



Dans le bon wagon

Souhaits et exigences pour les transports publics de demain

Page 20

Souhaitez-vous investir votre argent de manière durable et transparente ?

40
ans en
Suisse



Sans frais



Coopérative



Pas de durée fixe

Avec Oikocredit, vous investissez dans un placement financier qui a du sens.

Oikocredit est une coopérative pionnière en matière d'investissement durable. Depuis plus de 45 ans, Oikocredit finance des organisations partenaires et des entreprises dans les Pays du Sud dans le but d'améliorer la vie des personnes économiquement défavorisées.

Découvrez l'impact d'un investissement chez Oikocredit et lisez le témoignage de réussite de Matilde Guzman Garay en Bolivie.

www.oikocredit.ch/vcs



**OIKO
CREDIT**
investing in people

Oikocredit Suisse
Avenue Charles Dickens 6
1006 Lausanne

☎ 021 701 26 74
✉ info@oikocredit.ch
🌐 www.oikocredit.ch

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

Augmentation de prime = changement d'assurance

Vous prévoyez de changer de voiture?
Demandez une offre dès à présent! Vous
profiterez en outre d'un bonus écologique
intéressant pour les véhicules électriques.

Composez votre paquet individuel en fonction de vos besoins.

Accédez rapidement et facilement à l'offre.



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

Nous vous conseillons avec plaisir!

Assureur:


ZURICH®

Pour une mobilité
d'avenir

ate

- 4 **En bref**
- 6 **Vélo:** consultation sur les prescriptions actualisées
- 7 **Référendum:** stop à la folie autoroutière
- 8 **Flâneur d'Or:** le «Rayon vert» de Renens distingué
- 10 **Vélo:** Aurélie Schmassmann a analysé la pratique des jeunes
- 12 **JeuneATE:** penser équitablement les transports
- 13 **Journée internationale à pied à l'école:** une fête comme laboratoire
- 14 **Stationnement:** Alexander Erath présente des approches innovantes
- 15 **Eco-auto:** un coup d'œil sur le Japon
- 16 **Association:** avantages d'un adhésion à l'ATE
- 17 **ATEjunior:** notre page pour les enfants
- 19 **Départ:** rétrospective d'Anders Gautschi, directeur



36 **Voyage en train:**
des vacances durables avec
l'ATE et railtour

- 38 **Randonnée:** sur le balcon de la Méditerranée
- 41 **Excursion:** cinq lacs autour du Cervin
- 30 **Offres pour les membres**
- 32 **Rapport des sections**
- 43 **Concours**
- 45 **Réfléchissez-y! avec Stéphanie Penher**
- 46 **Cartoon**

Couverture: montage muellerluetolf.ch

DOSSIER

Des souhaits pour transports publics pour demain

L'offre des transports publics doit continuer à évoluer afin de s'imposer comme une alternative compétitive à la voiture. Du confort de la réservation à la convivialité des gares, notre dossier propose idées, souhaits et bons exemples pour des transports publics modernes, qui placent la clientèle au centre.

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



Les résultats des élections fédérales sont décevants. Pourtant, l'urgence persiste: le nouveau Parlement devra se montrer plus ambitieux que l'ac-

tuel afin de répondre aux enjeux majeurs qui pèsent sur le secteur des transports. Croissance démographique, vieillissement de la population, développement territorial et crise climatique: la mobilité est plus que jamais vouée à se réinventer.

L'ATE vient de lancer un référendum contre l'extension effrénée des autoroutes. Nous ne voulons pas que des voies supplémentaires bétonnent les champs cultivables et balafrent le paysage. La voiture doit laisser de la place aux alternatives durables comme les transports publics. Pour ce faire, l'offre doit se développer et la qualité du service perdurer – pour que le train, le bus, le tram s'imposent dans les trajets pendulaires comme les loisirs.

Je compte sur votre soutien: signez notre référendum! Plutôt que de rouler seul·e sur des autoroutes bondées, retrouvons-nous dans les transports publics et avançons ensemble vers l'avenir.

Je vous souhaite une très bonne lecture!

Camille Marion
Co-rédactrice en chef



© Fabian Lütolf / setrunners.ch



© leif

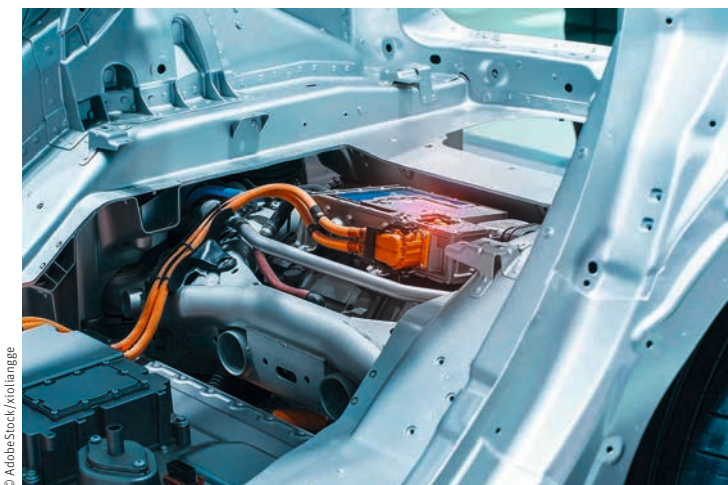
Le Conseil des États œuvre contre le climat

À la session d'automne, le Conseil des États s'est penché sur la loi CO₂ et a clairement désavoué le climat. Contrairement à l'avis de sa commission, il veut des objectifs pour les voitures neuves qui favorisent les véhicules avec des moteurs émettant de grandes quantités de CO₂, alors que la plupart des fabricants n'en produiront plus à partir de 2030. La chambre haute veut donc que la population utilise des biocarburants discutables sur le plan écologique, qui coûtent cher, au lieu d'acheter des voitures neuves consommant peu

d'essence et moins polluantes. L'ATE regrette ces choix et attend du Conseil national une correction substantielle. En renonçant à adapter les objectifs de CO₂ à l'offre de véhicules d'une grande partie des fabricants, le Conseil des États empêche l'électrification du trafic routier. Pire encore, les biocarburants sont même imputés plusieurs fois à la politique climatique suisse, comme s'ils ne provoquaient pas d'émissions. Le bilan est peu glorieux pour la Suisse, qui restera le pays d'Europe centrale et occidentale où roulent les voitures neuves émettant le plus de CO₂. Le Conseil national débattira prochainement de la loi CO₂.

Voitures électriques: systématiser le recyclage des batteries

Les voitures électriques sont un élément clé de la réduction des émissions de CO₂. Il manque cependant un cadre légal pour établir une économie circulaire pour les batteries. La Confédération a documenté, dans une étude récente, les conséquences écologiques et sociales délétères de l'exploitation des matières premières utilisées pour les produire. Dans sa réponse à la consultation sur le «Paquet d'ordonnances environnementales du printemps 2024», l'ATE demande que le recyclage des batteries soit amélioré. Une base légale est récemment entrée en vigueur dans l'UE: le règlement relatif aux batteries contient des directives étendues sur leur recyclage et sur les parts minimales de matières recyclées (cobalt, plomb, nickel et lithium) dans les nouvelles batteries et définit des taux de recyclage minimaux. L'ATE demande que la Suisse reprenne les directives européennes.



© AdobeStock/Aoliarange



© ATE/Laura Schmid

Achat de billets dans les trains internationaux

Lors du changement d'horaire 2023, les CFF (et pratiquement toutes les autres compagnies de chemins de fer) changent de système de réservation pour les trains internationaux. L'achat de billets dégriffés et en ligne sera simplifié. L'offre de billets pour des destinations au-delà de l'Allemagne, de l'Italie, de la France et de l'Autriche sera en revanche limitée. Les CFF continueront de vendre des billets pour les pays du Benelux, pour l'Eurostar de Paris à Londres et pour le TGV entre la France et Barcelone. Les billets pour les trains de nuit directs au départ de la Suisse restent également dans l'assortiment.

Public Challenge: objectif dépassé

Du 28 août au 8 octobre, une application a permis aux participantes et aux participants au Public Challenge 2023 de comparer, d'améliorer et de mieux comprendre leur comportement en matière de mobilité. À pied, à vélo ou en train, on a délaissé la voiture autant que possible afin de limiter son empreinte environnementale. Le projet avait été lancé par Swisscom et réalisé à l'aide de l'ATE et d'autres organisations partenaires. L'objectif déclaré, à savoir une économie d'un million de kilos de CO₂, a été largement dépassé et devrait motiver à poursuivre ainsi à l'avenir.

