmentation du trafic. L'une des principales revendications de l'initiative est justement d'empêcher ce type de conversion. Le Conseil national devra encore corriger au moins ce point, qui correspond à un souhait du canton du Valais.

En plus de l'atteinte évidente au principe de séparation entre zone constructible et zone non constructible, ces transformations engendrent la construction de routes d'accès et de places de parc ainsi que des élargissements aux conséquences néfastes pour les êtres humains comme pour la nature. Cela implique une diminution de surface utile à la biodiversité ou à l'agriculture et une atteinte au paysage.

À l'heure actuelle, les initiant-es conjuguent leurs ressources pour que le Conseil national renverse la vapeur sur ce dernier point, mais aussi pour que l'objectif de stabilisation ne soit pas modifié. L'année 2023 va certainement réserver d'autres surprises encore, et l'engagement de chacun et chacune en faveur de la protection de l'environnement est plus que jamais nécessaire! ■

Arno Stuber est collaborateur protection de la nature et politique pour l'association «Pour la nature, le paysage et le patrimoine bâti».

# Tessin: un chemin de l'école sur mesure

**Mobilité scolaire** Au Tessin, le Pedibus connaît un grand succès et poursuit son développement. Le Pedibus intergénérationnel et le Pedibus Trail font bouger jeunes et moins jeunes.

Par Alessia Campestrin

Le Pedibus enthousiasme le Tessin. Ses débuts datent de 2015 en Suisse italienne – dans l'intervalle on compte plus de 110 lignes. «Les lignes doivent fonctionner selon les attentes des enfants et des parents et répondre à leurs besoins», explique Caterina Bassoli, coordinatrice du Pedibus Tessin depuis 2017. Certaines lignes sont fréquentées par cinq enfants, d'autres par plus de vingt. Le «bus scolaire en basket» passe devant chaque maison pour réunir les enfants qui parcourent ensuite à pied le chemin de l'école, sous la responsabilité d'une personne adulte.

L'activité physique réveille l'enfant en douceur, tout en stimulant son développement. Le Pedibus l'aide ainsi à devenir plus autonome. Grâce à la coordination Pedibus Tessin et à la coordination nationale, le réseau tessinois poursuit lui aussi sa croissance. Ainsi, deux nouveaux projets sont en préparation dans ce canton.

## Contacts intergénérationnels

Depuis 2021, il n'est pas rare de rencontrer des personnes âgées actives sur les lignes de Pedibus tessinoises. Elles y assument la fonction d'accompagnant-e bénévole. Ce Pedibus intergénérationnel est le fruit d'une



Collaboration entre Pro Senectute et l'ATE, le Pedibus intergénérationnel rencontre un joli succès au Tessin.

## Le premier Pedibus Trail au Tessin

Ce printemps, le premier Pedibus Trail sera lancé au Tessin: une combinaison de chasse au trésor et de chemin didactique, basée sur le principe du Rallye Pedibus créé en Suisse romande en 2022. Des informations et des

de plus d'un million d'âmes a fait des expériences qui l'aident à appréhender la circulation avec compétence. «À l'époque, pouvoir parcourir à pied le chemin de l'école a renforcé ma confiance en moi. Conduire les enfants en voiture à l'école, c'est les priver de cette expérience», ajoute-t-elle.

La Coordination Pedibus Tessin tient compte avec souplesse des souhaits et attentes des participantes et participants. L'année dernière, elle a organisé deux journées de formation pour les parents et les autres personnes accompagnantes, ainsi que des formations spéciales pour le corps enseignant. Caterina Bassoli développe en permanence de nouvelles propositions avec les ressources disponibles – et des idées, elle en a encore! ■

Alessia Campestrin est stagiaire à l'ATE Suisse et se souvient avec nostalgie du chemin qu'elle parcourait enfant pour se rendre à l'école.

## L'activité physique réveille l'enfant en douceur, tout en stimulant son développement.

collaboration entre Pro Senectute et l'ATE. Selon Caterina Bassoli, le Pedibus intergénérationnel – après son lancement en Suisse romande – se popularise au Tessin également. Les aîné-es apprécient d'avoir une bonne occasion de prendre l'air et d'être en contact avec des enfants. «Leur contribution est un précieux soutien, tant pour les enfants, que pour les familles et la société tout entière», précise encore Caterina Bassoli.

questions sont affichées sur des tableaux le long du parcours, menant à la découverte d'un trésor.

Pour Caterina Bassoli, il n'y pas de doute: le chemin de l'école est un enrichissement – qu'il soit difficile, demandant beaucoup d'attention à cause de la circulation ou entouré de beaux paysages. «Les souvenirs sont précieux pour chaque enfant. C'est un magnifique cadeau de pouvoir leur offrir de telles conditions.» Elle qui a grandi dans une ville

# «Ce qui compte, c'est de pouvoir choisir»

**Legs** Quelles sont les raisons qui poussent à s'intéresser à la question de notre succession? Pour en savoir davantage, nous avons posé la question à une dame célibataire et à un couple.

Par Anita Weber

## Les offres de l'ATE

- Un testament vous permet de décider, dans le cadre des dispositions légales, ce que vous souhaitez qu'il adienne de votre fortune. Il vous permet de désigner comme héritiers et héritières, non seulement les membres de votre famille ou des proches, mais aussi des organisations dont vous souhaitez soutenir le travail.
- En votre qualité de membre de l'ATE, vous bénéficiez d'une première consultation gratuite par des spécialistes du droit successoral. Vous trouverez également des informations pour la planification de votre succession sur notre plateforme [www.ate.ch/legs](http://www.ate.ch/legs).

## Générateur de testaments

Grâce à notre partenaire, l'organisation «DeinAdieu», vous trouverez sur notre plateforme internet des exemples de testaments et de mandats pour cause d'inaptitude. Ils sont juridiquement corrects et il suffit de les adapter à vos données personnelles.



Un testament clarifie grandement les questions de succession.



© RobertKneschke/AdobeStock

## Tamara L.\*, 60 ans, célibataire, pas de descendance directe.

«J'ai rédigé mon testament, le mandat pour cause d'inaptitude et les directives anticipées il y a une dizaine d'années déjà. J'ai pris cette décision suite à une maladie grave qui m'a fait réaliser que je n'atteindrais peut-être pas l'âge moyen. Comme je n'ai pas de descendance directe, je trouve important de choisir moi-même ce qu'il adviendra de ma succession. Je préférerais léguer ma fortune à mon filleul, plutôt qu'à l'État ou à des parents éloignés.

J'ai commencé par écrire mon testament à partir d'un exemple trouvé sur internet. Quelques années plus tard, je l'ai fait contrôler par un notaire et je l'ai adapté sur ses recommandations pour m'assurer qu'il était juridiquement incontestable. Je l'ai déposé à l'administration de ma commune de domicile. J'ai aussi nommé une exécutrice testamentaire.»

## Le droit des successions révisé

Le nouveau droit des successions est entré en vigueur en 2023. La transmission successorale a quelque peu changé, si bien qu'il peut être judicieux de réviser son testament.

Ce qui a changé:

- La réserve héréditaire des enfants est réduite de moitié.
- La réserve des parents a été supprimée.
- Les couples en instance de divorce peuvent se déshériter sans attendre le jugement.

Le droit des successions ne s'applique toujours pas au concubinat et la masse successorale n'inclut pas le pilier 3a.

## Hanni et Kurt M.\*, 76 et 86 ans, mariés, 2 filles communes, 1 fille du premier mariage de Kurt.

«Nous avons réglé de nombreux aspects il y a 20 ans déjà. Lorsque nous avons vendu notre maison, et ensuite notre maison de vacances, nous avons adapté notre testament. Nous avons bénéficié des conseils de notre notaire, si bien qu'il est juridiquement correct. Nous trouvons important que notre volonté soit respectée par le biais du mandat pour cause d'inaptitude et des directives anticipées. Nous les avons établis il y a longtemps et les mettons à jour régulièrement. Il nous tient à cœur que tout soit réglé pour nos filles. C'est un soulagement pour nous. Nous en avons informé nos filles et elles respectent parfaitement nos décisions.»

\*Les noms ont été changés.

# Universités: quels engagements pour le climat?

Par Laure Berg

**Classement** Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre, les universités doivent elles aussi réduire leurs émissions et notamment leurs déplacements en avion. Dans le premier «University Climate Ranking», l'ATE a analysé leurs objectifs climatiques.

Mettre fin à notre dépendance aux carburants fossiles est un énorme défi. Des efforts sont nécessaires à tous les niveaux et les institutions telles que les universités doivent également y contribuer. Pour ce faire, les données relatives aux émissions doivent être collectées et rendues transparentes. Des objectifs de réduction doivent être fixés et des mesures prises pour atteindre ces objectifs.

L'ATE publie le «University Climate Ranking», un classement qui étudie dans quelle mesure les universités assument leur responsabilité en matière de climat. Cette analyse porte sur 14 universités et écoles polytechniques fédérales. Elle prend en compte les données publiées par ces institutions ainsi que les objectifs qu'elles ont fixés pour les réduire. La transparence autour de cette thématique est également prise en compte.

## Résultats du «University Climate Ranking» de l'ATE

Université	points
Université Neuchâtel	11
Université Berne	10,5
Université Zurich	10,5
Université Genève	10,5
HSG Université Saint-Gall	10,5
EPFZ	10,5
Université de la Suisse italienne	9,5
EPFL	9
Université Bâle	8
Université Lucerne	8
Université Lausanne	6,5
Université Fribourg	4,5
IHEID, Graduate Institute of International and Development Studies, Genève	-1,5
UniDistance Suisse	-2

### Neuchâtel en tête

À la première place, on trouve l'université de Neuchâtel, qui s'est engagée à réduire de 50% le nombre de déplacements en avion de ses collaborateurs et collaboratrices d'ici 2030. Cinq universités – Berne, Zurich, Genève, Saint-Gall et l'EPFZ – obtiennent un même nombre de points et se placent ainsi en deuxième position.

Ces universités se démarquent par des objectifs ambitieux de réduction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>, notamment concernant les voyages d'affaires et plus particulièrement ceux en avion. De plus, elles aspirent à atteindre ces objectifs rapidement et appliquent une communication transparente au sujet de leur empreinte environnementale. Les mesures définies afin d'atteindre les objectifs doivent maintenant être mises en œuvre et faire leurs preuves.

### Limiter l'avion

Les universités les moins bien classées sont celles qui n'ont pas encore défini d'objectifs climatiques concrets – c'est le cas de l'IHEID à Genève et d'UniDistance – ou qui font preuve d'un manque de transparence sur ces données. Quatre universités – celles de Lausanne et de Fribourg, l'IHEID et UniDistance – ne rendent pas compte des émissions de gaz à effet de serre de leur trafic aérien. Dans certains cas, les objectifs de réduction fixés ne sont pas assez ambitieux.

Le trafic aérien représente une part importante dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre des universités. On note cependant une prise de conscience et une évolution des comportements à cet égard. La pandémie a ainsi montré que de nombreux voyages en avion pouvaient être évités grâce aux vidéoconférences. En Europe, de plus en plus de trajets aériens sont transférés sur le rail.



L'Université de Neuchâtel se place au premier rang du classement «University Climate Ranking» de l'ATE.

### Transparence et communication

Les données utilisées pour établir le «University Climate Ranking» proviennent des rapports de durabilité des universités. Les données ainsi récoltées leur ont été soumises afin de s'assurer de leur actualité et ont ainsi permis l'octroi de points basés sur plusieurs critères mesurant le degré d'ambition des universités, la transparence de leurs rapports sur leurs émissions de CO<sub>2</sub> et les quantités que représentent ces émissions. Les points ont été additionnés; un maximum de 12,5 points peut être obtenu, un minimum de -2.

Par ce classement, l'ATE entend favoriser la communication autour des engagements climatiques des universités et encourager la prise d'objectifs concrets et ambitieux. Un projet similaire mais à l'échelle européenne est mené par Transport & Environment, en collaboration avec l'ATE.

La publication des données liées aux émissions de CO<sub>2</sub> des universités comme des entreprises participe à une prise de conscience et à un changement de comportement à l'échelle institutionnelle – des démarches nécessaires pour atteindre les objectifs climatiques de la Suisse. ■

Laure Berg est stagiaire à l'ATE Suisse. Elle aime se déplacer à pied et en profite pour observer tout ce qui se passe autour d'elle.

# Pas seulement en ligne ou sur papier

**Transports publics** Les jours des automates à billets sont-ils comptés? Avant de supprimer un canal de vente, il faut pouvoir proposer une solution de recharge fonctionnelle et simple. Vouloir tout miser sur le téléphone portable serait une erreur.

Par Nelly Jaggi

**E**n Suisse, voyager avec les transports publics (TP) est une opération relativement simple: il suffit de se munir d'un titre de transport. Une grande partie du mérite en revient à l'Alliance Swisspass qui s'engage pour un accès facilité aux TP – un objectif en phase avec la stratégie de l'ATE. Or cette organisation des transports publics vient d'an-

permet d'imaginer d'autres extensions: par exemple, un système intelligent qui calculerait, à posteriori, le tarif le plus avantageux pour le parcours effectué et le débiterait ensuite de la carte.

Les raisons pour lesquelles certaines personnes choisissent de ne pas acheter leur billet en ligne sont nombreuses et variées.

## Viser la simplicité

«Avant de supprimer l'important canal de vente que sont les automates, il faut pouvoir proposer une alternative – sans quoi, le service public subira un nouvel appauvrissement», constate Edward Weber. Il faut à tout prix empêcher une perte d'attractivité des TP. «Inciter davantage de gens à opter pour les TP à la place de la voiture doit rester un objectif majeur.» Pour que cette ambition se concrétise, une alternative au billet électronique ne devrait pas être plus compliquée qu'un achat à l'automate.

Alliance Swisspass entrevoit de révolutionner l'actuel système de titres de transport: suppression des structures fixes et des communautés tarifaires pour davantage de flexibilité. «Nous soutenons tous les efforts visant à simplifier l'utilisation des TP et à toucher un plus large public. Mais ça ne doit pas se faire sur le dos de la clientèle actuelle», insiste Edward Weber. De même, ce n'est pas à la clientèle de supporter les risques: en cas de batterie vide ou de panne du système en ligne, un plan B s'impose. ■

**«Les efforts visant à simplifier l'utilisation des TP ne doivent pas se faire sur le dos de la clientèle.»**

Edward Weber, responsable de projet «mobilité de l'avenir»

noncer qu'elle entend miser uniquement sur la billetterie électronique d'ici 2035.

Il est un fait que les automates à billets sont de moins en moins utilisés. Sur certains automates, il se vend moins de 10 billets par jour, soulignait le Tagesanzeiger en 2018 déjà. Sur les 1460 automates de cette époque, seuls 1050 seront encore en service d'ici la fin 2023. Jusqu'à nouvel avis, les CFF envisagent de conserver au minimum un automate à billets par gare.

## Une alternative s'impose

L'ATE ne voit aucun inconvénient à ce que les transports publics augmentent leur attractivité par des progrès techniques. Toutefois, vouloir miser uniquement sur le téléphone portable et le Swisspass est un peu maigre. «Les TP doivent rester accessibles pour tout le monde. Il faut donc offrir une solution de recharge au téléphone portable», explique Edward Weber, responsable du projet «mobilité de l'avenir» à l'ATE Suisse. Cela peut être un automate ou un guichet.

Un système de prépaiement pourrait être une autre solution envisageable, comme celui qui est actuellement testé dans les Grisons: le titre de transport est une carte de débit qui permet de voyager sur l'itinéraire de son choix. Le principe du prépaiement

L'âge figure de moins en moins au nombre de celles-ci, puisque 90% des personnes âgées voyagent déjà avec un téléphone dans la poche. Ce n'est par contre pas le cas des plus jeunes enfants. Une solution s'impose également pour les personnes qui ne disposent pas de moyen de paiement électronique ou pour celles qui ne souhaitent pas être «surveillées».



Par le biais de l'application, au guichet, sur le site internet ou aux distributeurs: les billets sont essentiels dans l'activité des entreprises de transport, quelle que soit la manière dont ils sont achetés.



# Les ramoneurs roulent en électrique



Consciente des enjeux environnementaux, l'entreprise familiale «Nacht Ramonage» a décidé d'agir. En misant sur des utilitaires électriques, elle se veut innovante et tournée vers l'avenir.

Par Alessia Campestrin

La première neige de la saison tombe sur le village de Schliern bei Köniz (BE). «Je n'étais pas certain, mais l'utilitaire électrique démontre sa fiabilité», constate David Gerber, qui gère «Nacht Ramonage» avec son collègue Patrick Nacht. La flotte de l'entreprise compte trois des véhicules électriques: le plus ancien est un Renault Kangoo E-Tech, suivi d'un Nissan e-NV200 et du «petit dernier», le nouveau Toyota Proace Electric.

Depuis sept générations, l'entreprise familiale poursuit son développement selon la devise «L'innovation est chez nous une tradition». Fidèle à ce principe, elle a construit un siège administratif répondant aux normes Minergie et équipé de panneaux photovoltaïques sur le toit. Si l'énergie ainsi produite a encouragé l'achat d'un premier utilitaire électrique, ce n'est pas uniquement la possibilité de recharger gratuitement le véhicule à sa propre installation qui a été décisive: «La curiosité de découvrir des nouveautés a aussi joué un rôle important», admet Patrick Nacht.

## Des conditions qui offrent des perspectives

Les coûts d'acquisition d'un utilitaire électrique ne sont pas négligeables pour une petite entreprise du calibre de «Nacht Ramonage». À cet égard, le rabais de flotte dont elle a pu profiter auprès de Renault aura été très précieux. À terme, les modèles élec-



David Gerber et Patrick Nacht devant leur nouvel utilitaire électrique, un Toyota Proace Electric.

le Toyota Proace Electric est le seul utilitaire de ce type à offrir toute la place nécessaire au matériel de ramonage.

Les deux chefs d'entreprise sont satisfaits de leurs acquisitions, mais ils restent conscients de leurs limites. Il ne serait en effet pas réaliste de passer à l'électrique pour la totalité de leurs véhicules, explique Patrick Nacht: «Dans l'entreprise, nous n'avons ni la place, ni le temps pour la recharge.» Mais ils

David Gerber travaillent en alternance, il y a toujours un véhicule qui recharge au courant domestique, pendant que les autres sont en service. L'idéal serait de recharger chez la clientèle et de payer directement.

## Pratique en ville

L'autonomie est toutefois suffisante pour une utilisation par le personnel, y compris par temps froid et avec une lourde charge. L'entreprise est active dans la région de Berne. Les deux artisans apprécient tout particulièrement les qualités des utilitaires électriques dans l'espace urbain.

Dans la perspective du renouvellement de la flotte, Patrick Nacht a déjà essayé le nouveau VW Caddy Probe électrique. La curiosité de l'entreprise pour les progrès écologiques est encourageante et en inspirera certainement d'autres. Le climat a besoin de tels états d'esprit positifs – mais également de davantage de stations de recharge. ■


Alessia Campestrin est stagiaire à l'ATE Suisse et a apprécié découvrir l'engagement de cette entreprise familiale.

## Le climat a besoin de tels états d'esprit positifs – mais également de davantage de stations de recharge.

triques sont plus économiques à l'usage que ceux à moteur thermique, notamment grâce aux économies permises au niveau des frais de service et de carburant ainsi qu'à la batterie garantie pendant 10 ans. C'est donc très logiquement que l'entreprise a opté pour l'acquisition de modèles électriques supplémentaires. Un critère additionnel a joué un rôle décisif pour l'achat du dernier modèle:

s'organisent en fonction, par exemple en n'attendant pas que la batterie soit vide pour la recharger – aussi en dehors de l'entreprise. Et à l'avenir, avec la multiplication des stations de recharge, cette opération devrait devenir plus facile encore. Le temps de recharge – elle prend trois heures avec une borne rapide – est aussi l'occasion de remplir des tâches administratives. Comme Patrick Nacht et



A close-up photograph of a person wearing a white lab coat and light-colored gloves, working in a laboratory. The person's face is partially visible in the upper left corner, looking down. The background is a plain, light-colored wall. The overall tone is professional and scientific.

Autrefois synonymes de progrès et de modernité, les autoroutes grisâtres qui balafrent le paysage suisse incarnent la mobilité d'hier. Il est temps de mettre fin au règne de la voiture privée pour laisser place à des solutions d'avenir, plus respectueuses de la nature et de l'être humain.

# Stop à l'extension des routes

# Cinq trèfles et du retard au démarrage

Par Hans Kaspar Schiesser

La Suisse ne s'est pas précipitée pour construire son réseau autoroutier. Alors qu'elle a commencé par le bétonner de manière abrupte dans les années 1960, elle l'a ensuite mieux intégré au paysage, notamment en raison de la pression de l'ATE. La résistance a atteint son apogée vers 1988 dans le district du Knonau, d'une part sur le plan politique, et surtout en matière d'inventivité.

**D**ans le cadre d'une exposition qui a eu lieu en 1927, Willy Sarbach, apprenti ferronnier bâlois, s'est retrouvé devant la question d'un concours: «Comment s'y prendre pour que des routes à fort trafic et à quatre voies se croisent sans heurt au nord des Alpes, alors même qu'un tel projet n'a encore jamais été réalisé à ce jour?» Le défi était lancé par une association allemande baptisée «HaFraBa», pour «Hambourg-Francfort-Bâle».

## **Idee reprise par le nazisme**

Après avoir observé différents carrefours de ce type à Bâle, Willy Sarbach a eu une idée, devenue aujourd'hui très courante: l'échangeur autoroutier en forme de trèfle, pour lequel notre homme a obtenu en 1929 un brevet du Bureau fédéral de la propriété industrielle à Berne. Il ignorait encore qu'en 1916 aux États-Unis un ingénieur civil du nom de Hale avait eu une idée similaire, même si elle n'avait pas véritablement abouti.

Les autoroutes sont toutefois restées à l'état de concept. Ce n'est qu'en 1933 que le régime nazi découvrit la valeur d'une voie express, en y incluant le trait de génie de Willy Sarbach. En mai 1935, on a ainsi inauguré 22 kilomètres de la «HaFraBa» près de Darmstadt. L'échangeur de Schkeuditz, à proximité de Leipzig, a été réalisé en 1938 selon les plans de notre Bâlois. Pas loin de 3900 kilomètres de routes à quatre voies sillonnaient l'Allemagne en 1943.

## **La spécificité autoroutière suisse**

La Suisse a donc modestement contribué à l'histoire des routes européennes à grand débit en 1929, avant même leur concrétisation. Puis elle s'est occupée d'autres choses avant de se réveiller dans les années 1960.

Les premières autoroutes sont apparues en 1955 à Horw, près de Lucerne, en 1962 à Grauholz, dans les environs de Berne, et surtout pour l'Expo 64 entre Genève et Lausanne. Bien qu'aucune innovation technique n'était plus possible depuis longtemps, les Helvètes ont établi quelques records, jusqu'aux actuels 2254 kilomètres du réseau des routes nationales.

## **Des records malgré tout**

Selon la devise «nous en avons les moyens», outre notre réseau ferroviaire le plus dense en Europe, notre réseau autoroutier vient en deuxième place après celui des Pays-Bas. Et puisqu'il est question de moyens, rappelons que la Suisse construit également les autoroutes les plus chères. Un kilomètre revient à environ 8 millions de francs en France, à 30 millions en Allemagne, et chaque kilomètre de la Transjurane (A16) nous a coûté 70 millions. En ce moment, l'Office fédéral des routes débourse 450 millions pour contourner Viège sur quatre kilomètres et demi. On a même vu la facture de certains kilomètres atteindre un quart de milliard.

Cela s'explique par un autre record: notre pays est celui qui compte le plus de raccords en Europe. Les autoroutes suisses sont toujours vendues comme des axes de transit, alors qu'en réalité, elles servent à des trajets pendulaires de moyenne distance. On entre le matin à Morges pour sortir onze kilomètres plus loin à Lausanne-Vidy et, pendant neuf minutes (si le trafic est fluide), plus besoin de se soucier de ces cyclistes pénibles ni de ces passages piétons qui obligent à ralentir.

L'abondance d'argent pour la construction d'autoroutes est – ou a longtemps été – une spécificité helvétique. Perçue depuis 1962, la surtaxe douanière sur les carburants a automatisé le financement des routes nationales. Pour le moment, elle a résisté à presque toutes les politiques d'économies et de freins aux déficits.

## **Autoroute et démocratie: un tracé sinueux**

La démocratie semi-directe aurait pu figurer sur la liste des spécificités. Hélas, elle a moins bien fonctionné qu'un moteur à essence alimenté au diesel, en particulier au début de l'ère autoroutière. Prenons l'exemple de Robert Ruckli, jadis directeur du Service fédéral des routes et des digues: sitôt débarrassé des sceptiques, il a voulu lancer les travaux, allant jusqu'à affirmer qu'il passerait outre tout résultat de votation opposé à la vision de son office (ainsi que l'explique

Th mas Schärer dans son brillant essai «Vom Kampf gegen den Beton» [litt. «De la lutte contre le béton», non traduit à ce jour], publié en 1999).

Voilà comment, dans le canton de Vaud, la ville de Morges a été brutalement coupée en deux par l'autoroute de l'Expo 64, en dépit des vives protestations. Quant au petit tronçon autoroutier de Horw, une photo prise en 1955 y montre des voitures fonçant sur la piste de gauche à deux mètres des habitations, avec pour les séparer un grillage d'à peine 90 centimètres de hauteur. De l'autre côté, un sentier longe la double voie en direction d'Uri. Entre les deux, une étroite bande herbeuse, mais pas de clôture.

### Résister à la folie

Heureusement, même sans l'ATE, les projets les plus fous n'ont pas tous vu le jour. Sinon, à Berne, une autoroute à six voies traverserait la Schanze sous l'université et empêcherait tout agrandissement de la gare. Et à Zurich, un nouvel îlot serait sorti du lac pour soutenir l'autoroute traversante, laquelle aurait abîmé pour toujours la vue sur le Vrenelisingärtli depuis la Schanzenbrücke. Le pont qui enjambe sauvagement Flamatt montre, aujourd'hui encore, que la tradition fédérale du consensus a connu quelques ratés à l'aube de l'engouement autoroutier.

Peut-être avec un coup de pouce divin, le couvent de capucins de Faido a été le premier à gagner contre un tracé qui aurait coupé un village en deux. Depuis lors, l'autoroute du Gothard bourdonne en permanence de l'autre côté de la vallée. La liaison du Rawil, entre l'Oberland bernois et le Valais, a probablement été la seule à finir à la poubelle, en 1986 – d'une part en raison d'une prometteuse initiative écologiste et d'autre part à cause des dommages prévisibles sur un lac de retenue voisin.

L'Ypsilon zurichoise, elle aussi, est restée inachevée grâce à la résistance d'une organisation issue en quelque sorte de l'aile verte du TCS et dont l'activité a commencé vers 1979: l'ATE. Imaginé en 1955, l'Ypsilon visait à réunir deux autoroutes au Letten, en plein centre-ville de Zurich. Un projet approuvé par le

Conseil fédéral en 1962. L'opposition à la construction de ce monstre si proche de la «City» a pris de l'ampleur au début des années 1970.

Deux initiatives populaires ont échoué en 1974 et 1977. Les funérailles de l'Ypsilon ont toutefois eu lieu discrètement en 1986, et on ignore si la Confédération a depuis lors remercié les écologistes de l'avoir empêchée de défigurer Zurich sur la Limmat.

### Trèfles de deux à cinq feuilles

En 1960, les quelque 1'500 kilomètres de routes nationales devaient coûter une douzaine de milliards à la Confédération. On a aujourd'hui atteint la centaine. Rien que l'entretien, la rénovation et les constructions minimales de nouveaux tronçons ont englouti trois milliards en 2022.

Dans les années 1980, une fois le pic de construction des autoroutes dépassé, le mouvement écologiste s'est rapidement étoffé. Il lui a dès lors paru judicieux de lancer des initiatives, au moins contre les autoroutes à faible trafic ou les tracés parallèles dévoreurs de terres. Actuellement encore, certains tronçons sont à peine plus fréquentés que des artères de transit. Par exemple la Transjurane, avec un trafic quotidien de 14 400 véhicules, et l'autoroute du Gothard, avec 22 800 passages en moyenne.