Plus d'infos sur www.swissclimatechallenge.ch



© ATE/Andrea Campiche

Succès des semaines d'action «walk to school»

La douzième édition des semaines d'action «walk to school» s'est terminée sur un succès: cette année, près de 10 300 élèves de 530 classes ont participé. C'est un record! Deux semaines durant, les enfants se sont rendus à l'école à pied de manière autonome, ce qui leur permettait de marquer des points pour le concours. Cette expérience leur a donné l'occasion d'améliorer leur compétence dans le trafic et de vivre chaque jour de petites aventures.

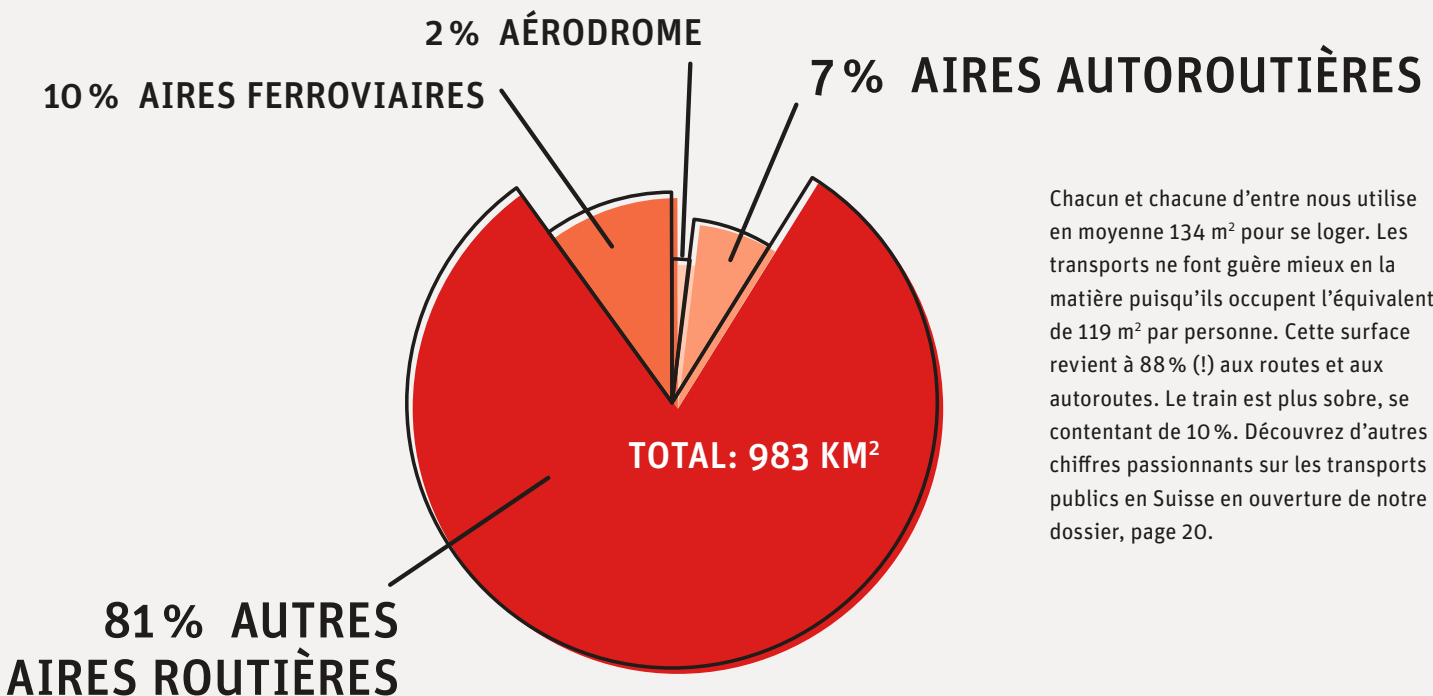


Plus d'infos sur www.walktoschool.ch



© Swisscom

LE TRAFIC OCCUPE BEAUCOUP DE PLACE



Chacun et chacune d'entre nous utilise en moyenne 134 m² pour se loger. Les transports ne font guère mieux en la matière puisqu'ils occupent l'équivalent de 119 m² par personne. Cette surface revient à 88 % (!) aux routes et aux autoroutes. Le train est plus sobre, se contentant de 10 %. Découvrez d'autres chiffres passionnants sur les transports publics en Suisse en ouverture de notre dossier, page 20.

Source: Office fédéral de la statistique, Statistique de la superficie de la Suisse, 2021.

«Une piste cyclable doit être attractive»

Vélo La mobilité cycliste ne se résume plus au vélo de grand-maman: la diversité des modèles est vaste, mais les défis sont aussi bien plus nombreux. Le Conseil fédéral veut en réactualiser et harmoniser les prescriptions. L'ATE s'est exprimée sur ces propositions.

Par Nelly Jaggi



© Adobe Stock/David Fuentes

Les vélos-cargos ont du potentiel, mais représentent aussi un danger.

Le Conseil fédéral veut «réactualiser et harmoniser les prescriptions sur les cyclomoteurs et cyclomoteurs légers». Un nouveau cas de «c'était plus simple avant»? Aujourd'hui, le terme vélo englobe une variété

de vélos – comme le demande l'ATE et comme le prescrit la loi sur les voies cyclables – doit être sûre pour tout le monde. S'il en va selon la volonté du Conseil fédéral, les vélos de transports commerciaux jusqu'à 450 kilos

En ville, les vélos de transport ont indéniablement le potentiel de se substituer au transport de marchandises en voiture.

d'engins allant du petit vélo pour enfant au vélo-cargo électrique. Les vélos de transport ainsi que les e-bikes (rapides) ont élargi et amélioré le domaine d'application et les possibilités du vélo.

Mais cette évolution présente de nouveaux défis: les différences de vitesse entraînent davantage de manœuvres de dépassement et les vélos-cargos sont plus longs, plus lourds et plus larges que les vélos usuels. L'infrastructure

cyclable – comme le demande l'ATE et comme le prescrit la loi sur les voies cyclables – doit être sûre pour tout le monde. S'il en va selon la volonté du Conseil fédéral, les vélos de transports commerciaux jusqu'à 450 kilos (charge et pilote compris) et d'une largeur de 1,2 mètres devraient pouvoir circuler sur les pistes cyclables. En ville, les vélos de transport ont indéniablement le potentiel de se substituer aux transports de marchandises en voiture. Ils constituent toutefois un danger pour les cyclistes vulnérables. C'est pourquoi ils devraient circuler sur la route ou sur les bandes cyclables et non sur les pistes cyclables.

Permettre plutôt qu'obliger

L'ATE s'est également prononcée sur la question de l'obligation d'utiliser les voies cyclables. La Confédération prévoit que les pilotes d'e-bike et de vélo-cargo électriques pourront décider de cas en cas s'il est préférable d'utiliser la piste cyclable ou la route. L'ATE est d'avis que les cyclistes devraient conserver cette liberté d'appréciation.

«Une piste cyclable doit être suffisamment attractive pour qu'on s'en serve», explique Michal Rytz, expert en sécurité routière à l'ATE. «Selon les circonstances, il peut être plus opportun d'emprunter la route: en cas d'enneigement, de mauvaise lumière ou de grandes différences de vitesse», précise-t-il. Comme par le passé, les tronçons où la circulation des vélos n'est pas judicieuse (par exemple dans un tunnel), il est toujours possible d'y interdire la circulation des vélos.

Ne pas encourager l'abandon du vélo

En revanche, l'ATE se félicite que le nombre maximal de passager-ères soit fonction de la charge totale admise. Ainsi, il pourrait être possible à l'avenir de transporter plus de deux enfants avec un vélo. Petit bémol toutefois: les sièges pour enfants ne devraient plus pouvoir être combinés avec les remorques, ce qui représente une nette régression. L'ATE est également favorable à la création de places de parc spéciales pour vélos-cargos.

En revanche, l'ATE n'est pas favorable à la proposition du Conseil fédéral de faire passer la vitesse maximale autorisée des trottinettes et micro-scooters électriques de 20 à 25 kilomètres à l'heure. «Le risque d'accident, déjà élevé, ne ferait qu'augmenter. De même, il n'est pas judicieux d'accroître l'attractivité de ces engins qui peuvent être pilotés sans permis de conduire. Ce sont surtout les jeunes qui les utilisent, renonçant ainsi à la pratique du vélo», relève encore Michael Rytz. ■

«Stop à la folie autoroutière»: apparition remarquée lors de la manifestation nationale pour le climat du 30 septembre à Berne.



© Manuel Lopez

Non à la folie autoroutière!

Le Parlement veut réaliser, pour cinq milliards de francs, la plus grande extension autoroutière depuis de nombreuses années. C'est exagéré, complètement dépassé et d'un coût exorbitant. Alors que le projet du Conseil fédéral était déjà surdimensionné à la base, le Conseil national et le Conseil des États y ont encore ajouté deux extensions supplémentaires. Pourtant, après le oui clair du peuple à la loi climat du 18 juin, c'est bien davantage un moratoire sur la construction routière qu'on attendrait de la part du monde politique.