Sous l'égide de l'ATE, les quatre initiatives dites «du trèfle» ont uni leurs forces en 1987: contre la ligne Zuchwil-Bienne, contre la traversée du district du Knonau, contre le tronçon Yverdon-Morat et contre la Transjurane. La quatrième initiative a été retirée.

### Une imagination sans précédent

L'opposition à la N4 dans le Säuliamt est quasiment devenue mythique dans l'histoire de la lutte contre les projets nuisibles à l'environnement. Le «groupe de travail pour un district du Knonau sans autoroute», l'ATE et avant tout les «jeunes du

Säuliamt» ne se sont pas contentés de nouer des coalitions improbables avec la droite et des organisations paysannes: elles et ils ont aussi bénéficié du soutien de toutes les organisations culturelles locales et montré une inventivité sans précédent dans la résistance légale et non violente. La vidéo consacrée à la N4 a remporté un prix du cinéma à Lugano. Des vaches du Säuliamt se sont même baladées devant l'hôtel de ville de Zurich, en signe de protestation.

Malgré tout, les trois initiatives populaires ont échoué dans les urnes en 1990, avec seulement 31 à 34% de «oui». Thomas Schärer analyse ainsi ce changement d'attitude: «Les questions d'écologie avaient touché de larges pans de la population lors du débat sur la mort des forêts ainsi qu'après les catastrophes de Tchernobyl et Schweizerhalle, au milieu des années 1980, mais l'intérêt était déjà retombé. De plus, dans une période de stagnation économique, des sujets comme l'emploi et la sécurité sociale attirent davantage l'attention.»

Il est toujours délicat de trouver le bon moment pour voter, dans une démocratie où les délais de traitement sont longs. Maigre consolation pour l'ensemble du mouvement, les autoroutes suisses sont tout de même devenues un peu plus sages de l'environnement.

En Allemagne, la «HaFraBa» a été achevée en 1962 avec l'ouverture de la dernière partie à Fribourg-en-Brisgau. La Suisse a là aussi apporté une petite contribution, tragique cette fois. Près de Neuchâtel, entre Bâle et Fribourg, un nouveau tronçon venait d'être inauguré. Un piéton suisse qui n'avait encore jamais vu d'autoroute dans son pays a voulu la regarder de plus près et, s'aventurant sur la chaussée, s'est fait écraser. ■

Hans Kaspar Schiesser a été responsable de la politique des transports à l'ATE dans les années 1990.

**CONSTRUCTION DES ROUTES:  
UN CERCLE VICIEUX**

# Le pire de tous les moyens de transport

Par Selim Egloff

Vouloir continuellement étendre l'infrastructure automobile contre tout bon sens a des conséquences qui vont au-delà de la crise climatique. La politique actuelle conduit à une impasse.

Ça bouchonne sur les routes de Suisse! Ces dernières années, les heures d'embouteillage – à l'exception notoire de la période de confinement liée à la pandémie de Covid-19 – n'ont cessé d'augmenter. À maints endroits, aux heures de pointe, le réseau autoroutier suisse est saturé voire à l'arrêt. Les points névralgiques et leurs solutions de contournement sont depuis longtemps connus de tout le monde – notamment du fait que la radio nous en informe jour après jour.

Les milieux économiques et les partis bourgeois n'ont de cesse de répéter qu'on se trouve à l'aube de l'effondrement du système routier, menaçant de paralyser le pays tout entier. Pour qui se souvient des promesses de la politique des transports de ces dernières décennies, cette crise permanente de la route a de quoi étonner. Une bonne partie du réseau des routes nationales n'a pas plus de 30 ans et les tronçons initiaux ont déjà été élargis plusieurs fois. Pour chacune de ces extensions, l'argument avancé était le même: «Le trafic sera plus fluide!» Et voilà qu'aujourd'hui les problèmes auxquels la troisième génération d'automobilistes se trouve confrontée sont exactement les mêmes.

L'utilisation de l'espace routier – qui représente plus du quart de la surface construite en Suisse – est spectaculai-

rement inefficace. Dans notre pays, les voitures – dont la taille ne cesse d'augmenter – ne transportent que 1,1 per-

sonne en moyenne en trafic pendulaire et 1,9 pour les activités de loisirs. Vouloir combattre l'engorgement du trafic routier par de nouveaux contournements n'est pas la bonne méthode. Pour avoir un avenir, les transports routiers doivent avant tout se plier à un régime amincissant.

**Aux heures de pointe, le réseau autoroutier suisse est saturé voire à l'arrêt. Les points névralgiques sont connus de tout le monde – notamment du fait que la radio nous en informe jour après jour.**

sonne en moyenne en trafic pendulaire et 1,9 pour les activités de loisirs. Vouloir combattre l'engorgement du trafic routier par de nouveaux contournements n'est pas la bonne méthode. Pour avoir un avenir, les transports routiers doivent avant tout se plier à un régime amincissant.

## Une logique dépassée

Insouciant, l'Office fédéral des routes (OFROU) persiste dans sa logique dépassée de vouloir résoudre les problèmes de circulation par davantage de routes. Pourtant, l'OFROU, tout comme la science des transports, connaissent parfaitement les risques et les effets secondaires: Les routes appellent le trafic. Ainsi, par exemple, l'OFROU prévoit l'élargissement du viaduc de Felsenau à Berne pour 2040. Pourtant, on sait déjà

que les mesures de délestage du Grauholz – l'extension à huit voies de l'autoroute à l'est de Berne prévue pour cette

## Fausse solution

L'amélioration résultant de la construction de nouvelles routes n'est que passagère. Les nouvelles capacités disponibles invitent à circuler davantage: davantage de gens envisagent d'utiliser le nouveau tronçon pour leurs déplacements et planifient leurs lieux de domicile, de travail ou de loisirs en conséquence.

L'élargissement d'une autoroute augmente également les distances parcourues, puisqu'on y roule non seulement plus vite, mais également plus souvent. C'est alors qu'un cercle vicieux s'amorce jusqu'à épuisement des capacités. Il est aussi illusoire de croire qu'une extension autoroutière serait un remède contre les émissions polluantes engendrées par un embouteillage.

La stratégie routière surdimensionnée menée par la Confédération dans les années 60 était basée sur le concept

**LES SOLUTIONS D'HIER CRÉENT  
LES PROBLÈMES DE DEMAIN.**

de villes conçues pour la voiture, avec une desserte des centres urbains par des routes à haut débit de plusieurs voies sur le modèle américain. C'est grâce à la résistance active de la population locale que les pires projets ont pu être évités. Certaines des réalisations qui se sont tout de même imposées apparaissent aujourd'hui encore comme des plaies béantes dans le paysage urbain. Mais les problèmes de transport subsistent et ne font qu'empirer.

#### Un danger pour les autres

La population a compris depuis longtemps qu'un tel système ne pouvait pas fonctionner. Les déplacements des uns sont avant tout une nuisance pour les autres. C'est dans les villes que le phénomène est le plus visible. Nulle part ailleurs la pollution sonore, les effets négatifs de la circulation routière sur la qualité de l'air et les risques pour les personnes les plus vulnérables sur la chaussée n'apparaissent avec autant d'acuité. Étonnamment, c'est là aussi que la proportion de ménages sans voiture privée est la plus forte.

Par ailleurs, la forte densité du trafic routier est la principale raison évoquée en Suisse par les personnes qui craignent de se déplacer à vélo ou à pied, alors qu'elles seraient volontiers disposées à le faire. Pour les enfants, les personnes âgées ou les gens qui ne peuvent pas conduire une voiture, l'obstacle que constitue le trafic routier s'exprime plus durement encore.

#### Effets secondaires

Au nombre des effets secondaires, il faut inclure des phénomènes qui apparaissent loin des autoroutes. En effet, l'extension des principaux axes routiers non seulement détruit de précieuses zones de cultures et appauvrit la biodiversité, mais elle étend ses effets néfastes bien au-delà.

Plus les gens se déplaceront en voiture, plus il faudra créer des parkings près des centres commerciaux, des sites

de loisirs et des lieux de travail. Logiquement, chaque voyage en voiture nécessite au moins une place de parc au départ et une à l'arrivée. Et plus la voiture détruira la nature, plus les gens auront tendance à s'établir dans des zones à faible desserte en transports pour fuir le trafic et y construire dans la verdure une maison familiale et son garage.

#### Rejets nocifs

Les conséquences de l'extension continue des routes sont particulièrement nuisibles aux écosystèmes et à la santé. En cas de déboisement pour la construction de routes, des reboisements sont certes entrepris à titre de compensation, mais au détriment de l'agriculture. Cela

Financièrement également, les nouvelles routes sont un non-sens. Ainsi, le budget prévu pour le contournement partiel de Saint-Gall permettrait de réactiver le réseau de tram sacrifié dans les années 50 sur l'autel de la foi en la voiture.

#### Les transports ont besoin d'efficace

De tous les moyens de transport, l'automobile est de loin le moins efficace par rapport à la surface utilisée. Dans notre pays densément peuplé, elle n'est pas une solution d'avenir. Les milieux qui se soucient de l'efficace de l'infrastructure en considération de la croissance de la population devraient s'investir pour un système de transport ménageant les res-

## Insouciant, l'Office fédéral des routes persiste dans sa logique dépassée de vouloir résoudre les problèmes de circulation par davantage de routes.

accentue encore le recul des surfaces arables déjà restreintes, affaiblit l'agriculture suisse et, par la même occasion, la sécurité d'approvisionnement du pays – sans parler de la grave pollution des sols par les métaux lourds due aux gaz d'échappement.

L'émergence de la voiture électrique ne résoudra de loin pas tous les problèmes environnementaux. Et le jour où toutes les voitures seront électriques, l'usure des pneus restera la principale source de microplastiques. Ceux-ci s'accumulent dans les endroits les plus reculés de la planète, se déposant dans les eaux et les êtres vivants. Les nuisances de la pollution sonore sont les plus connues. Mais la voiture électrique n'y changera rien, puisque dès 30 km/h c'est le bruit de roulement qui domine.

sources et l'espace et favorisant les personnes les plus vulnérables au lieu de les refouler par une déferlante de tôle sur la chaussée. Vouloir améliorer la mobilité de la population par l'extension du réseau autoroutier est une illusion: on obtient le résultat inverse. ■

Selim Egloff est responsable de projets de politique des transports à l'ATE Suisse. Il apprécie que la bretelle autoroutière prévue devant sa fenêtre durant son enfance n'ait jamais été réalisée.

**DAVANTAGE DE ROUTES,  
DAVANTAGE DE VOITURES**

# Des routes en suffisance

Par Nelly Jaggi

Celles et ceux qui réclament de nouvelles routes de contournement ou l'extension d'autoroutes ignorent les changements politique et économique survenus ces dernières années. Dans le canton de Berne, la population aura le dernier mot en mars.

Ces dernières années, la poursuite de la croissance du trafic automobile a à nouveau été clairement rejetée à plusieurs reprises, et des alternatives ont été exigées. Au niveau national, la «Stratégie climatique à long terme» de la Confédération fixe l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Des initiatives de villes ou des contre-propositions de poids à Aarau, Bâle, Lucerne, Saint-Gall, Winterthour, Zurich et Genève ont été acceptées à une large majorité.

À Berne, le peuple s'est prononcé en faveur de la neutralité climatique d'ici 2050. Pas moins de sept projets d'extension autoroutière sont cependant en cours dans le canton de Berne. L'imposant élargissement à huit voies au Grauholz est l'un des cinq projets figurant dans le programme de développement stratégique des routes (PRODES) 2023.

L'opposition qui s'exprime aujourd'hui montre que des projets aussi radicaux ne sont pas dans l'air du temps. Elle émane de la population, mais le gouvernement de la ville de Berne s'est également prononcé contre. Certes, le Conseil fédéral agit dans le cadre du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), mais les importantes évolutions économiques et sociales de ces dernières années ne peuvent pas être simplement ignorées.

## La résistance porte ses fruits

Dans le canton de Berne, l'opposition à deux autres projets de construction routière a déjà porté ses fruits. La section

bernoise de l'ATE et ses partenaires ont lancé avec succès un référendum contre les projets de routes de contournement dans l'Emmental et l'Oberaargau. Les plus de 23 000 signatures récoltées montrent que ces deux projets coûteux et nuisibles à l'environnement ne sont pas souhaités par de nombreuses personnes.

Le projet de contournement d'Aarwangen, qui a coûté des millions, est sur la sellette: conçu il y a trente ans, il est aujourd'hui totalement hors du temps. Les deux projets sont en contradiction avec la stratégie globale de mobilité du canton de Berne, basée sur quatre piliers: «éviter (les transports), transférer, organiser de manière supportable et mettre en réseau». C'est justement la mise en réseau numérique, c'est-à-dire l'usage combiné de différents moyens de transport et le partage accru de véhicules, qui devrait augmenter l'efficacité du système de transport – une contradiction douloureuse au regard des routes supplémentaires prévues.

## Les alternatives existent

Comme si souvent, les extensions routières sont présentées à la population locale comme la seule solution – les localités concernées d'Aarwangen et d'Oberburg ont incontestablement un problème de circulation. Mais les alternatives, bien réelles, sont volontiers négligées. Déplacer le problème n'est pas la solution.

Dans le cas d'Aarwangen, la variante en tunnel du trajet actuellement routier du «Bipperlisi», un train régional reliant Soleure et Langenthal, serait une alter-

native. «Une fois de plus, le canton de Berne s'assied sur ses propres principes et persiste dans une vision bétonnée. Il existe pourtant des alternatives durables, comme le montre par exemple l'idée d'un tunnel ferroviaire sous Aarwangen, jamais examinée», explique Christoph Waber du groupe régional ATE Oberaargau -Emmental.

## Le référendum, en dernier recours

Un regard sur d'autres projets d'extension confirme que des concepts datant de la nuit des temps ne correspondent plus à la volonté populaire actuelle. Dans le cas de la résistance contre l'axe ouest biennois, le pragmatisme, l'expertise, la patience, la ténacité et la proximité avec les citoyens et citoyennes ont mené au succès. En 2020, les Zurichois-es ont rejeté le projet de tunnel du Rosenberg, et en automne 2021, les Nidwaldien-nes ont refusé la route de délestage de Stans Ouest. En 2007 déjà, le canton du Tessin avait dit non à la bretelle d'accès à l'autoroute de Locarno: un référendum avait été lancé contre le tracé critiqué à travers la plaine du Magadino. Le projet de raccordement de Locarno au réseau des routes nationales n'est pas pour autant abandonné.