L'ATE s'oppose vivement à cette politique des transports du passé et lance un référendum.

L'extension des autoroutes ...

- ... entraîne une augmentation du trafic
- ... nuit au climat
- ... conduit à plus de bruit
- ... détruit le paysage
- ... se fait au détriment des transports publics
- ... va à l'encontre de la volonté de la population locale

ATE
actif!

Arrêtons-la maintenant! Une feuille de signatures est jointe à cette édition du Magazine ATE. Signez maintenant et déposez la feuille de collecte le plus rapidement possible dans la boîte aux lettres la plus proche!

Informations détaillées et commande de matériel sur www.folie-autoroutiere.ch



© Michel Bonvin

Un rayon de verdure sur Renens

Mobilité piétonne Lumineux, vaste et végétalisé, le «Rayon Vert» relie le nord et le sud de la ville de Renens, coupés par la voie de chemin de fer. Cette passerelle piétonnière a convaincu le jury du Flâneur d'Or. Depuis l'ouverture de cette liaison, aller prendre son train a des allures de promenade en forêt.

Par Viviane Barben

La nouvelle passerelle piétonnière de Renens offre une vue inhabituelle sur les voies de la gare au travers d'un treillis colonisé par des plantes grimpantes. Une femme y pousse son vélo, un père de famille prend l'ascenseur avec une poussette en direction du train. Cet ouvrage, constitué de poutrelles métalliques, est couvert d'un vitrage qui diffuse une lumière bleu azur. Des bancs de bois l'agrémentent sur toute sa longueur. De là, on accède aux quais par des escaliers, des escaliers roulants ou des ascenseurs. L'espace est particulièrement agréable pour attendre

son train, on sent une vraie ambiance détendue sur le Rayon Vert.

De l'espace en suffisance

Avant la création du Rayon Vert, un étroit sous-voie reliait le nord et le sud de la localité. Aux heures de pointe, ce passage était très vite saturé, notamment par les jeunes gens du campus de l'université tout proche. Pour les personnes à mobilité réduite, il constituait un obstacle difficile à surmonter.

Le Rayon Vert, ouvert en 2021, a permis d'améliorer grandement la situation. Cet

espace inondé de lumière relie la Place de la Gare, au sud, à la Place du Terminus, au nord, permettant un accès direct et rapide aux quais, au métro (m1) et au futur tram. Longue de 150 mètres, la passerelle a une largeur de 11 à 16 mètres et offre ainsi beaucoup d'espace. Un prérequis puisque la gare de Renens est la troisième de Suisse romande en termes de trafic après Lausanne et Genève: quelque 30 000 personnes et 600 trains y transitent quotidiennement.

L'ouvrage est recourbé à ses extrémités, ce qui a l'avantage de changer la perception de

Le Rayon Vert n'est pas seulement pratique, il séduit aussi par son esthétique.

la distance à parcourir. Le lierre qui compose la couverture végétale de ses façades assure la constance de sa couleur tout au long de l'année et lui vaut son nom de Rayon Vert, tiré d'un roman de Jules Verne.

Espace attractif

Cette réalisation a séduit le jury du «Flâneur d'Or – Prix des aménagements piétons». Ce concours est organisé par une alliance de l'ATE, de Mobilité piétonne suisse et d'autres organisations partenaires. Le prix est attribué tous les deux ans à des projets qui augmentent l'attractivité des déplacements à pied. Doté d'un montant de 10000 francs, il a été remis le 6 octobre à Renens à l'équipe responsable du projet, en présence des personnes concernées. Outre un important personnel technique, les



© Michel Bonvin

Le Rayon Vert relie la Place de la Gare – que l'on voit ici – et la Place du Terminus.

un problème. Cette nouvelle passerelle d'une longueur de 150 mètres, avec ses accès aux perrons et ses espaces de séjours, végétalisée et implantée dans l'entier du réseau piéton-

dès le départ. Faire des adaptations après-coup est plus cher et prend plus de temps. En considération du réchauffement climatique, le jury appelle de ses vœux des réalisations dotées d'une végétalisation généreuse pouvant garantir la qualité du séjour, aussi durant la canicule. Il encourage les concepts d'urbanisme qui facilitent la mobilité piétonne et la rendent attractive – ce qui contribuera également à nous rapprocher un peu d'un avenir plus respectueux du climat. ■

L'espace est particulièrement agréable pour attendre son train, on sent une vraie ambiance détendue sur le Rayon Vert.

communes de Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier et Ecublens, ainsi que l'État de Vaud ont activement participé à sa réalisation qui a duré quatre ans.

Sept autres projets ont été récompensés par une distinction et trois obtiennent une mention. Ils sont tous présentés dans le magazine «Hochparterre» et sur la page internet du «Flâneur d'Or». Le jury a examiné un éventail de 59 candidatures, dont 31 provenaient de Suisse romande. Ce concours s'adresse aux communes, organisations, entreprises, bureaux d'études et groupements d'intérêts impliqués dans la réalisation d'aménagements piétons.

Novateur et fonctionnel

Le jury est composé de dix personnes – notamment des géographes et des architectes. Michael Rytz, géographe et responsable de projets de sécurité routière à l'ATE, en fait partie. Les projets candidats ont été répartis dans quatre catégories et le jury les a évalués selon huit critères. Les aspects pris en compte concernent notamment la fonctionnalité, la sécurité, l'innovation, l'approche de l'équipe du projet ainsi que la plus-value pour la population. Autre élément déterminant: il doit être possible de venir découvrir les projets sur place – ils doivent déjà être réalisés au moment de l'envoi du dossier, ou au moins partiellement.

«L'effet séparateur du rail dans les localités à forte densité de population est souvent

nier, est bien davantage qu'une simple voie de communication entre le nord et le sud de la ville. Nous invitons à s'en inspirer», a commenté Michael Rytz.

Il est par ailleurs très important que les projets d'urbanisme tiennent compte de l'accès pour les personnes à mobilité réduite

Viviane Barben travaille dans l'équipe Communication de l'ATE. Elle aime s'arrêter dans les gare pour boire un café et observer le passage.



© Laurent Karczor

Piétonnisée, végétalisée et colorée: la rue des Echelettes à Lausanne a également été distinguée par le jury du Flâneur d'Or 2023.

«Pour que les jeunes se réapproprient le vélo, il faut montrer sa diversité»

Propos recueillis par Camille Marion

Auréli Schmassmann, pourquoi étudier l'évolution de la pratique du vélo chez les jeunes en particulier?

Plus les habitudes sont prises tôt, plus elles durent dans le temps. L'adolescence est un âge clé dans les choix de mobilité. On essaie d'éviter la trajectoire qui passe directement du bus au deux-roues motorisé et à la voiture en présentant le vélo comme alternative. L'objectif est donc d'encourager sa pratique utilitaire le plus tôt possible.

Dans ce cas, pourquoi ne pas cibler les enfants?

Beaucoup d'études sont consacrées aux enfants alors qu'on néglige souvent les (pré-)adolescent-es. Les choix de mobilité des enfants sont très dépendants des comportements des parents alors qu'à l'adolescence, de nouveaux enjeux apparaissent pour les jeunes, qui connaissent généralement un éloignement du domicile avec le changement d'école. En grandissant, la palette de mobilité disponible s'élargit, même si l'influence des parents reste importante.

Vélo Qu'est-ce qui pousse les adolescentes et adolescents à laisser le vélo au garage et à grimper dans un bus? Qu'est-ce qui au contraire leur donne envie de pédaler pour se rendre en cours ou lors des loisirs? Entretien avec Auréli Schmassmann, co-autrice d'une étude académique menée auprès de jeunes d'Yverdon-les-Bains (VD).

Votre étude porte justement sur l'influence du cercle social sur la pratique du vélo. Qu'avez-vous constaté?

J'ai axé mon travail sur le rôle de la famille mais également sur ce qui se passe à l'école et dans les groupes de pairs. On note une influence très marquée des parents: lorsqu'au moins l'un des deux pratique le vélo, leurs enfants sont bien davantage susceptibles d'en faire de même. On constate également une continuité dans le type de pratique. Le choix de recourir au vélo pour les déplacements ou pour le loisirs dépend de l'usage qu'en font les parents.

Peut-on en conclure qu'il faut convaincre les parents pour agir sur les jeunes?