Ces exemples montrent qu'une réorientation de la construction routière est nécessaire. Si le Parlement devait approuver une mise à jour du programme STEP Routes dans sa forme actuelle complètement dépassée, l'ATE se verrait dans l'obligation de lancer un référendum. ■



# NOUS VOULONS UNE PLANIFICATION QUI PLACE L'ÊTRE HUMAIN AU CENTRE PLUTÔT QUE LA VOITURE!

## Coup de frein sur les autoroutes européennes

jeuneate

Par Camille Marion

Par-delà nos frontières, des voix s'élèvent contre les politiques archaïques de planification et de développement des infrastructures routières. Exemples en Allemagne et au Royaume-Uni.

«**N**ous sommes sur une autoroute de l'enfer climatique, avec notre pied sur l'accélérateur.» Ces mots alarmants d'António Guterres marquaient en novembre dernier l'ouverture en Égypte de la COP27, la Conférence de l'ONU sur le climat.

La métaphore asphaltée est bien choisie puisque le transport routier représente la proportion la plus élevée des émissions globales du secteur. La loi européenne sur le climat vise zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. Le Parlement européen légifère en priorité sur les objectifs de réduction de CO<sub>2</sub> appliqués aux États membres et enjoint ces derniers à prendre les mesures nécessaires aux niveaux national et international pour atteindre le statut de premier continent climatique-neutre d'ici 2050.

En matière de mobilité, la plupart des mesures concernent la promotion des carburants à faible teneur en carbone ou des voitures électriques, ainsi que sur l'encouragement d'un transfert modal vers les transports publics. Pourtant, les infrastructures routières jouent un rôle prépondérant dans la définition d'une mobilité respectueuse de l'environnement. Les récents exemples allemands et gallois devraient inspirer les pays voisins.

### Allemagne: investir pour l'avenir

L'histoire d'amour entre l'Allemagne et la voiture connaît quelques sinuosités. Le pays de l'industrie automobile innovante et des autoroutes à vitesse illimitée

est rattrapé par la réalité environnementale. Dans un sondage mené à l'échelle nationale et publié en janvier dernier, quatre personnes interrogées sur cinq se disent favorables à l'abandon de nouvelles autoroutes si cela permet de protéger le climat.

Le sondage a été commandé par Greenpeace, qui estime que la planification actuelle ignore complètement la protection du climat. «Seuls les critères économiques et la manière dont le trafic se développe sont pris en compte. Or, c'est l'infrastructure qui détermine si les émissions de CO<sub>2</sub> dans les transports vont enfin diminuer», déplore l'organisation environnementale.

Dans son Plan fédéral des voies de communication, le ministère des transports allemand définit les priorités des 15 prochaines années en matière de routes nationales, de voies navigables et de chemins de fer. Le plan actuel est valable jusqu'en 2030 mais peut encore être modifié, ce qui est aussi nécessaire qu'urgent pour Greenpeace puisque les nouvelles autoroutes prévues conduiront à la destruction de vastes surfaces de forêt, de prairies et de landes. Bonne nouvelle: un examen des besoins est actuellement en cours et s'accompagne d'un processus de dialogue entre le gouvernement et les associations environnementales.

### Pays de Galles: temps de réflexion

Au Royaume-Uni aussi, la politique de développement du réseau routier suscite une remise en question. Au Pays de Galles, les

autorités ont suspendu l'ensemble des futurs projets de construction routière afin d'en examiner la pertinence.

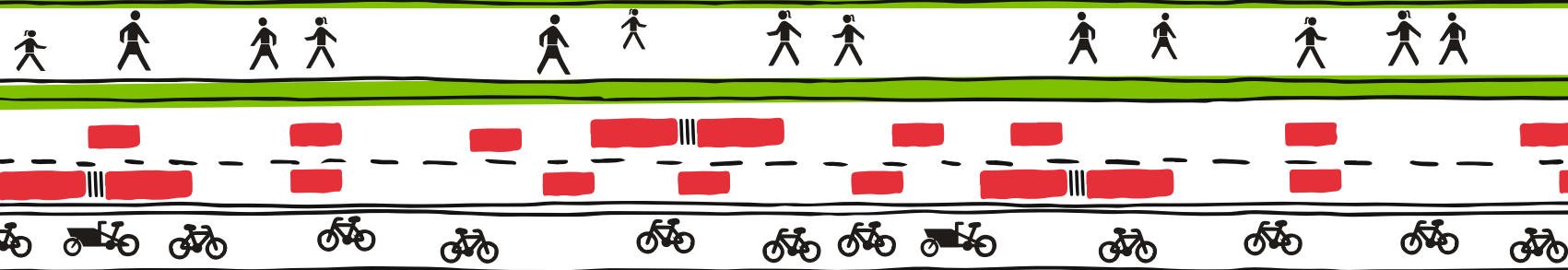
«Nous devons cesser d'investir dans des projets qui encouragent la population à conduire, et dépenser davantage d'argent pour entretenir nos routes et investir dans de vraies alternatives qui donnent aux gens un choix significatif», déclarait alors Lee Waters, vice-ministre du changement climatique.

L'examen devrait déterminer comment le gouvernement peut réorienter les dépenses vers un meilleur entretien des routes existantes plutôt que d'en construire de nouvelles. Cela devrait également encourager la création de voies de bus, de pistes cyclables et autres infrastructures de transport durables.

### Changer de cap

L'urgence climatique s'invite sur les routes de toute l'Europe. Au-delà de la grogne contre la planification de projets autoroutiers et d'infrastructures d'un autre temps, des gouvernements débattent d'une limitation de la vitesse sur les autoroutes afin de réduire les émissions. Ailleurs, des activistes bloquent la circulation, usant de la désobéissance civile pour interpeller les politiques.

Qu'elles proviennent des autorités ou du peuple, les revendications en faveur d'une remise en question des politiques concernant le transport routier émergent. Les débats sont nécessaires, et le changement de cap est urgent. ■



# Suivre de nouvelles voies

Par Andreas Käsermann

Ce n'est pas un secret: tenter d'absorber le trafic en construisant de nouvelles routes est un emplâtre sur une jambe de bois. Mais la Confédération tient toujours à appliquer ce remède. Il existe pourtant d'autres solutions.

**V**ous souvenez-vous de Marty McFly, l'adolescent de la trilogie «Retour vers le futur», qui traversait le temps en jeans, chemise de flanelle, sans quitter son skate-board et sa guitare? Doc Brown, son acolyte déjanté mais génial lui a permis de sauter d'une époque à l'autre sans prendre une ride.

Les prophéties des films des années 1980 sont loin de s'être toutes réalisées. Nous n'avons pas de voitures volantes et les autoroutes ne s'élèvent pas dans le ciel pour absorber le trafic toujours plus dense. En revanche, une chose est sûre: sur les routes, nombre d'usagères et usagers se disputent la chaussée.

Il y aurait pourtant d'autres manières de faire. Le travail à domicile fait partie

des solutions. Ces trois dernières années de pandémie nous ont montré que c'était faisable dans de nombreux secteurs, notamment aussi grâce à la numérisation qui ne cesse de progresser. Si toutes les personnes actives restaient chez elles une fois par semaine, les trajets pendulaires diminueraient de 20%. Et si, en plus, celles qui doivent se rendre sur leur lieu de travail profitaient d'horaires flexibles, le trafic s'écoulerait de manière plus fluide. Les trains et les bus seraient moins bondés et sur les routes, les embouteillages diminueraient.

## Mieux occuper les voitures

De nos jours, la majeure partie des voitures circulent avec une seule personne

à bord. À un carrefour équipé de feux de signalisation, ce sont ainsi 80 personnes qui entrent en ville pendant cinq phases vertes à une heure de grande affluence. Si les voitures étaient pleinement occupées, ce chiffre passerait à 300 environ.

Le but n'est pas de permettre au plus grand nombre possible de personnes d'accéder au centre-ville, mais de se limiter à celles qui doivent effectivement s'y rendre. Avec des voitures pleinement occupées, le trafic diminuerait de plus de 70% au carrefour en question. C'est un argument décisif pour le covoiturage, où le véhicule est utilisé par plusieurs personnes qui parcourent le même trajet.

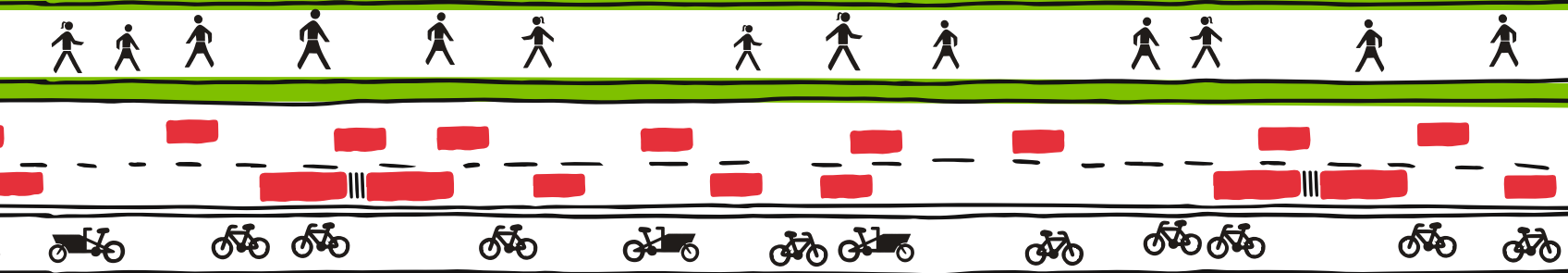
Le Conseil fédéral a décidé de créer les conditions permettant de favoriser et d'encourager ce type de partage. Des voies de circulation doivent être réservées aux véhicules transportant un certain nombre de voyageurs.

## Simulation par l'intelligence artificielle

La menace de l'engorgement semble pourtant peu dissuasive et la circulation aux points névralgiques reste conséquente, jour après jour. Pour percer ce mystère, l'institut de planification du trafic de l'ETH Zurich simule, par ordinateur, des changements dans un système de transport, afin d'en évaluer les effets. Il peut s'agir du blocage d'une voie de circulation, de l'élargissement de la chaussée.

## Contre l'explosion du trafic

- **Covoiturage:** le covoiturage permet de mieux occuper les véhicules en permettant à plusieurs personnes qui se rendent au même endroit de voyager ensemble. L'ATE propose des conseils pour organiser ce type de partage [www.ate.ch/themes/voiture/autopartage/covoiturage](http://www.ate.ch/themes/voiture/autopartage/covoiturage)
- **Autopartage:** en Suisse, le leader de la branche est Mobility. Mais l'autopartage peut aussi être organisé entre voisines, sur la base d'une initiative privée. Vous en saurez davantage sur [www.ate.ch/themes/voiture/autopartage](http://www.ate.ch/themes/voiture/autopartage)
- **Initiative Carfree:** la meilleure voiture est celle qui n'est pas construite. Selon l'Office fédéral de la statistique, plus d'un cinquième des foyers suisses renonce à posséder un véhicule à moteur. Dans les villes, ce sont près de la moitié des foyers, qui optent alors plutôt pour l'autopartage. Vous trouverez des informations sur l'initiative Carfree sur [www.ate-carfree.ch](http://www.ate-carfree.ch)
- **«Masterplan pour un trafic sans énergie fossile»:** sur la base d'une étude consacrée à la mobilité, l'ATE a élaboré un masterplan comportant plusieurs scénarios d'avenir afin de libérer le trafic des carburants fossiles. Détails sur [www.ate.ch/sansfossile](http://www.ate.ch/sansfossile)



sée ou d'un raccourcissement des phases où les feux sont au vert.

Les modèles reposent sur les données réelles aux points de passage étudiés. Les scientifiques créent des usagers et usagères de la route virtuelles. L'état de leurs connaissances est nul au début de l'expérience de sorte que ces avatars finissent toujours par se retrouver dans les embouteillages, presque comme de vraies personnes. Mais ces simulations d'automobilistes sont capables d'apprendre et essaient donc à chaque nouveau passage d'optimiser leur comportement et leur itinéraire. Grâce aux données enregistrées, les avatars sont mieux en mesure

## On est à l'étroit sur les routes. Il existe pourtant d'autres manières de faire.

de s'améliorer que les personnes réelles coincées derrière leur volant.

Les résultats de la simulation à l'ETH aident les spécialistes de la planification à ajuster les mesures de gestion du trafic. Ils permettent également d'évaluer si des aménagements prévus auront les effets escomptés.

### Des entreprises montrent l'exemple

Les entreprises ont aussi la possibilité de prévenir l'explosion du trafic routier. L'usine BMW de Dingolfing, en Bavière, fait œuvre de pionnière dans une région plutôt mal desservie en matière de transports. Son immense site a ouvert dans les années 1970 et depuis, la charge de trafic a fortement augmenté pour la petite localité de 18 000 âmes.

Pour cette raison, BMW a mis sur pied un service de bus pendulaires. C'était il y a près de 40 ans. Depuis, plus de 250 bus desservent quotidiennement quelque 2500 haltes, et ce bien au-delà des limites du district, parcourant plus de 40 000 kilomètres par jour. Deux tiers

des 17 000 employé-es de BMW travaillant à Dingolfing utilisent ce système de transport.

Naturellement, cet exemple est extrême. Grâce à la densité du réseau de transports publics en Suisse, les entreprises ont rarement besoin d'envisager de telles solutions. En revanche, il serait judicieux qu'elles réfléchissent aux possibilités de remplacer leur offre de places de stationnement destinées au personnel, qui coûtent cher.

### Utiliser, partager, électrifier

En 2021, l'ATE a formulé son masterplan «pour un trafic sans énergie fossile», dont il ressort que nous ne pourrions atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat que si nous aban-

donnons les agents énergétiques fossiles d'ici 2050 au plus tard. Pour l'ATE, la solution réside dans le développement des transports en commun et l'amélioration de l'infrastructure cycliste. Pour les voitures qui restent, l'ATE préconise un arrêt des ventes de modèles équipés d'un moteur à combustion pour les remplacer par des véhicules électriques. Il y a pourtant un hic: la fabrication de voitures électriques consomme davantage de ressources que celle de voitures normales.

Il serait donc intéressant que les premières ne restent pas des heures sur des places de stationnement après avoir servi, mais qu'elles puissent être utilisées après avoir été brièvement rechargées. L'avantage des voitures électriques par rapport aux modèles à essence augmente si elles sont utilisées fréquemment, par exemple en autopartage.

C'est l'une des raisons pour lesquelles Mobility mise sur les voitures électriques, qui formeront la totalité de sa flotte d'ici 2030.

### Tarification de la mobilité

Pour désengorger les villes, la tarification de la mobilité a d'ores et déjà fait ses preuves dans le monde entier. En Suisse, elle se heurte pourtant à une opposition véhémente. Pendant des années, s'agissant de l'utilisation des routes, le principe «pollueur-payeur» a été radicalement balayé. Nous n'en sommes donc qu'aux essais pilotes en la matière. Ceux-ci doivent donner à la population l'occasion de constater que la tarification de la mobilité n'est pas un cercle vicieux. La pratique actuelle a par ailleurs permis d'apprendre. Il existe déjà des échelles de prix dans les transports en commun, qui aident à gérer l'occupation des trains durant la journée. Si le système de tarification de la mobilité est conçu de manière similaire, de sorte que les trajets aux heures de pointe coûtent davantage que durant le reste de la journée, le trafic devrait être mieux réparti. Nous pourrions ainsi enterrer les projets de développement des routes.

### Encourager de nouvelles approches

En automne, le mouvement JeuneATE a montré, sur la place fédérale, que les générations futures ne pouvaient pas assumer le développement du réseau routier. Il y a encore 20 ans, les voitures stationnaient en nombre sur cette place. Ce parking en plein air a disparu en 2004 pour faire place à un lieu de vie et de passage très apprécié. Les craintes soulevées par les travaux sont oubliées depuis longtemps, personne ne souhaite le retour de l'affreux parking d'antan.

Bétonner des surfaces cultivées utiles et aménager des échangeurs autoroutiers gigantesques pour lisser les brefs pics de trafic pendulaire serait une absurdité. Ou comme le dit Doc Brown à juste titre dans «Retour vers le futur»: «La route? Là où on va, on n'a pas besoin de route!» ■

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



## Montée vertigineuse vers les sommets

Le funiculaire le plus raide du monde vous permet de rejoindre le village de montagne de Stoos. Par télésiège confortable ou en raquettes, vous atteindrez le Fronalpstock, où vous pourrez profiter d'une vue à couper le souffle.

### Commander:

avec le code promotionnel «VCS\_Winter\_23» et votre numéro de membre ATE, vous pouvez réserver les billets en ligne sur: [www.stoos.ch/de/stories/steilstes-winter-gipfel-erlebnisticket](http://www.stoos.ch/de/stories/steilstes-winter-gipfel-erlebnisticket)

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

25% de réduction sur le billet d'aventure sommet hivernal en ligne. Le billet est valable pour un aller-retour de Schwyz/Morschach au sommet du Fronalpstock. Il peut être utilisé pour deux descentes sur la piste de luge ou d'airboard. Réservable jusqu'au 10 avril 2023. Prix promotionnels: Fr. 21.75 avec AG, Fr. 30.- avec abonnement demi-tarif, Fr. 37.50 sans.



## Une veste isolante pour rester bien au chaud

Les vestes isolantes de marque Haglöfs – Micro Nordic pour hommes et Roc pour dames – sont de solides atouts pour vos sorties en montagne. Avec leur rembourrage en duvet DWR de qualité et leur étanchéité garantie pendant 5000 minutes en cas d'exposition à l'humidité, vous avez l'assurance de rester bien au chaud et au sec, même durant des excursions de plusieurs jours. Ces vestes se prêtent idéalement aux activités sportives. En cas de forte transpiration, l'humidité est rejetée vers l'extérieur et s'évapore en surface. Ces vestes sont équipées de deux poches latérales et d'une poche de poitrine. Le capuchon et les ourlets sont élastiques et offrent une protection contre le vent et les intempéries. L'encolure rallongée assure une bonne protection du cou en cas de grands vents.

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

20% de rabais sur les modèles Micro Nordic et Roc, valable jusqu'au 5 mars 2023. La veste isolante pour dames est disponible en teintes frost blue, steel blue et thyme green, de la taille XS à XL et pour les hommes en teintes autumn leaves et olive green, de la taille S à XXL.

**Commander:** [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch), tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal) avec le code rabais «VCS0123». L'offre n'est pas cumulable et valable jusqu'à épuisement des stocks.

Les vestes isolantes Haglöfs Micro Nordic et Roc sont robustes et polyvalentes, tant pour l'alpinisme, les tours à ski ou les randonnées et conservent confortablement la chaleur dans des conditions alpines.

## Sac dorsal idéal pour la montagne

À la fois robuste et léger, le sac dorsal de rando Core 25 d'Exped est conçu pour celles et ceux qui préfèrent la simplicité! Polyvalent, il se prête aussi bien aux ascensions alpines et aux randonnées, qu'aux achats en ville avec le vélo! Svelte et compact, il garantit une grande liberté de mouvement et une excellente stabilité. Bien qu'il soit basé sur un concept minimaliste, il offre suffisamment de place pour l'équipement de randonnées pour plusieurs jours. Il est conçu pour y fixer facilement piolet et bâtons. Le Core 25 Exped est fabriqué à base de matériaux recyclés ne contenant pas de PFC. Il est certifié bluesign®.

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

20% de rabais sur le sac dorsal de rando Exped Core 25, valable jusqu'au 5 mars 2023. Le sac est disponible dans les teintes noir et dark lava.

### Commander:

[www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch), tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal) avec le code rabais «VCS0123». L'offre n'est pas cumulable et valable jusqu'à épuisement des stocks.



## Des vins bio haut de gamme

La qualité des vins issus de l'agriculture biologique est plus élevée que jamais. 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. 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, pour une alliance parfaite entre plaisir et respect.

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

le carton de dégustation de six bouteilles contenant trois vins rouge bio différents est proposé au prix de Fr. 98.– au lieu de Fr. 122.20, frais de port inclus.

**Commander:** au moyen de la carte-réponse sur la deuxième page de couverture ou sur [www.amiata.ch/ate](http://www.amiata.ch/ate). Offre valable jusqu'au 31 mai 2023 dans la limite des stocks disponibles.



## Arriver à destination en toute sérénité



Garez votre voiture dans l'une des quelque 600 gares P+Rail et payez à l'heure ou à la journée – le plus simple étant de le faire directement avec l'application P+Rail. Ainsi, vous voyagez rapidement et en toute décontraction en voiture et en train jusqu'à votre destination.

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

30% de rabais sur les réservations de places de parc P+Rail CFF. Valable jusqu'au 30 avril 2023, uniquement pour les nouvelles clientes et nouveaux clients.

### **Commander:**

télécharger l'application P+Rail et saisir le code promo «VCS22».

## Un choix de literie bio

Zizz propose un assortiment de literie de qualité supérieure à base de matériaux durables, de production locale, qui vous promettent un sommeil réparateur. Pour des raisons de qualité et de protection de l'environnement, Zizz produit ses duvets, oreillers, parures de lit et gigoteuses pour bébé en Europe et en Suisse avec des matières naturelles et respirantes: Swisswool, duvet européen et coton bio certifié. Zizz envoie les commandes gratuitement, permet de les tester pendant 30 jours et plante un arbre pour chaque article vendu. De quoi dormir sur vos deux oreilles.

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

profitez de 20% de réduction sur tous les articles de la boutique jusqu'au 30 juin 2023. L'offre n'est pas cumulable avec d'autres réductions.

### **Commander:**

rendez-vous sur [www.zizz.ch](http://www.zizz.ch), placez les articles choisis dans le panier et passez à la caisse. Indiquez le code de réduction «oekoschlaf» au moment de régler.





Berne

## GROUPE RÉGIONAL BIENNE

## Réflexions sur le concept transports publics 2035

Dans le cadre de la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne, un sous-concept transports publics (TP) a été élaboré à l'horizon 2035 en collaboration avec la Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois. C'est avec grand intérêt que le groupe régional biennois de l'ATE a participé à la consultation publique.

En 2035, le contexte aura changé. Le Centre hospitalier régional ne sera plus en ville de Bienne, mais à Brügg, en banlieue. De même, nous avons de bons espoirs que la fréquence plus élevée des TP permettra d'absorber une grande partie du trafic.

Le concept TP 2035 prévoit de nombreuses bonnes mesures que nous soutenons: cadence horaire jusqu'aux Prés d'Orvin, hausse de la fréquence entre Orpond et la gare de Bienne, avec des courses d'appoint entre les Champs de Boujean et la place d'Orpond; prolongation des courses au départ d'Aarberg et de Jens jusqu'aux Champs de Boujean; cadence au quart d'heure entre Täuffelen et Bienne; une ligne tangentielle de bus Ipsach –

Brügg via le nouveau centre hospitalier, pour n'en citer que quelques-unes.

Un des points faibles est la décision de ne pas relancer le projet de tram régional, autrement dit le prolongement de la ligne ferroviaire Anet – Bienne jusqu'aux Champs-de-Boujean, suspendu depuis quelques années déjà. Ce tracé serait à même de répondre aux besoins en transport sur l'axe gare/centre-ville – Omega – stades – Champs-de-Boujean. Par ailleurs, nous avons demandé qu'en cas de reprise de ce projet, la future ligne principale des transports biennois «station CFF Champs de Boujean – stades – Boujean – vieille ville – place Centrale – gare principale – nouvel hôpital – gare de

Brügg» soit de préférence desservie par un tram.

## Combiner avec le vélo

La stabilité de l'horaire est cruciale pour le bon fonctionnement des TP. Des mesures d'accompagnement s'imposent pour éviter que la circulation des bus ne soit entravée. C'est pourquoi nous avons demandé de prioriser les bus aux carrefours, de créer des tronçons en site propre et de réduire le trafic motorisé individuel en ville de Bienne.

Une chaîne de transport performante et offrant une large desserte permet d'atteindre d'intéressants taux d'occupation. C'est pourquoi nous avons demandé la mise à disposition de systèmes de vélos en libre-service ou de pres-

tations similaires à proximité immédiate des nœuds de trafic (par exemple: gares de Bienne et de Brügg, stations Bienne-Mâche et Bienne-Champs-de-Boujean, place Centrale, Omega, nouvel hôpital et stades). Nous nous réjouissons de voir l'accueil que nos idées recevront.

Mario Nobs,  
Responsable, groupe régional ATE  
Bienne-Seeland-Jura bernois

Les prochaines réunions du comité auront lieu les mercredis 29 mars et 3 mai 2023, à 18h00 au «Störchuchi» à la rue d'Aarberg 91.



Jura

## Les entreprises peuvent contribuer à une mobilité plus durable

## Convocation à l'Assemblée générale ordinaire

Le Comité de l'ATE Jura a le plaisir de vous convoquer à l'Assemblée générale qui aura lieu le:

**Judi 16 mars 2023, de 19h00 à 20h00**

à l'Aula du Collège, Avenue de la Gare 7, Delémont  
Ordre du jour

1. Ouverture, participant-es et personnes excusées.
2. Désignation de scrutateurs et scrutatrices
3. Approbation de l'ordre du jour
4. Approbation du PV du 10 juin 2022 (disponible sur [www.ate-ju.ch/](http://www.ate-ju.ch/))
5. Rapport annuel
6. Finances 2022
  - Présentation des comptes
  - Rapport des vérificateurs des comptes
  - Approbation des comptes et décharge au Comité

## 7. Élections statutaires

- Élection du Comité
  - Élection des vérificateurs des comptes
8. Programme d'activités et projets 2023
  9. Budget 2023
  10. Divers

L'assemblée générale sera suivie à 20h d'une discussion autour de la mobilité à Delémont avec Monsieur Hubert Jaquier, Urbaniste communal et chef de service UETP (Urbanisme Environnement Travaux publics) de la municipalité de Delémont.

En se réjouissant de vous rencontrer à cette occasion, le Comité vous adresse ses cordiales salutations.

Les entreprises peuvent avoir une grande influence sur la mobilité de leur personnel. L'ATE Jura cherche à promouvoir des alternatives à la voiture dans les trajets du quotidien et s'intéresse à ce que font les entreprises jurassiennes pour encourager une mobilité écologique.

Il va sans dire que la personne qui utilise une voiture pour se rendre au travail s'en servira aussi pour ses loisirs. Diverses mesures permettent aux entreprises de contribuer à réduire l'impact environnemental de la mobilité de leurs employé-es. Une première entreprise jurassienne a ac-

cepté de jouer le jeu du décompte kilométrique des trajets pendulaires. Les résultats montrent que 47 des 140 employé-es s'engagent à venir au travail de manière peu émettrice de CO<sub>2</sub>, ce qui permet à l'entreprise d'économiser 34,3 tonnes de CO<sub>2</sub> par année.

Pour arriver à ce résultat, l'entreprise encourage depuis plusieurs années des mobilités écologiques par différentes mesures: financières avec des aides et des primes, structurelles avec des vestiaires, des abris vélos et des horaires flexibles, et ludiques avec des actions comme «Bike to work» ou le challenge de covoiturage organisé dans l'arc jurassien. Ce dernier a été initié en 2011 et associe aujourd'hui 18 partenaires suisses et français

et regroupe plus de 180 entreprises participantes. Le résultat est sans conteste: le covoiturage a fortement augmenté dans la région, notamment pour les trajets pendulaires.

#### Potentiel d'économie

La réduction des émissions liées aux transports pendulaires représente un réel défi pour le canton du Jura, notamment en raison de l'éparpillement des villages sur le territoire cantonal (88 habitant-es par kilomètre carré) et de l'importante proportion de travailleurs et travailleuses frontalier-ères (21 %).

Le bilan carbone qui vient d'être présenté dans le cadre du Plan Climat fait état en 2018 de 1,9 tonne de CO<sub>2</sub> par an et par

personne pour le domaine de la mobilité. C'est dans ce secteur que la population est invitée à faire des efforts. À titre d'exemple, les 47 employé-es de l'entreprise qui ont opté pour une mobilité plus durable ont économisé 0,7 tonne chacun-e!