C'est une piste intéressante. Certes, les comportements des parents inspirent ceux de leurs enfants mais on observe également l'inverse. Les jeunes apportent à la maison ce qui leur est enseigné en cours, notamment en matière de comportements écoresponsables. Dans le cadre de cette étude, j'ai au-

si interrogé quelques parents et constaté que certains se remettent au vélo à l'arrivée des enfants. Les influences fonctionnent donc réciproquement.

L'adolescence est aussi une période où l'on cherche parfois à s'opposer aux attentes parentales et à valoriser les amitiés. Cela se traduit-il dans la pratique du vélo?

Les jeunes peuvent chercher à s'affranchir des habitudes familiales et se tourner vers d'autres options de mobilité. Mais bien davantage qu'un esprit de contradiction vis-à-vis des parents, cette décision est motivée par l'envie de se rendre à l'école ou au gymnase avec ses ami-es. Les jeunes privilégieront les transports publics si cela leur permet de passer du temps en groupe. L'aspect social est déterminant, y compris dans la pratique du vélo: dans les témoignages, nombre de jeunes attachent de l'importance à la possibilité de pédaler côte à côte – quitte à faire des détours par des itinéraires qui le permettent.

Observe-t-on une différence dans la pratique du vélo entre la ville et la campagne?

La distance est un facteur décisif et dans les contextes ruraux, elle est bien plus importante qu'en ville. Il faut absolument travailler sur le lien entre les localités en proposant des itinéraires directs, sécurisés, connectés, confortables et attractifs. On se retrouve souvent à devoir faire des détours à vélo alors que la route est directe pour les voitures. Par notre étude, nous avons constaté que la distance peut freiner la pratique du vélo dans les deux sens: lorsqu'elle est courte, la marche est plus intéressante alors que lorsqu'elle est plus longue, les transports publics s'imposent. Pour les jeunes comme les autres,

À propos

Auréli Schmassmann est assistante-doctorante à l'Université de Lausanne. Dans le cadre de sa thèse, elle étudie la pratique du vélo chez les jeunes et vient de publier «The contrasted evolution of cycling during youth. Determinants of bicycle ownership and use» avec Daniel Baehler et Patrick Rérat. Cette

étude a été menée auprès de jeunes entre 12 et 20 ans à Yverdon-les-Bains.

Auréli Schmassmann fait partie de l'Observatoire Universitaire du Vélo et des Mobilités Actives (OUVEMA), rattaché à l'UNIL. Créé en 2020 par Patrick Rérat, professeur de géographie et d'urbanisme, et Bengt Kayser, médecin et directeur de l'Institut des sciences du sport, l'OUVEMA fait le lien entre la recherche académique et la pratique, collaborant aussi bien avec d'autres instituts universitaires qu'avec les offices fédéraux, les communes ou les bureaux d'étude.

Informations : www.unil.ch/ouvema



© mad

beaucoup de trajets se prêteraient pourtant parfaitement au vélo puisque 60 % de nos déplacements font moins de 5 kilomètres.

Comment encourager les jeunes à (re)faire du vélo?

Il faut renforcer la visibilité du vélo de manière générale, et surtout comme moyen de déplacement. Aujourd'hui, on montre aux jeunes qu'il est normal de faire son permis de conduire à 18 ans et de se déplacer en voiture. Nous devons en faire de même pour le vélo, en montrant qu'il a sa place sur la route.

Concrètement, sur quels leviers devrait-on agir?

Il y a un véritable enjeu d'image. Les jeunes ont une représentation positive du vélo sportif ou de loisir mais peinent à le considérer comme moyen de transports. Il reste parfois même associé à un jeu d'enfant. Pour que les jeunes se réapproprient le vélo, il faut montrer sa diversité. Entre les cyclistes du dimanche qui font une balade au bord du lac et les sportifs et sportives en tenue complète, il y a un vaste éventail de pratiques: les parents qui amènent leurs enfants à la crèche, les pendulaires en tenue de ville, les étudiant-es, les personnes qui vont faire leurs courses... Il y a autant de cyclistes que de types de vélos.

À qui revient la responsabilité de promouvoir le vélo auprès des jeunes?

On ne peut pas tout demander aux parents. L'école a aussi un rôle énorme à jouer en matière de sensibilisation. Ce travail est très

Les jeunes peuvent chercher à s'aff ancher des habitudes familiales et se tourner vers d'autres options de mobilité.

bien mené mais avant tout auprès des enfants. Pourtant, un rappel de l'importance de la pratique du vélo serait le bienvenu à l'adolescence, avec des exercices pratiques en contexte réel.

Il existe pourtant des campagnes spécifiques comme «Défi élo» ou «Bike2school».

Ce sont d'excellentes initiatives, mais qui reposent sur la volonté des enseignantes et enseignants. Or, leur cahier des charges est déjà bien rempli. Je serais favorable à une généralisation de ces campagnes dans toute les écoles. Pourquoi ne pas en faire un événement annuel standard dans le parcours des élèves? On pourrait également imaginer des

semaines thématiques consacrées aux vélo, avec des cours à ce sujet, des ateliers tant de pratiques que de réparation, des conférences, des films... À ce sujet, la Suisse alémanique est bien plus avancée que la Romandie. Par ailleurs, la promotion du vélo pour se rendre à l'école ou au gymnase va au-delà de l'en-

Ce dernier point est du ressort des autorités. Peuvent-elles en faire davantage pour que les jeunes optent pour le vélo?

Bien sûr, la priorité réside dans le développement des infrastructures cyclables. Le vélo doit être encouragé comme moyen de trans-



Les jeunes qui utilisent le vélo comme moyen de transport aiment pouvoir se déplacer avec leurs ami-es, selon Aurélie Schmassmann.

port du quotidien. Pour les trajets jusqu'au gymnase ou aux écoles professionnelles, les autorités misent avant tout sur les transports publics alors que le vélo permettrait de décharger les bus aux heures-clé. Par ailleurs, les villes subventionnent souvent les abonnements de transports publics, notamment pour les jeunes. Pourquoi ne pas en faire de même pour l'achat d'un vélo?

Vous avez évoqué l'influence de la famille et des groupes de pairs, le rôle de l'école, l'importance des infrastructures. Avez-vous identifié d'autres facteurs à prendre en compte?

Pour les jeunes, la nature est très importante. Dans leur pratique du vélo, les adolescentes et adolescents valorisent énormément la qualité de leur environnement, cherchant à s'éloigner de la ville et du trafic pour trouver des espaces naturels. Cet élément me semble très important lorsque l'on parle de choix de mobilité, chez les adultes aussi. On a souvent tendance à percevoir négativement les trajets utilitaires, considérant que l'on perd du temps en se déplaçant. Pour revaloriser ces moments, il est primordial de travailler sur l'attractivité des itinéraires pour faire de nos trajets des opportunités de s'émerveiller. ■

Penser équitablement les transports



Certains schémas de mobilité sont simples: par exemple, celui d'un homme qui se rend de son domicile à son lieu de travail. Mais pour une femme qui doit combiner plusieurs destinations dans la journée, cela se complique.

Par Nadja Mühlemann et Viviane Barben

Accompagnement des enfants, soins aux proches, achats, coup de main aux voisines et aux voisins: en Suisse, ce sont encore les femmes qui se chargent de la plupart des tâches d'aide et de soins. Pour accomplir ces tâches, les itinéraires sont complexes. Les trajets vers la crèche, les magasins ou les centres médicaux forment une combinaison de destinations et d'étapes qui requiert une bonne organisation.

Selon le microrecensement mobilité et transports 2021, en Suisse, les hommes de 25 à 64 ans parcourent quotidiennement 39 kilomètres en moyenne et les femmes 30, soit 23% de plus pour les hommes. Cependant, les femmes parcourent en moyenne quotidienne 5,5 kilomètres pour faire les achats et

autres, et 2 kilomètres pour l'accompagnement. Chez les hommes, ces déplacements se chiffrent respectivement à 4,7 kilomètres et 1,7 kilomètre. Pour ces différentes tâches, généralement effectuées dans le proche voisinage, les femmes parcourent des distances 23% plus longues que les hommes. Les données disponibles concernent les femmes et les hommes, la mobilité des personnes binaires n'étant pas recensée.

Planifier pour toutes et tous

Dans les villes et agglomérations, il faut bien constater que les réseaux et les horaires des transports publics sont largement conçus pour les personnes qui se rendent au travail le matin et rentrent chez elles le soir. Les

lignes des TP, en étoile, mènent au centre-ville, alors que des liaisons tangentielles seraient préférables pour les personnes qui effectuent des tâches d'aide et de soins. En outre, la planification des transports fait encore la part belle à la voiture, bien qu'une grande partie de la population aurait davantage besoin de voies cyclables et piétonnières.

Il serait temps que la politique et la planification des transports donnent la priorité à la mobilité autonome de l'ensemble de la population. Il s'agit d'accorder une meilleure place aux minorités ainsi qu'aux personnes actives dans l'aide et les soins. Il est urgent de passer à une politique des transports intersectionnelle, autrement dit, une politique tenant compte de la population dans son ensemble, sans distinction d'âge, d'origine, de genre, ni de handicap.

Nous demandons:

- que les infrastructures cyclistes, piétonnes et des TP répondent aux besoins de l'ensemble de la population
- l'extension du réseau de la mobilité cycliste et piétonne: des liaisons plus fournies et plus sûres
- un urbanisme des cheminements courts
- un réseau des transports publics étoffé et pas uniquement orienté sur le centre-ville.

Nadja Mühlemann et Viviane Barben sont membres de la JeuneATE et aspirent à une politique des transports intersectionnelle.

La planification des transports doit prendre en compte les nombreux trajets qui composent une journée – par exemple celui qui permet d'emmener les enfants à l'école, une tâche plus souvent effectuée par les femmes.



© iStock/freemixer



Tapis rouge et échassier pour les élèves de la Tour-de-Trême (FR).

Une fête comme laboratoire

Chemin de l'école Festive et colorée, la Journée internationale à pied à l'école est aussi l'occasion pour les écoles et les familles de tester des mesures rendant l'itinéraire scolaire plus sûr, convivial et durable.

Par Sarah Widmer

«**E**n avant pour l'exploration!» L'édition 2023 de la Journée internationale à pied à l'école célébrait les découvertes faites sur le chemin de l'école lorsque les enfants le parcourent à pied. Plus de 11 000 explorateurs et exploratrices en culottes courtes y ont participé en Romandie et au Tessin, le vendredi 22 septembre dernier.

Grands classiques de la Journée internationale à pied à l'école, les cortèges ont réuni nombre d'enfants, de parents et d'enseignant-es, d'artistes mais également de personnalités politiques ayant fait le déplacement pour l'occasion. Les cortèges permettent aux enfants d'investir la rue et de rappeler que leur présence dans l'espace public doit être considérée. Par leur taille, leur développement et leur perception de leur environnement, les plus jeunes ont des besoins spécifiques qui doivent impérativement être considérés dans l'aménagement.

Une journée pour essayer

Les actions de sensibilisation organisées dans le cadre de la Journée internationale à pied à l'école sont généralement l'initiative des parents ou des enseignant-es. C'est une occasion de tester dans un contexte concret des solutions proposées pour rendre le chemin de l'école plus agréable. Chaque année, plusieurs lignes de Pe-

dibus éphémères sont mises en place pour le temps d'une journée. Si toutes ne débouchent pas systématiquement sur la création d'une ligne pérenne, elles permettent aux personnes de voir comment fonctionne le Pedibus, de se rencontrer et de s'organiser.

À Vacallo, par exemple, plusieurs familles ont décidé de rejoindre le Pedibus après avoir testé la ligne locale lors de la Journée internationale à pied à l'école. Jusqu'ici assez courte, la ligne va donc être prolongée pour les accueillir. «J'attends toujours que la Journée internationale à pied à l'école soit passée avant de mettre à jour mes lignes, car elle apporte inmanquablement de nouvelles inscriptions», se réjouit Caterina Bassoli, coordinatrice du Pedibus au Tessin.

La Journée internationale à pied à l'école est aussi l'occasion d'inaugurer de nouvelles

lignes. «C'est un excellent moyen de donner de la visibilité au projet et de valoriser celles et ceux qui y participent», complète-t-elle. Mais la Journée internationale à pied à l'école célèbre aussi toute forme de mobilité active. Cette année, elle a permis à la commune d'Uvrier, en Valais, de donner le coup d'envoi d'une nouvelle ligne de Vélobus. C'est grâce à l'implication des enfants, des parents, des écoles et des communes que les enfants peuvent faire du chemin de l'école une exploration passionnante – à pied comme à vélo. ■

Sarah Widmer est chargée de projet au bureau romand de l'ATE et responsable de la Journée internationale à pied à l'école.

À Tenero (TI), la météo incertaine n'a pas entamé la bonne humeur. C'est d'ailleurs le slogan du Pedibus pour cette année scolaire: «À pied à l'école, par tous les temps!»



Inauguration d'une première ligne de Vélobus à Uvrier (VS).



© Esser Memmi Photography

«Les synergies sont un puissant facteur de progrès»

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Alexander Erath, le trafic dû à la recherche d'une place de parc semble plaider pour plus de places de stationnement. Qu'en est-il?

Ce trafic est difficilement mesurable. En 2012, des recherches de l'EPF ont porté sur une évaluation de relevés de GPS à Zurich et à Genève, afin de déterminer le trafic de recherche d'une place de stationnement. La

«Dans les quartiers à zone bleue, là où il est difficile de trouver une place, les gens utilisent moins souvent la voiture et rentrent plus tôt le soir.»

proportion est relativement faible: dans 80 % des cas, il faut moins de quatre minutes pour trouver une place. On entend souvent parler d'une proportion de 30 % du trafic consacré à la recherche d'une place en ville, mais les études les plus récentes indiquent une part nettement plus faible.

Sait-on à partir de combien de temps de recherche les transports publics ou le vélo deviennent plus attractifs?

Cela dépend du trajet en question. Si le trajet est court et régulier, cinq minutes passées à chercher une place se répercutent mentalement beaucoup plus que pour des trajets plus longs et plus rares. Grâce à un projet de recherche en cours, nous savons qu'il

Stationnement Les parkings souterrains permettent de désengorger l'espace public. Alexander Erath, expert en transports, explique quelles mesures complémentaires devraient être prises et quelles autres solutions seraient souhaitables pour favoriser une mobilité durable en ville.

existe un effet de report: dans les quartiers à zone bleue, là où il est difficile de trouver une place, les gens utilisent moins souvent la voiture et rentrent plus tôt le soir.

La start-up Parcandi gère la mise à disposition de places de parc privées et propose ainsi de réduire le trafic de recherche. Ne crée-t-on pas ainsi davan-

tage d'espace de stationnement, rendant la ville plus attractive pour la voiture?

Il y a de la place dans les parkings privés mais en journée, elle est faiblement utilisée et surdimensionnée en raison de la réglementation actuelle. Il faut se demander si on ne devrait pas mettre davantage de place à disposition là et, en contrepartie, supprimer des places de parc en surface. Cela permettrait de libérer de l'espace pour des pistes cyclables, des espaces verts ou de séjour, etc. Je crois que c'est seulement en utilisant toutes les synergies que l'on parviendra à créer un système de transport durable dans les villes.

Pour que l'idée de Parcandi puisse fonctionner dans ce sens, il faut que les places de parc privées se trouvent dans des quartiers mixtes où des places sont louées par les personnes qui vont y travailler en voiture. La nuit, elles sont libres et pourraient servir de complément aux places en zone bleue. Mais pour que cela fonctionne, il faut que les conditions d'utilisation et les tarifs soient assez flexibles. L'essai pilote a fourni de précieux renseignements sur la manière dont une offre de parcage judicieuse devrait être concoctée.

Quelle est le potentiel des parkings souterrains privés?

Dans les villes, selon les quartiers, entre 1 % et 10 % des places ne sont pas louées. Il faut par ailleurs noter que lorsque des places sont louées par des pendulaires, le taux d'occupation est de 50 % puisque ces places ne sont pas occupées la nuit.

À quel niveau peut-on encore agir, en plus du parking en partage, pour rendre plus durable le stationnement dans les villes?

Je vois trois domaines qui se complètent mutuellement. Le principal concerne les tarifs de parcage pour bordières et bordiers. Une partie de ces taxes représente le coût d'opportunité – autrement dit, la valeur de la place de parc sur le marché. C'est très hypothétique. L'État décide combien il met de places à disposition et fixe les tarifs. Comme la demande fluctue, leur valeur sera différente selon la durée et l'heure de la journée. Mais c'est un élément dont on ne tient généralement pas compte dans la gestion. Si, au contraire, ces tarifs étaient différents selon les quartiers, davantage de gens renonceraient à la voiture. C'est d'ailleurs ce qui ressort d'une autre étude.

Le deuxième domaine est celui de la voiture en partage. Cette offre, importante en Suisse, porte sur des trajets courts. Mais il serait aussi utile de pouvoir louer une voiture facilement et à bon prix pour une journée entière ou pour deux jours. Il y a, là encore, des lacunes au niveau de l'offre.

Le troisième est celui de la création de parkings de quartier, en remplacement des zones bleues. Cela aurait pour avantage que les voitures libéreraient de la place qui serait alors disponible pour des espaces verts ou des pistes cyclables. ■



© mad

Alexander Erath est professeur en transports et mobilité à la Haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse.



Sur les parkings du Japon, des places sont réservées pour les petites voitures de la catégorie «keijidōsha».