Par une collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie du Jura, l'ATE Jura souhaite mieux connaître les défis et la gestion de la mobilité de chaque entreprise. À partir de ces données, elle proposera des solutions adaptées grâce à des

© Fotolia/Ricochet64



Le covoiturage permet de limiter considérablement l'impact des trajets pendulaires.

partenariats avec des acteurs de la région et soutiendra les entreprises dans la mise en place du plan de mobilité demandé par le gouvernement.

Christelle Vallat

Secrétaire générale, ATE Jura

## Le 30 km/h au cœur des préoccupations

Valais



Interpelée par plusieurs membres, l'ATE Valais a décidé de porter la promotion du 30 km/h au cœur de ses activités. Une rencontre avec le Service de la Mobilité, en décembre 2022, a précisé la position du canton sur ce thème qui sera également discuté lors de l'Assemblée générale de l'ATE Valais, le 26 avril 2023.

La généralisation du 30 km/h en traversée de localité est actuellement au cœur des préoccupations de l'ATE Valais. En effet, plusieurs membres nous ont fait part de leurs inquiétudes face à des problèmes de sécurité liés à la suppression de passages piétons ou à des vitesses inadaptées en traversée de village. Si, dans certains cas, la suppression d'un passage piéton peut se justifier en raison des contraintes liées aux normes en vigueur, à la sinuosité de la route ou aux distances de visibilité, l'abaissement de la vitesse est une bonne mesure qui permet de remédier à la dangerosité d'un tronçon en pacifiant le trafic. L'amélioration de la qualité de vie, par exemple, suffit à elle seule à justifier l'introduction de la limitation de vitesse à 30 km/h. Une étude a montré que les enfants se déplaçant à pied ont 3,2 fois moins d'accidents lorsque

la vitesse moyenne est inférieure à 40 km/h au lieu de 50. De plus, les nuisances sonores sont notablement réduites.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, une nouveauté pour laquelle l'ATE s'est engagée depuis longtemps est entrée en vigueur: les communes ne sont plus tenues de réaliser une expertise pour aménager des zones 30 sur les routes non affectées à la circulation générale. Une mise à l'enquête est toujours nécessaire, mais les obstacles bureaucratiques sont

réduits ce qui permet une introduction plus rapide et moins coûteuse de la limitation de vitesse à 30 km/h.

Il est donc maintenant plus facile pour les communes de protéger leur population contre le bruit, de rendre les trajets scolaires plus sûrs ou d'augmenter l'attractivité de l'espace public. Mais le veulent-elles? Afin d'avoir une vision plus globale de la situation, l'ATE Valais a souhaité connaître la position du canton sur ce thème.

#### Rencontre avec le Service de la mobilité et AG 2023

Le Service de la Mobilité (SDM) gère les aspects de mobilité du canton du Valais. Ces dernières années, celle-ci a pris une place de plus en plus importante, notamment en raison de ses nombreux impacts économiques et environnementaux. Dans ce contexte, le SDM se donne pour mission d'offrir les meilleures prestations de mobilité possibles à tout le canton en tenant compte des spécificités valai-

### Contact

FR: [www.ate-fr.ch](http://www.ate-fr.ch)  
Tél. 079 559 10 40

GE: [www.ate-ge.ch](http://www.ate-ge.ch)  
Tél. 022 734 70 64

JU: [info@ate-ju.ch](mailto:info@ate-ju.ch)  
Tél. 078 636 03 48

NE: [www.ate-ne.ch](http://www.ate-ne.ch)  
Tél. 032 724 28 28

VS: [www.ate-vs.ch](http://www.ate-vs.ch)  
Tél. 024 472 72 39

VD: [www.ate-vd.ch](http://www.ate-vd.ch)  
Tél. 021 323 54 11

Groupe régional Bienne  
[www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)  
Tél. 079 611 66 75

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



La généralisation du 30 km/h en traversée de localité est vivement souhaitée.

sannes et de l'environnement si particulier. De la mobilité douce à l'entretien du réseau routier en passant par les remontées mécaniques et les sentiers pédestres, le SDM coordonne et applique des solutions pour l'ensemble

des modes de transport sur le territoire cantonal.

Le 9 décembre 2022, une délégation du comité de l'ATE Valais a rencontré la direction du SDM. Les échanges autour du Concept cantonal de la mobilité 2024 ont

été enrichissants et le thème du 30 km/h y a tenu une large place. L'ATE a été très satisfaite de constater une réelle volonté cantonale de promouvoir les zones 30 en traversée d'agglomération. Des requalifications réussies de tra-

versées de localités comme celles de Vionnaz ou Vétroz ont servi d'exemples à un développement qui se veut de plus en plus axé sur la pacification du trafic. Mais, si l'introduction du 30 km/h ne semble plus être un problème pour le SDM, certaines communes demeurent hélas réfractaires à l'abaissement de la vitesse.

L'équilibre est parfois difficile à atteindre selon le SDM mais, pour l'ATE Valais, il est important de convaincre les collectivités publiques. Afin de tendre vers cet objectif, une table ronde consacrée à la thématique est organisée à l'issue de l'Assemblée générale de l'ATE, le 26 avril 2023. Vous y êtes cordialement invité-es!

Evelyne Bezat  
Chargée d'affaires, ATE Valais

## Des solutions durables pour aller faire les courses



Fribourg

La section fribourgeoise de l'ATE s'engage pour que les déplacements effectués dans le cadre des achats soient aussi respectueux de l'environnement que possible. Exemple avec le «Poya Centre», à Granges-Paccot.

### Invitation à l'Assemblée générale

Le Comité de l'ATE Fribourg a le plaisir de vous convoquer à l'Assemblée générale qui aura lieu le:

**Samedi 6 mai 2023 dès 11h00, à la salle François d'Assise au Centre spirituel Sainte-Ursule, Rue des Alpes 2, 1700 Fribourg.**

Ordre du jour

1. Procès-verbal de l'Assemblée générale du 7 mai 2022 à Fribourg
  2. Rapport annuel 2022
  3. Rapport du caissier 2022
  4. Rapport des réviseurs 2022
  5. Approbation des comptes 2022
  6. Budget 2023
  7. Élections
  8. Programme d'activité 2023
  9. Divers
- 12h30: Apéritif avec une collation  
13h00: Conférence

L'ATE section Fribourg dispose d'un fonds spécifiquement dédié à favoriser l'usage de la mobilité douce pour les personnes se rendant dans le centre commercial «Poya Centre». Suite à la mise à disposition d'une voiture Mobility sur le site, l'ATE Fribourg cherche à poursuivre son action. C'est dans ce contexte qu'elle a mandaté le bureau de mobilité Mobil'homme pour l'organisation d'une après-midi de réflexion. Cette demi-journée a eu lieu avec une grande partie du comité ainsi que des représentant-es des propriétaires (UBS Investissement) et du gestionnaire (Wincasa) du centre commercial.

Au terme de cette réunion, toute une série de mesures concrètes ont été recensées pour le court terme comme pour le moyen terme. Dans la première catégorie se trouve principalement l'amélioration de l'accès (confort et sécurité) piétonnier

entre enseignes et depuis les arrêts de transports publics, des billets conjoints pour la clientèle «loisirs» (escape game) et TP, ainsi qu'une première réflexion sur la mise en place d'un service de livraison à domicile via mutualisation des achats avec Agy Centre.

À moyen terme, les mesures vont de l'installation de bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique, à la mise à disposition de places de parking pour le stationnement de véhicules permettant le covoiturage, en passant par la création d'un site web répertoriant toutes les solutions de déplacement alternatives à la voiture.

L'ATE Fribourg espère que ces réflexions et ces propositions de mesures permettront de diminuer encore l'impact des transports individuels motorisés dans ce secteur déjà très surchargé.

Gérald Collaud  
Membre du comité, ATE Fribourg





1	18068	Vaude Rienza III	119.00	7	17795	Devold Duo Active	84.90	13	16242	Rohner SAC copper trek	24.90
2	18062	Vaude Reinza IV Lady	119.00	8	17790	Devold Kvittegg Lady	109.90	14	16245	Rohner back-country	34.90
3	17861	Icebreaker Tech Lite II SS Tee Alps 3D	95.90	9	9436	Uvex Casque de vélo i-vo cc	109.00	15	13929	Ked Casque de vélo Mitro UE-1	179.00
4	17857	Icebreaker Tech Lite II SS Ski Lady	95.90	10	15354	Deuter Sac à dos pour vélo Flyt 14	179.00	16	16726	Deuter Weybridge 25+5	149.00
5	18350	Hot Sportswear Sarnen	79.90	11	15027	Lowa Innox Evo GTX Lo	179.90				
6	18348	Hot Sportswear Sierra Lady	79.90	12	15026	Lowa Innox Evo GTX Lo Lady	179.90				





# De l'île de Werd au Limmatspitz

Pour beaucoup d'entre nous, la vallée de la Limmat est synonyme d'industrie et d'autoroute. Voilà aussi pourquoi la randonnée qui mène de Zurich-Höngg au confluent de la Limmat et de l'Aar près de Brugg nous «déçoit en bien».

Texte et photos: Silvia Schaub

**P**our quiconque habite en aval de Zurich – à Oberengstringen ou à Höngg, par exemple, là où j'ai grandi – la Limmat est une présence incontournable. À Wettlingen aussi, où j'habite aujourd'hui. Hélas, on mésestime trop souvent les trésors qui se trouvent devant sa porte. Une bonne raison donc pour partir à la découverte de cette rivière qui, il faut bien l'avouer, n'est pas a priori l'archétype de la beauté envoûtante. Elle est plutôt synonyme d'industrie, d'autoroutes ou de centres commerciaux que de nature idyllique.

D'une longueur de 36 kilomètres, depuis le lac de Zurich jusqu'à son confluent avec l'Aar à Vogelsang-Turgi, la Limmat est relativement courte. Nous la parcourons en deux étapes – la première de Zurich à Wettlingen, puis de Wettlingen au Limmatspitz – en prenant quelques raccourcis. Nous choisissons de rejoindre le chemin de la rive à la hauteur

de l'île de Werd, à Zurich-Höngg. En été, les adeptes de la baignade y affluent par centaines. Idem pour les bateaux gonflables qui y foisonnent par beau temps, se laissant porter par le courant. Par bonheur, nous avons opté pour l'entre-saison. Au début, le décor de quartiers d'habitations nous semble figé en arrière-plan.

De toute évidence, le parcours est très prisé pour le jogging. Cela se comprend puisque nous nous trouvons très vite dans la verdure et que seul le clapotis des flots nous accompagne. Nous suivons le chemin de l'abbaye de Fahr où des souvenirs d'enfance réapparaissent spontanément. Sur le terrain communal du Hardwies se tenaient des concours hippiques (réédités en 2020) et sur l'Allmend tout proche, nous avons aménagé un biotope sous la conduite de notre instituteur. Il y est toujours et est apparemment très apprécié des insectes et des amphibiens.

## Une enclave argovienne

Nous hésitons à passer à une allure de jogging, tant ce tronçon sans charme semble coincé entre l'autoroute et la rivière. Nous ne manquons pas, au passage, de contempler les cormorans, les mouettes et les cygnes qui se prélassent au soleil. Bientôt, nous atteignons l'abbaye de Fahr – une insupportable promenade du dimanche dans mon enfance, aujourd'hui une belle redécouverte. Ce samedi matin-là, le calme règne dans l'abbaye tenue par des religieuses bénédictines, minuscule enclave argovienne en territoire zurichois.

L'édifice et son abbatale de style baroque tardif présentent quelques particularités intéressantes. L'ouvrage «La vallée de la Limmat – s'y attarder plutôt que la traverser», nous révèle que les vaches du monastère paissent en territoire zurichois et sont traitées sur sol argovien. Ou encore, que l'abbaye, fondée en 1130, ne paie des impôts que depuis 2007.



Le pont de bois de Turgi a été construit en 1921, en remplacement du vieux pont de 1845.

La fabrique de textiles de Neuenhof – une zone industrielle dans la verdure.

joli étang Binzerli et une succession d'îlots en bordure de la rivière sur la commune d'Oetwil an der Limmat. L'endroit est accueillant avec pelouse, chaises longues en bois et place de repos. L'idéal pour s'accorder une pause. Bien que l'itinéraire ne comporte pas la moindre dénivellation, nous sentons déjà les kilomètres dans les jambes.

Nous repartons tranquillement en percevant faiblement au loin la rumeur de l'autoroute. Les immeubles industriels de Spreitenbach disparaissent derrière un rideau d'arbres. Les chants d'oiseaux sont à nouveau très présents. Une famille de cygnes sillonne la Limmat et des poissons – des truites peut-être? – moucheronnent en sautant hors de l'eau. Peu avant Würenlos, la rivière fait un nouveau coude. L'endroit abritait vraisemblablement une filature ou une fabrique de textiles, comme souvent le long de Limmat. Ici, le chemin de gravier se transforme petit à petit en un sentier plus forestier et plus étroit, avec des racines apparentes.

#### Relique de l'ère glaciaire

Les impressions que suscite ce ruban bleu qui serpente à travers le paysage sont multiples et variées. Mais lorsque nous passons sur l'autre rive, près de Killwangen en Argovie (oui, nous avons changé de canton), l'idylle prend fin aussitôt. Nous sommes là tout près de l'autoroute et de la ligne de chemin de fer. Nous décidons alors d'accélérer le pas pour atteindre Wettingen, notre destination du jour. Ce tronçon a néanmoins lui aussi son charme, avec les berges parsemées de roseaux qui scintillent dans le soleil. Au terme de cette étape, une curiosité nous attend près de la centrale électrique: une échelle à poissons. Longue de 600 mètres, elle franchit un seuil de 18 mètres de haut. Elle est l'une des plus grande d'Eu-

rope et permet aux poissons de remonter de Bâle jusqu'au lac de Zurich.

La vallée de la Limmat est un héritage de l'ère glaciaire. Il y a 20 000 ans, le glacier de la Linth s'étendait ici, avec sa moraine terminale à la hauteur de Killwangen-Würenlos. C'est pourquoi, en amont, la vallée est plate et évasée. Plus loin, elle se resserre jusqu'à la cluse de Baden. Dans la seconde étape, nous découvrons le spectacle de la Limmat enlaçant la presqu'île de l'abbaye de Wettingen. Il vaut la peine de s'y arrêter – pour visiter le monastère datant de 1227. Il fait partie intégrante du Musée d'Argovie depuis 2022 (ouvert d'avril à octobre). Notre itinéraire se double du «Chemin culturel de la Limmat» riche d'une trentaine d'œuvres de Roman Signer, Beat Zoderer et Gillian White, notamment. Sans transition, nous empruntons le sentier forestier de Baden. Là aussi, la Limmat est un important espace de détente. Sans cesse, des cyclistes et des adeptes du jogging nous croisent ou nous

Comme l'auberge «Zu den Zwei Raben» est en cours de rénovation, nous nous approvisionnons au magasin de l'abbaye et prenons la direction de Glanzenberg. Jusqu'ici nous ne connaissions de cet endroit que sa gare RER. Et nous ignorions que c'est ici qu'a eu lieu la plus grande bataille de Suisse en 1799. Les ruines des châteaux de Glanzenberg et de Schönenwerd sont les derniers témoins muets du combat que se sont livrés les troupes françaises et russes. Une plaque commémorative à Dietikon et trois boulets de canons exposés à l'abbaye rappellent l'événement.

#### Limmat sinueuse à Dietikon

En poursuivant sur la rive droite à partir de Dietikon, nous avons la surprise de découvrir les méandres de la vieille Limmat. Cette zone alluviale a été déclarée réserve naturelle en 1931 – la toute première du canton de Zurich. Des tours ont été érigées sur les deux berges de la rivière pour permettre d'observer la faune sans la déranger. Nous n'avons pas eu la chance d'y voir la couleuvre à collier, ni la bouvière (poisson), ni encore la gomphe à pincés (libellule) qui y prospèrent.

Après avoir, une fois de plus, passé sous les viaducs de l'autoroute, nous atteignons le

La Limmat romantique, près de l'abbaye de Fahr.



dépassent. Sur la rivière aussi, des kayakistes s'en donnent à cœur joie dans les eaux sauvages du quartier des bains.

Le tumulte des flots nous accompagne presque jusqu'à l'usine électrique de Kappelerhof. À la hauteur d'Untersiggenthal, nous passons par une zone industrielle. Mais très vite, nous nous retrouvons à Turgi où nous empruntons le joli pont de bois. De là, nous nous rendons à la gare et poursuivons en direction de la presqu'île du Vogelsang. Une demi-heure plus tard, nous nous retrouvons dans la réserve naturelle du Limmatspitz, notre destination finale. C'est ici que la Limmat s'unit à l'Aar, elle qui venait à peine de s'allier à la Reuss.

Silvia Schaub est journaliste indépendante et autrice. Le virus des voyages ne la lâche plus – pour des destinations lointaines, ou juste au coin de la rue.

## Informations pratiques

Voyage en train jusqu'à Zurich-Alstetten, puis en bus jusqu'à l'arrêt Tüffenwies.

La nouvelle ligne de tram du Limmattal permet de raccourcir sans problème le parcours entre Zurich-Altstetten et Killwangen.

5h30 de marche environ de Zurich-Höngg à Wettingen et 2h30 de Wettingen à Vogelsang.

**Restaurants le long du parcours:** abbaye de Fahr, cantine de remplacement durant les travaux de rénovation de l'auberge «Zu den Zwei Raben» et café dans le magasin ([www.fahr-erlebnis.ch](http://www.fahr-erlebnis.ch)); abbaye de Wettingen, restaurant Sternen ([www.sternen-kloster-wettingen.ch](http://www.sternen-kloster-wettingen.ch)); Turgi, cantine Wasserschloss ([www.kantine-wasserschloss.ch](http://www.kantine-wasserschloss.ch)).

**Hébergement:** Hôtel Blume, Baden, [www.blume-baden.ch](http://www.blume-baden.ch)

**Guide:** «Das Limmattal – Hinschauen statt Durchfahren», Helene Arnet, Bruno Meier, Urs Tremp, éditions Hier+Jetzt



## PETITES ANNONCES

### VACANCES EN SUISSE

Magnifique maison de vacances confortable avec vue unique sur **le Lac Majeur**. Nature et tranquillité à l'état pur. <https://ferienwohnungen-tessin.ch/1103> ou tél. 0788077477

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

A louer **Bleniot/Olivone**, dès 2 semaines ou long terme, maison 5½ pièces, 3 terrasses, ensoleillé, belle vue, tél. 071 688 26 71/079 382 16 79

**Locarno-Minusio** eco-maisons, jardin, piscine, magnifique vue lac, calme, tél. 091 743 16 10, [www.paganetti.ch](http://www.paganetti.ch)

### VACANCES À L'ÉTRANGER

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: <https://mitchoules.ch> champclos@netplus.ch

**Ardèche/Cèze:** loin de la Covid: gîte indépendant ou chambre d'hôtes dans cadre paradisiaque: «Et si le Paradis existe sur 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](http://www.lapourcaresse.fr) Tél. +33 6 11 95 31 33

A vendre au **Sud de la France**, maison de vacances aux caractéristiques typiques, située au calme, au centre du vieux village, rénovée avec goût, 90 m² avec terrasse. A quelques minutes à vélo de la mer en longeant le Canal du Midi, liaison pour Béziers par transports publics. Base de négociation: Fr. 200 000.-. Les personnes intéressées sont priées de prendre contact avec Stämpfli Communication, ATE-Magazine, Wölflistrasse 1, 3001 Berne, sous le numéro 34959.

2 rustico de rêve avec vue sur la mer, **Val Prino, Imperia en Ligurie**, hameau idyllique, possibilités de randonnée et baignade, accessible en transports publics. Deux chambre à coucher chacun plus studio, idéal pour 2-5 personnes. [www.ferien-canu.ch](http://www.ferien-canu.ch), 079 698 23 82, [info@ferien-canu.ch](mailto:info@ferien-canu.ch)

**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](http://www.manarola.ch)

**GR Peloponnes, Koroni:** maison de vacances soignée, direct à la mer, nature et silence. T 041 811 51 16. [www.koroni.ch](http://www.koroni.ch)

**TOSCANA Suvereto:** maison rénovée 10 km/mer; à louer/vendre. 079 368 84 85 [fankhauser.delfosse@gmx.ch](mailto:fankhauser.delfosse@gmx.ch)

**Île de Hvar, Croatie,** village tranquille, maison de pierres, 2-8 personnes, situation de rêve, intérieur charmant, [www.plavisan.com](http://www.plavisan.com)

**Face à la mer** depuis le salon et les 2 balcons ou en se promenant sur la plage presque vide est une expérience à vivre en hiver et au printemps. Appartement 4 pièces avec vue panoramique dégagée «180°» sur la Méditerranée et l'embouchure du canal où passent les pêcheurs professionnels à louer au **Grau du Roi** F. Wifi, chauffage électrique. [www.negresco-camargue.ch](http://www.negresco-camargue.ch). De particulier, tél. 079 419 93 11

### Délai pour vos petites annonces

Édition n° 2, 2 mai 2023  
Édition n° 3, 28 août 2023  
Édition n° 4, 9 octobre 2023

Contact:  
Willy Beutler, 031 300 63 82  
[mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com)

Randonnées et randonnées en raquettes accompagnés  
Grandes randonnées en plusieurs étapes: Suisse, Europe, Maroc  
Voyages écologiques depuis 1994, pas de voyages en avion  
3703 Aeschiried [www.weitwandern.ch](http://www.weitwandern.ch) 033 654 18 42

UN DÉTECTEUR D'UNE VALEUR DE CHF 375.- OFFERT À LA CONCLUSION D'UN CONTRAT\*



LA TRANQUILLITÉ D'ESPRIT, MÊME QUAND PERSONNE N'EST À LA MAISON.



Sortir de chez soi sans souci et dormir sur ses deux oreilles.

Les smart alarmes de Securitas Direct veillent discrètement et donnent l'alerte en cas d'effraction, de dégât des eaux ou d'incendie. En cas d'urgence, la centrale d'alarme fait appel à la police et au service de sécurité, même si vous n'êtes pas chez vous.

La tranquillité d'esprit grâce au N° 1 en Suisse :  
\*Infos sous : [securitas-direct.ch/fr/VCS-ATE](http://securitas-direct.ch/fr/VCS-ATE)

 **SECURITAS**  
**DiRECT**  
swiss alarm solutions

Jusqu'à **20%**  
de rabais\*

## Déménager dans ses propres murs?

Avec l'Assurance ménage de l'ATE vous bénéficiez d'une protection complète pour vos biens. Les jeunes adultes reçoivent des rabais généreux. En cas de sinistre, nous organisons pour vous les artisans.



Calculer la prime maintenant:  
téléphone 031 328 58 22  
[www.ate.ch/menage](http://www.ate.ch/menage)

Nous vous conseillons avec plaisir!

\* 20% de rabais pour les jeunes adultes jusqu'à 25 ans

Assureur:

  
ZURICH®

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

# Magie de l'hiver dans le Jura vaudois

Les itinéraires de raquettes à neige balisés entre St-Cergue et La Cure enchantent les yeux, les oreilles, puis les papilles à l'arrivée. Ils offrent tant de plaisir que vous ne sentirez pas la fatigue.

Texte et photos: Urs Geiser

Le trajet entre le bord du Léman et les hauteurs du Jura est aussi spectaculaire que le sigle de la compagnie de chemin de fer est long: NStCM. Le train part d'une gare sou-

teraine derrière celle des CFF à Nyon, puis il décrit de larges boucles pour franchir les 700 mètres de dénivelé jusqu'à St-Cergue. Il traverse ensuite la chaîne du Jura par le col de la Givrine et s'arrête à la frontière franco-suisse. Grâce aux fenêtres panoramiques des nouvelles rames confortables signées Stadler Rail, la vue est splendide, quel que soit le côté où l'on s'assied.

Le soleil ne s'est pas encore imposé quand nous sortons à St-Cergue

(1041 mètres), station climatique et de sports d'hiver riche d'une longue tradition. Nous sommes le 23 février 2022. Nos inquiétudes pour l'Ukraine se dissipent un peu pendant les dix bonnes minutes de montée sur une petite route goudronnée, dégagée jusqu'au départ des pistes de ski de fond et du sentier raquettes. Nous attachons celles-ci à nos pieds et prenons la direction de La Bor-satte, afin de savourer la nature sans pensées sombres, pour la dernière fois avant un long moment.

Depuis 1958, la NStCM ne va plus que jusqu'à La Cure – à gauche, la vue depuis le haut du village en direction de la France. L'itinéraire raquettes 472 vers La Cure bifurque du sentier de randonnée hivernale La Givrine – Le Vermeilley (ci-dessous).



Il n'y a pas eu de chutes de neige récemment; le tracé est ainsi toujours bien visible. S'il en avait été autrement, les panneaux rose vif et les poteaux ornés d'une bande de la même couleur nous auraient montré le chemin. Seul un indicateur en bois – précisément rose pâle – fixé à un arbre sème un doute: il pointe vers le Mont Roux alors que nous voulons aller directement aux Fruitières de Nyon (1333 mètres).

### Douces ondulations

Nous voilà devant la fromagerie en hibernation, à profiter du panorama autant que le permet la couche de grisaille recouvrant le lac. Seule l'extrémité genevoise, appelée «petit lac», est au soleil. «Doit-on cela à un cheikh ou autre grand contribuable?», ironise quelqu'un, car le jet d'eau brille comme une colonne dorée.

Un avion rompt momentanément le silence de ces hauteurs. Nous reprenons notre traversée du Parc du Jura vaudois, dans un paysage naturel et culturel on ne peut plus typique: des sapins solitaires, en couples, en petits groupes ou étendus à perte de vue. Des pâturages bordés de murs de pierres sèches quasiment sans fin. Nous montons et descendons de douces collines, d'un vallon au suivant.



## Informations pratiques

**Trajet aller/retour:** Voir texte principal.

**Durée:** St-Cergue – Col de la Givrine en 3 bonnes heures; itinéraire 472 en un peu moins de 3 heures.

Location de raquettes et skis de fond à St-Cergue et à l'hôtel-restaurant de la Givrine.

En hiver, le col du Marchairuz est desservi par CarPostal six fois par jour les week-ends et jours fériés, depuis Allaman et Le Brassus (ligne 720).

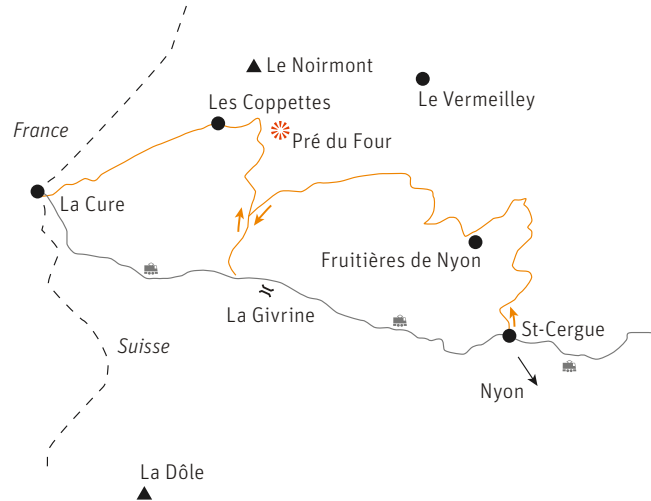
**Informations supplémentaires:** [www.lacote-tourisme.ch](http://www.lacote-tourisme.ch) (pour les itinéraires), [www.suissemobile.ch](http://www.suissemobile.ch), [www.parcjuravaudois.ch](http://www.parcjuravaudois.ch)

Près de la cabane du CAS de Rochefort, une équipe à raquettes trace sa propre voie sans souci: nulle pente avalancheuse à des kilomètres à la ronde. Nous rejoignons l'itinéraire principal de ski de fond. Il mène au col du Marchairuz en quelques kilomètres (voir encadré). Un sentier de randonnée hivernale longe la piste jusqu'au Vermeilley, chalet d'alpage qui se mue en restaurant de novembre à mars. Nous rebroussons chemin pour atteindre le col de la Givrine (1229 mètres), la porte d'entrée pour le paradis régional du ski de fond. Au-dessus de nous se trouve la Dôle, deuxième plus haut sommet du Jura suisse, que l'on peut dévaler à ski ou en longe.