Moins polluer par intérêt personnel

eco auto.info Au Japon, des réductions d'impôts et l'interdiction de parquer en bordure de route modèrent le trafic depuis bien longtemps. Les voitures hybrides et les électriques sont toujours plus populaires: parce qu'elles sont économiques.

Par Christoph Neidhart

Pour acheter une voiture à Tokyo, il faut prouver que l'on dispose d'une place de parc privée. Stationner en bordure de route est interdit. Alors que dans les villes européennes, nombre de voitures tournent en rond à la recherche d'un endroit où se parquer, chaque véhicule a sa place attirée au Japon.

La plupart des Tokyoïtes se rendent au travail au moyen des transports publics. Quant au «dernier kilomètre», entre le domicile et la station de métro ou de RER, un million de personnes le parcourent à vélo, option incitée par des gares dotées de vastes parkings à vélo, parfois sur plusieurs étages.

Parking privé et rues tranquilles

Pour les déplacements privés, la population des villes japonaises recourt peu à la voiture. C'est bien trop cher. Rien que les taxes du réseau autoroutier de la métropole coûtent plus cher qu'un billet de train, sans compter les frais de parcage. Un trajet entre Tokyo et Kyoto (environ 500 kilomètres) coûte 75 francs en péage autoroutier soit presque le prix d'un billet pour le même voyage en Shinkansen, le train rapide japonais. À la campagne cependant, la voiture reste la norme.

Débarrassés du trafic provoqué par les véhicules en quête de places de stationnement, la plupart des quartiers d'habitation

sont tranquilles. Mais il n'en a pas toujours été ainsi. Au début des années 1960, la presse se plaignait de la «peste des voitures stationnées partout». Il faut savoir qu'à Tokyo, les rues sont souvent trop étroites pour le stationnement. Pourtant, la pratique était répandue. «Les fortes amendes n'y changent rien», lisait-on dans le Japan Times en 1961. Quelques années plus tard, parquer dans l'espace public est interdit: d'abord à Tokyo, puis dans toutes les autres villes. En parallèle, la construction ou la rénovation de maisons d'habitation est assortie de l'obligation d'y aménager une place de parc. Beaucoup de gens ont sacrifié une partie de leur jardin. Aujourd'hui, l'interdiction de parquer dans la rue est admise comme une évidence.

Petites voitures privilégiées

Outre les plaques d'immatriculation blanches, le Japon connaît aussi les plaques jaunes pour la catégorie des «keijidōsha», les voitures de petit format. Leur cylindrée n'excède pas 660 cm³, la hauteur 1,48 mètres et la longueur 3,40 mètres. Leurs propriétaires paient moins d'impôts sur les véhicules, les péages sont moins chers et des places leur sont réservées dans les parkings. Mais surtout, une keijidōsha consomme peu (environ 3 litres aux 100 kilomètres) et émet ainsi moins de CO₂.

En réalité, la keijidōsha n'a pas été conçue pour ménager l'environnement mais à titre de véhicule bon marché, destiné à relancer l'économie. À son lancement en 1949, sa cylindrée ne dépassait pas 360 cm³.

De cette solution de fortune est née une catégorie d'automobiles très populaire. Un tiers des voitures immatriculées au Japon en font partie et près de la moitié à la campagne. Il en existe aussi en version camionnette, ainsi que des modèles «sport» et «de luxe», avec air conditionné. Dans le nord du pays, enneigé en hiver, presque toutes les keijidōsha sont à traction intégrale. Des keijidōsha hybrides existent aussi et, l'an dernier, Nissan a lancé sur le marché la «Sakura», une keijidōsha électrique à batterie. Véhicule de prédilection de l'artisanat, on en rencontre toutefois dans tous les secteurs de l'économie – même la poste, la police et les services du feu y recourent. Daihatsu a même créé un modèle «échope mobile», la «Nibako». Les keijidōsha se vendent bien parce qu'elles sont économes à l'usage, pas parce qu'elles sont écologiques. Mais le climat en profite aussi. ■

Christoph Neidhart vit à Tokyo. Correspondant de la «Süddeutsche Zeitung» et du «Tages-Anzeiger» pendant 13 ans, il a publié plusieurs livres en allemand et traduits en anglais.



© ATE/Ruben Ung

Ensemble, nous faisons bouger la Suisse

En tant que membre, vous donnez à l'ATE la capacité de définir la mobilité de demain et d'intervenir dans le débat de la politique des transports. Lancer un référendum ou une initiative: c'est avec votre aide uniquement que l'ATE peut le faire! Merci de tout cœur pour votre soutien et votre fidélité.

Nos projets pour l'année en cours

Stop à la folie autoroutière: Ces quatre prochaines années, le Parlement veut dépenser 5,3 milliards de francs pour étendre les routes nationales. Un projet qui, non seulement va à l'encontre des objectifs climatiques de la Suisse, mais qui nuit aussi à l'environnement, à la biodiversité et à la santé. L'ATE lance un référendum contre cette absurdité. L'année prochaine sera dédiée à la campagne pour cette votation.

Promouvoir une mobilité respectueuse du climat: Nous nous battons pour la création d'une infrastructure cycliste étendue, sûre et en réseau, tant en ville qu'à la campagne. Nous demandons des prestations de transports publics attractives pour les loisirs également, un accès simple et sans obstacles, ainsi que des trains de nuit compétitifs par rapport à l'avion.

Qualité de vie: Espaces verts au lieu de places de parc, moins de bruit grâce au 30 kilomètres à l'heure, zones de rencontres, chemins de l'école sûrs avec rues scolaires, mobilité assurée pour les aînés. Tels sont quelques-unes des causes pour lesquelles l'ATE s'investit aux niveaux national et local, avec force et persévérance.

Préservation efficace du climat: Les énergies fossiles doivent être bannies à jamais. Dans son «Masterplan pour un trafic sans énergies fossiles», l'ATE indique les mesures permettant d'y parvenir. Elle s'engage à tous les niveaux politiques: habitat densifié et cheminements courts, énergies renouvelables et voiture électrique économe.

Vos avantages en tant que membre de l'ATE

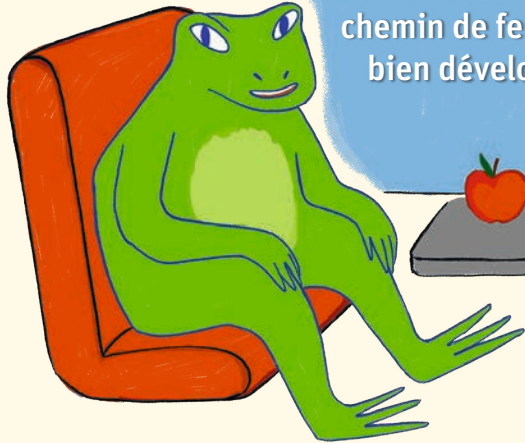
- **Des assurances novatrices à des tarifs préférentiels:** découvrez notre vaste éventail d'assurances – du Carnet d'entraide voyages à l'assurance-maladie complémentaire.
- Vous bénéficiez de réductions sur les voyages durables auprès de notre **partenaire voyages Railtour**. Dès à présent, vous pouvez aussi réserver vos voyages en train à l'étranger directement sur notre site internet – www.ate.ch/voyager et www.europeentrain.ch.
- **Le Magazine ATE** vous place au cœur du débat de la mobilité. Il vous est livré à domicile quatre fois par année.
- Nos **webinaires** accueillent des spécialistes de renom qui contribuent à élargir et à approfondir le débat sur la mobilité de demain.
- Vous bénéficiez en permanence **d'offres spéciales pour membres** dans les domaines de la mobilité et des loisirs.
- Ces **pages de l'ATE** vous livrent de précieuses informations:
www.europeentrain.ch: aperçu des meilleures correspondances en Europe, doublé d'un site de réservation.
www.eco-auto.info: conseils pour l'achat d'une voiture selon des critères écologiques et articles de fond.



© ATE/Ruben Ung

atejunior

EST-CE QUE TU SAVAIS...?



En Suisse, nous avons un réseau de chemin de fer super bien développé.

Si on mettait bout à bout toutes les voies des chemins de fer de Suisse, ça donnerait une ligne de 5443 km de long. C'est la distance qui sépare Madrid, en Espagne, du pôle Nord.



Autre détail intéressant: il y a en Suisse 1772 gares au total – incroyable, non?



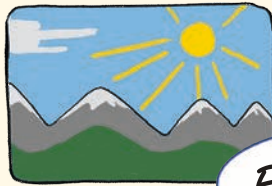
MON PASSE-TEMPS FAVORI DANS LE TRAIN



Faire des jeux



Lire/regarder des livres



Regarder par la fenêtre

Et toi?

Le premier train de Suisse s'appelait le «train des petits-pains espagnols». Tiré par une locomotive à vapeur, il circulait entre Zurich et Baden. Le premier voyage a eu lieu il y a 176 ans.

CONCOURS

- Combien y a-t-il de gares en Suisse?
A) 1772
B) 100
C) 500 000
- Lequel de ces moyens de transport est le plus rapide?
A) Le vélomoteur
B) Le monocycle
C) Le train
- Dans quelle ville arrivait le premier train de Suisse?
A) Tokyo
B) La Chaux-de-Fonds
C) Baden

Nous tirerons au sort un billet d'entrée «famille» au Musée de la Communication. Réponds aux questions et envoie-nous la solution avec ton nom et ton adresse à kids@ate.ch. Le délai est fixé au 3 décembre 2023.



© Musée de la Communication

© Texte et illustration: Viviane Barben



Ce qu'il est possible d'économiser avec une voiture électrique.

Vous pouvez désormais comparer en un clin d'œil les coûts des voitures électriques et hybrides avec ceux des voitures à combustion. Nous avons examiné pour vous en détail les différentes classes de véhicules et avons résumé le tout dans une étude de cinq pages.

Découvrez-en plus sur suisseenergie.ch/mobilite/electromobilite/

À l'étude:





Chère lectrice, cher lecteur,

Le 1^{er} juin 2018, j'ai pris mes fonctions de directeur de l'ATE Suisse, et les débuts ont été pour le moins turbulents. Comme le poste était resté longtemps vacant, la situation était agitée – et ce n'était guère mieux au Comité central. Les changements au Secrétariat central – Stéphanie Penher est venue renforcer la direction en tant que responsable de la politique des transports et des campagnes – ainsi qu'au Comité central – avec un nouveau président – tombaient donc à point nommé. Ils nous ont permis de donner de l'élan et de nouvelles impulsions à l'association.

Cinq ans plus tard, en juin de cette année, l'Assemblée des délégué-es a clairement adopté notre programme pour les années 2024 à 2026 et le cadre financier correspondant. Des fondations solides sont donc assurées pour l'avenir. Les adaptations organisationnelles entreprises ces dernières années portent leurs fruits et sont consolidées. Pour moi, le moment est venu de passer le flambeau: je quitterai l'ATE à fin 2023.

D'où cette brève rétrospective. Nous avons profité de la réorganisation pour aiguïser la compréhension commune de l'orientation de nos activités et avons élaboré la «stratégie 2030» destinée à l'usage interne. Tous les organes de l'ATE ont été impliqués dans ce processus. L'association en est sortie grandie, tant sur le plan stratégique qu'en matière de collaboration générale. Personnellement, ce travail m'a aidé à développer le secrétariat. En juin dernier, l'acceptation par le peuple de la loi climat a été un autre temps fort. Il s'agit d'un signe important pour nos activités liées à la politique des transports ces prochaines années.

Parmi les succès enregistrés, j'aimerais encore mentionner la Fondation Suisse du Trafic (FST). Alors qu'elle était sur le point d'être dissoute, nous avons réussi à la réactiver. Destinée à devenir un groupe de réflexion pertinent, elle réunit désormais des personnalités diverses et des spécialistes qui ont fait leurs preuves au sein de son conseil. J'espère vivement que cet élan ne faiblira pas.

Bien entendu, il y a aussi eu des moments difficiles, dont le rejet, par le peuple, de la loi sur le CO₂ en 2021. Ce résultat inattendu, qui fut davantage le fruit d'un malheureux concours de circonstances que d'un refus des contenus, nous a contraint-es à réviser notre programme. Retrouver la motivation nécessaire à notre travail a pris du temps. La pandémie de COVID-19, qui a marqué la dynamique du Secrétariat central pendant deux ans, fut peut-être l'un des plus grands défis de l'histoire de l'association. Même si la crise sanitaire a fortement compliqué le travail de la direction, nous en sommes sorti-es sans trop de dégâts.

Je suis confiant pour l'avenir de l'ATE. Le référendum contre le développement du réseau des routes nationales est maintenant au programme. Pour gagner le scrutin, il est nécessaire que les organes de l'association collaborent et que nous trouvions des allié-es, ce qui est parfaitement réalisable. La campagne en vue de la votation est aussi l'occasion de présenter les valeurs et les engagements de l'ATE sur la scène nationale.

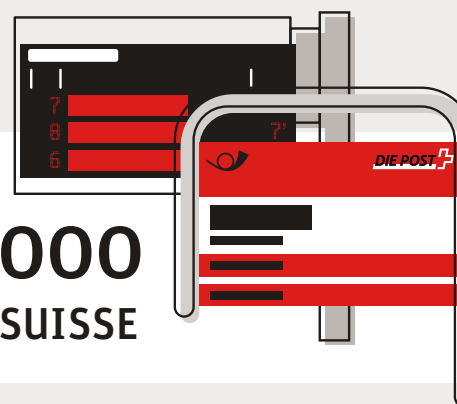
Je souhaite plein succès à l'ATE pour l'avenir et je ne manquerai pas de suivre de près ses activités.

Anders Gautschi

Les TP suisses battent des records

Le plus long tunnel ferroviaire, la gare la plus haute d'Europe (au Jungfrauoch) et le record mondial du nombre de kilomètres parcourus en train par habitant·e (environ 2400 kilomètres): les transports publics suisses peuvent se targuer de quelques records. Des commodités telles que l'horaire cadencé, le principe «un voyage, un billet» et des gares conviviales rendent les transports publics plus que compétitifs en Suisse. Pour que cela reste le cas, il faut investir dans les TP plutôt que dans la folie de la construction d'autoroutes. Découvrez plus d'informations sur nos souhaits et nos revendications dans les pages suivantes.

ON COMPTE **25 000**
ARRÊTS DE TP EN SUISSE



PLUS DE 90 %

DES TRAINS CIRCULENT
GRÂCE À L'ÉNERGIE

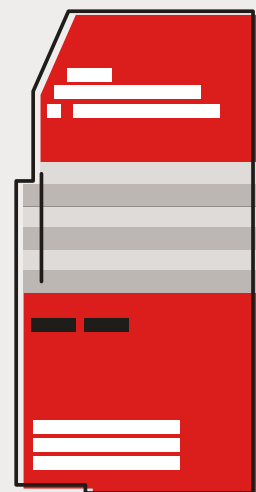


HYDRAULIQUE



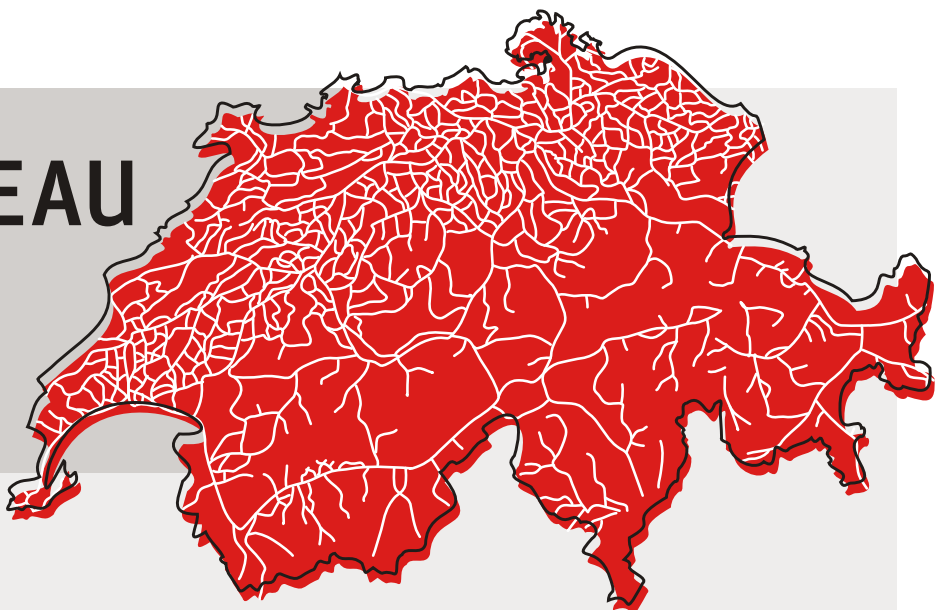
**53% DE LA
POPULATION
POSSÈDE UN
ABONNEMENT DE TP**

En **1963**, les CFF commandent les **300** premiers **DISTRIBUTEURS DE BILLETS**. Il y en a aujourd'hui **1050** et la tendance est à **LA BAISSSE**



UN VASTE RÉSEAU

5200 KM de voies ferrées,
21 500 KM de routes publiques
et 1000 KM de téléphériques

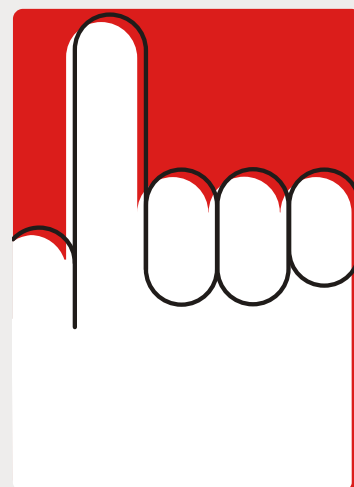


34 000
PERSONNES
TRAVAILLENT
POUR LES CFF

AVEC SES **57 363 M**, LE TUNNEL DE BASE
DU GOTHARD EST **LE PLUS LONG**
TUNNEL FERROVIAIRE DU MONDE.
C'EST L'UN DES

1 800 TUNNELS
DES TP
SUISSES

En Suisse, les gens parcourent **1 KM** par jour
EN BUS, TRAM et CAR POSTAL et
4,9 KM EN TRAIN



En 2014, le peuple s'est prononcé à

62% en faveur d'un
DÉVELOPPEMENT
DE L'INFRASTRUCTURE
ferroviaire avec le FAIF



Paysage ferroviaire: quo vadis?