### Déconnecté du réseau SNCF

Nous contemplons l'agitation depuis la terrasse du restaurant. Le grand parking autour de l'arrêt NStCM est bien rempli. Est-ce parce que St-Cergue est desservi toutes les demi-heures, alors que La Cure l'est une fois par heure? Quoi qu'il en soit, dans les années 1970, la population a défendu farouchement et avec succès son chemin de fer inauguré en 1916. Jusqu'en 1958, le terminus était Morez (F), relié au réseau SNCF. Après le remplacement du train par un service de bus pour ce tronçon, l'existence de la ligne principale est demeurée sur la corde raide pendant de longues années.

Maintenant, un ciel bleu recouvre la vallée. Nous avons parcouru neuf kilomètres et il reste devant nous les sept autres de l'itinéraire SuisseMobile 472. On ne voit plus le lac Léman, mais la montée au Pré du Four (1395 mètres) nous dévoile le Mont-Blanc, qui apparaît juste après Nyon par beau temps. En croisant une piste de ski de fond, nous nous émerveillons de la solitude et retirons une couche de vêtements: un air



C'est ici que commence le royaume des non-motorisés!

de printemps souffle dans cette magie hivernale. Après avoir dépassé le chalet d'alpage des Coppettes, cap sur La Cure (1152 mètres). Presque trois kilomètres de distance pour à peine deux cents mètres de dénivelé. Le parcours idéal!

### La prochaine fois, avec des orties

Au café-restaurant Mamac, à l'entrée du village, röstis, croûtes au fromage et fondue donnent le ton. Rien que les fondues au fromage existent en près de vingt déclinaisons. La Gauloise? Elle ressemble à une moitié-moitié classique, mais avec du fromage français, légèrement plus doux, ainsi que nous l'explique l'accueillante hôtesse. Qui ajoute en riant: «Je garde le secret de la recette exacte.» Nous décidons de goûter la combinaison chèvre/brebis. À notre prochaine visite, ce sera la fondue aux orties.

À La Cure, on trouve un hôtel chargé d'histoire, moitié suisse, moitié français, situé sur la frontière qui coupe même certains lits. Nous misons sur l'hiver 2022/2023 et réservons avec l'espoir de pouvoir écrire la suite de ce récit. Nous parlerons entre autres du Noirmont, que ce soit pour une randonnée d'été ou d'hiver, raquettes aux pieds. ■

Urs Geiser écrit pour les pages régionales suisses-allemandes du Magazine ATE. Plutôt que tout aménagement routier, il préférerait voir renaître le tronçon ferroviaire vers Morez.



Construction du premier tronçon autoroutier de Suisse, vers 1954. L'ouvrage coûta 7 millions de francs, dont 60 % furent alors pris en charge par la Confédération.

## CONCOURS

# La première autoroute de Suisse

On considère généralement que l'inauguration du tronçon Genève – Lausanne marque l'ouverture de la première autoroute de Suisse. Nous sommes alors en avril 1964 et le tracé a été construit en vue de l'Exposition nationale qui se tient cette même année. Dès la sortie de la Seconde Guerre mondiale, l'enthousiasme pour la voiture ne connaît pas de limite; en Suisse, le parc de véhicules triple en l'espace d'une décennie. La voiture est alors le symbole du progrès et tout canton qui se respecte se doit d'investir dans le développement de ses routes.

Mais près de dix ans avant la liaison Genève – Lausanne, une autre autoroute a été inaugurée en Suisse allemande, en juin 1955. Le tronçon que nous cherchons court sur un peu plus de quatre kilomètres et appartient actuellement à l'A2. À son ouverture, il ne s'approche pas vraiment des caractéristiques que l'on attribue aujourd'hui à une autoroute; si l'ouvrage compte bien quatre voies continues sans aucun croisement, il est cependant dépourvu de bandes d'arrêt d'urgence ou de glissières de sécurité. Son tracé est volontairement sinueux, dans le but

de se distinguer des autoroutes rectilignes construites en Allemagne. Par ailleurs, il est autorisé d'y circuler à vélo, et on y trouve même des passages piétons. Notons encore que malgré la mixité des moyens de transport, la vitesse n'y est pas limitée.

Lors de l'ouverture du tronçon que nous cherchons, la presse s'émerveille de cet ouvrage pionnier. Le quotidien Vaterland qualifie alors l'inauguration d'événement «de portée historique, à l'instar de l'ouverture, à l'époque, de la première ligne de chemin de fer Zurich – Baden» (qui faisait d'ailleurs l'objet de notre précédent concours). Peu après l'ouverture de cette autoroute, on constate un nombre important d'accidents graves. Des voix s'élèvent pour demander à l'Office fédéral des routes de prendre des mesures en faveur de davantage de sécurité, mais le Conseil fédéral ne veut pas limiter la vitesse sur les autoroutes. Il faudra attendre une dizaine d'années pour qu'il revienne sur sa position et décrète alors une limitation à 100 kilomètres à l'heure, ce qui fera alors considérablement baisser le nombre de décès sur la route. ■

Camille Marion

### À GAGNER:

Un week-end pour deux personnes à Milan, 2 nuits, petit-déjeuner compris, dans l'hôtel moderne de première classe Starhotels E.c.cho, voyage en train 2<sup>e</sup> classe d'une valeur de Frs. 800.–



Voyagez confortablement en seulement trois heures vers cette ville de la mode passionnante. La capitale italienne clandestine n'est pas seulement synonyme de shopping, mais aussi d'urbanisme de pointe. Jetez un coup d'œil sur le quartier tendance Porta Nova avec ses tours d'habitation végétalisées «Bosco Verticale». Plus d'informations sur [www.villa.ch](http://www.villa.ch)

### Réponse du dernier numéro:

Le Spanisch-Brötli-Bahn

Prix offert par



**Gagnant:** Martin Schlechten de Grosshöchstetten remporte le séjour à l'hôtel Backpackers Villa d'Interlaken

### De quel tronçon d'autoroute s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 12 mars 2023 pour participer au tirage au sort.

- Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
- [www.ate.ch/concours](http://www.ate.ch/concours)
- [concours@ate.ch](mailto:concours@ate.ch)

Une seule participation par personne.



«Je peux me plonger dans la lecture ou même travailler, pendant que les personnes seules au volant de leur voiture, devant et derrière mon bus, doivent se concentrer sur la conduite.»



STÉPHANIE PENHER

## Qui perturbe qui?

Sur certaines questions, nos adversaires ont parfois de la peine à trouver des contre-arguments valables. Prenons l'exemple du 30 km/h: les multiples avantages de la réduction de la vitesse sont attestés. Malgré cela, les milieux économiques et de l'automobile ainsi que les partis bourgeois persistent à s'y opposer.

Depuis peu, ils prétendent prendre la défense des transports publics (TP) en arguant que le 30 km/h leur serait nuisible. Ils appliquent un calcul d'épicier simpliste et prédisent des allongements des temps de parcours avec de graves effets financiers. C'est un double langage. Un des facteurs non négligeables de l'allongement du temps de parcours des TP est la perturbation de leur circulation par les transports individuels motorisés (TIM) – par exemple, quand les bus sont freinés ou même bloqués dans les bouchons. Pourtant, jusqu'ici, les adversaires du 30 km/h n'ont jamais dit qu'il fallait réduire les TIM pour aider les TP.

J'apprécie de me déplacer en TP. Je peux me plonger dans la lecture ou même travailler, pendant que les personnes seules au volant de leur voiture, devant et derrière mon bus, doivent se concentrer sur la conduite. C'est une tâche que je confie volontiers à des pros qui me conduiront en toute sécurité et en principe ponctuellement à destination.

Les faits sont clairs: le 30 km/h entraîne un changement positif des comportements en matière de mobilité. Les gens sont toujours plus nombreux à se déplacer à pied, à vélo ou avec les TP. Ces moyens de transport-là, contrairement à la voiture, ont l'avenir de la mobilité devant eux – aussi grâce au 30 km/h.

Stéphanie Penher est responsable du domaine Politique des transports et Campagnes à l'ATE Suisse. Elle aime prendre place à l'avant du bus et se laisser conduire par des pros.

### ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.–/an. Paraît 5 fois par an. [www.magazine-ate.ch](http://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](mailto:magazine@ate.ch)). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Laure Berg, Alessia Campestrin, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Stéphanie Penher, Michael Rytz, Silvia Schaub, Jonas Schmid, Hans Kaspar Schiesser, Lea Schmutz, Arno Stuber, Anita Weber, Edward Weber. Sections: Camille Marion. Annonces: Stämpfli AG, tél. 031 300 63 88; e-mail: [mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com) Graphisme: [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). Impression, distribution: AVD GOL-DACH SA. Papier: Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 65371 (français 13796, allemand 51757). Prochaine édition: 2 juin 2023. Remise des Annonces: 1<sup>er</sup> mai 2023. Changements d'adresse: [mga@ate.ch](mailto: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.

imprimé en  
suisse

## MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



### CONTRIBUEZ AU CHANGEMENT!

Par son expérience et son réseau, l'ATE marque de son empreinte la politique suisse des transports. Notre engagement pour une mobilité d'avenir n'est possible que grâce au soutien actif de nos membres et de nos donateurs et donatrices.



#### Votre don a un impact!

Chaque franc versé est directement affecté à nos projets:  
[www.ate.ch/don](http://www.ate.ch/don)

#### Pas encore membre?

Rejoignez l'ATE:  
[www.ate.ch/adhesion](http://www.ate.ch/adhesion)

Un grand merci pour votre contribution aux transports de demain!

Jusqu' à 50% de  
réduction

en cas de souscription  
d'ici au 31 mars 2023



## Faites valoir vos droits!

Différends juridiques? Restez zen. Les problèmes rencontrés avec son propriétaire, son employeur, son voisin, une assurance, une institution publique ou un contrat de vente ne sont pas rares. Grâce à la **protection juridique de l'ATE**, vous bénéficiez de conseils d'experts et pouvez être représenté par un avocat, si nécessaire.

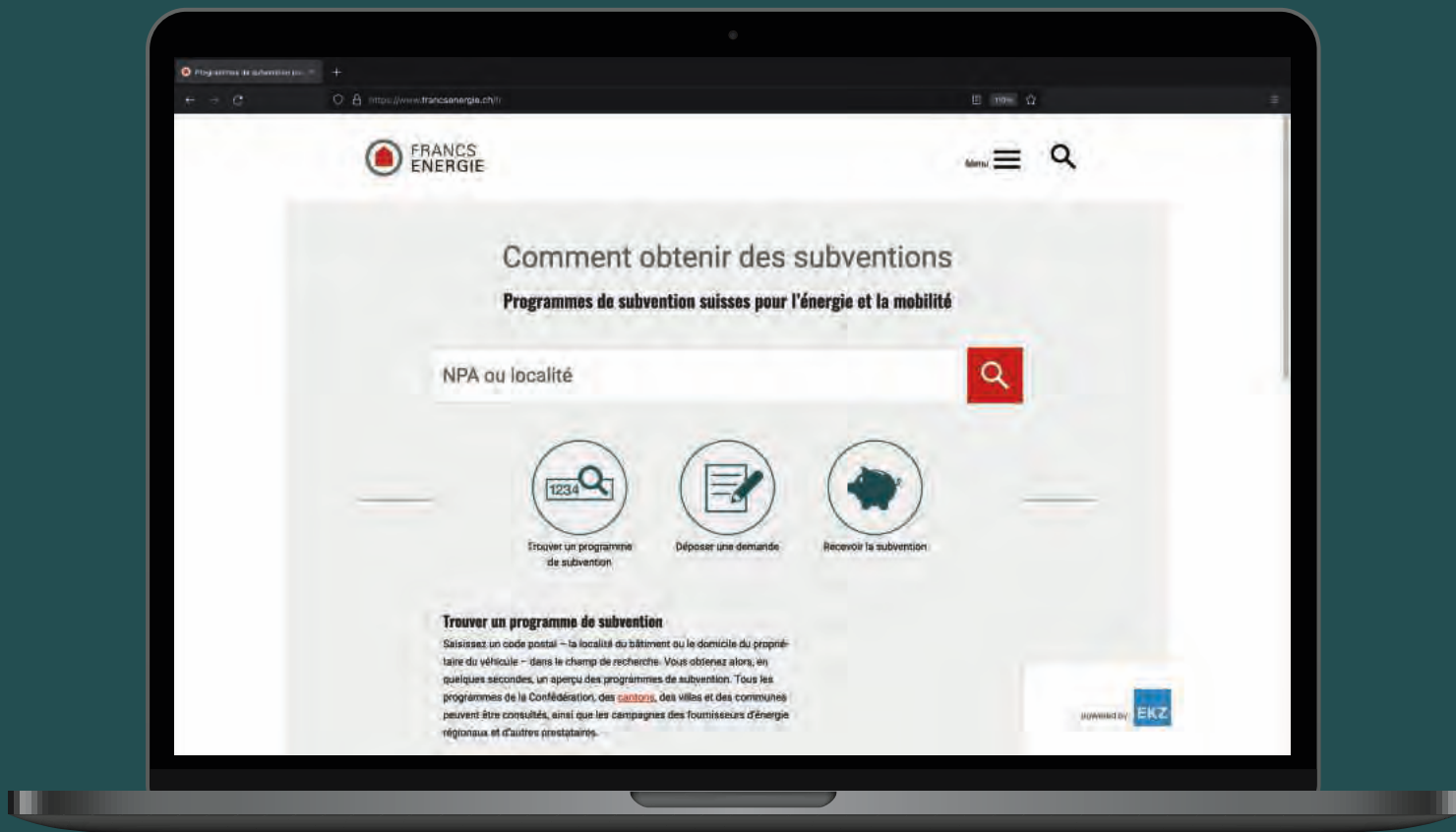


Demandez maintenant une offre et comparez:  
téléphone 031 328 58 12  
[www.ate.ch/juridique](http://www.ate.ch/juridique)

Nous vous conseillons avec plaisir!

Pour une mobilité  
d'avenir





# Subventions pour l'énergie et la mobilité

## [www.francsenergie.ch](http://www.francsenergie.ch)

Moteur de recherche suisse pour les programmes de la Confédération, des cantons, des villes et des communes, ainsi que les campagnes des fournisseurs d'énergie régionaux et d'autres prestataires.