Par Selim Egloff

L'Office fédéral des transports, les CFF et le Conseil fédéral ne cessent de se contredire entre ambitions et possibilités. Ou pourquoi la politique ferroviaire en Suisse se retrouve dépourvue de toute planification.

Au début de l'été, l'Office fédéral des transports (OFT) a déclenché un tollé en présentant son concept d'offre 2035. Parmi les nombreux points qui ont suscité de fortes critiques, citons l'allongement des temps de parcours pour le trafic grandes lignes, de moins bonnes correspondances aux grands nœuds ferroviaires et moins de liaisons directes avec l'étranger.

Outre ces détériorations évidentes, une curiosité a fait parler d'elle: la fusion annoncée des liaisons entre Genève et Saint-Gall puis Zurich et Munich (voire Vienne). Pour assurer une liaison directe entre la Suisse romande et la Bavière, un

train pendulaire à deux étages aurait toutefois été nécessaire. Or un tel train n'est pas pour demain. C'est la raison pour laquelle le directeur de l'OFT, Peter Füglistaler, n'a pas tardé à faire rapidement marche arrière, invalidant publiquement l'idée avancée.

Poule aux œufs d'or à deux étages

Le fiasco de la nouvelle offre 2035 révèle à quel point l'OFT a misé sur une poule aux œufs d'or, celle du train pendulaire à deux étages – mais sans disposer de la preuve du bon fonctionnement de ce dernier. Les espoirs de la politique ferroviaire suisse ont (trop) longtemps reposé sur la compensation du roulis, une technique pendulaire qui aurait dû permettre aux trains même à deux étages de prendre les virages rapidement. L'an dernier, les CFF ont fini par interrompre les essais menés avec les nouveaux duplex destinés au trafic grandes lignes (TGL) car cette nouvelle technique prêterait le confort de conduite.

Ce qui signifie que la réduction des temps de trajet pour augmenter les capacités passera forcément par des aménagements coûteux. La compensation du roulis devait permettre de réaliser des durées

de parcours inférieures à 60 minutes pour les lignes Winterthour – Saint-Gall et Berne – Lausanne. De nouvelles lignes devront désormais être construites pour réaliser des nœuds ferroviaires complets à Genève, Lausanne et Saint-Gall avec un maximum de correspondances.

Noir tableau

Les attentes placées dans les duplex grandes lignes ont apparemment été si élevées que même le remplacement des compositions ICN actuelles par de nouveaux trains pendulaires à un étage a été remis en question. Celles-ci manquent en effet dans le concept d'offre 2035, ce qui allongerait considérablement les temps de parcours et favoriserait les ruptures de correspondance, notamment sur la ligne du pied du Jura.

Les gros titres critiquant la planification de l'offre de l'OFT ont coïncidé à peu de choses près avec l'annonce des CFF de réduire drastiquement l'offre en Suisse romande pendant dix ans, à partir de 2025. Ceci dans le but de pouvoir réaliser les chantiers nécessaires. Car l'infrastructure y est particulièrement vétuste et doit être remise en état de toute urgence.

Les retards accumulés depuis des années dans des projets déjà décidés complètent le tableau. Il s'agit par exemple de la transformation de la gare de Lausanne ou des adaptations de l'infrastructure à Zofingue. Au lieu de 2025, ce dernier projet ne sera réalisable qu'une bonne dizaine d'années plus tard.

Bons objectifs, mauvaise réalisation

Tout cela va à l'encontre des objectifs que le Conseil fédéral a fixés dans sa «Perspective Rail 2050». Le traitement du pro-



© Portraits des employés des TP: Fabian Lütholf / setrumers.ch

Andrea Schmutz travaille depuis 15 ans comme **Accompagnatrice de voyage** au BLS. Elle encadre et conseille la clientèle, effectue des contrôles de titres de transport, informe lors d'événements ou de travaux et s'occupe parfois de réparer un dérangement. Elle aime le contact avec les passagères et les passagers et se réjouit à chaque fois qu'elle peut aider quelqu'un. Les journées sont toujours variées – grâce aux différents trajets, trains et personnes. Le trajet de Berne à Lucerne via l'Entlebuch fait partie de ses préférés: «Le paysage est fantastique, avec de magnifiques fermes!»

jet du Conseil fédéral devrait être entamé au Parlement lors de la prochaine session d'hiver. C'est peu dire qu'il suscite des espoirs. Il s'agirait notamment de doubler la part des voyageurs par kilomètre en train dans la mobilité globale. De plus, de nouvelles lignes doivent être construites là où le train n'est pas encore compétitif par rapport à la voiture.

En parallèle, le chef du DETEC ne se lasse visiblement pas de favoriser également l'extension des autoroutes. Sous prétexte d'«égalité des usagères et usagers de la route», tous les efforts visant à modifier la répartition modale en faveur du rail sont ainsi anéantis.

Au lieu de suivre une stratégie claire permettant de prendre le virage indis-

pensable au respect des objectifs climatiques, voilà que le clientélisme s'impose. En faveur du lobby automobile, en l'occurrence et pour ce qui concerne le conseiller fédéral Albert Rösti. Les ressources financières et humaines – loin d'être illimitées – ne doivent en aucun cas être investies dans les autoroutes plutôt que dans une infrastructure ferroviaire.

Mettre fin à l'aveuglement

La mise en place d'aménagements favorables au trafic ferroviaire sera difficile au Parlement. En l'absence d'une stratégie nationale porteuse d'une offre ferroviaire d'avenir, la tentation est grande de céder à des marchandages de politique

régionale au lieu de chercher des solutions constructives pour toute la collectivité.

Il est urgent de mettre fin à l'aveuglement en matière de développement ferroviaire. Au lieu d'occuper des spécialistes à planifier de nouveaux tunnels autoroutiers et des autoroutes à six voies, la «Perspective Rail 2050» devrait le plus vite possible devenir un «Développement Rail 2050» concret. ■

Selim Egloff est collaborateur de la politique des transports de l'ATE Suisse. Enfant, il préférait déjà ses trains miniatures aux petites voitures fétiches de ses camarades.

«Il faut un concept d'horaire»

La Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) défend les besoins des usagères et usagers des transports publics. Sa présidente, Florence Brenzikofer, s'exprime sur les principaux défis et les projets les plus urgents.

Florence Brenzikofer, du point de vue de la CITraP, où est-ce que cela coïncide – et pourquoi?



Premièrement, la demande en transports publics stagne depuis 2010 malgré de gros investissements. C'est là que la Confédération devrait intervenir et réfléchir à ce qui ne va pas dans sa planification.

Deuxièmement, l'entretien et l'assainissement de l'infrastructure ferroviaire ont été négligés par l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF depuis les années 1990. Troisièmement, on a placé trop d'espoir dans les nouvelles technologies ferroviaires et on a abandonné d'importants projets d'infrastructure visant à réduire les temps de trajet, en Suisse orientale et occidentale.

De nombreux projets de construction ont pris des années de retard. À

quoi est-ce dû et comment les accélérer?

La conception de l'horaire à long terme – à l'horizon 2050 – doit être revue et l'OFT doit absolument faire appel au savoir-faire des CFF. De plus, les procédures d'autorisation des grands projets doivent être mieux coordonnées afin d'éviter un nouveau naufrage comme celui de la transformation de la gare de Lausanne.

Que faire contre la pénurie de personnel qualifié?

Le rail a besoin d'une politique de ressources humaines crédible et durable, qui évite par exemple les heures supplémentaires récurrentes et les interventions imprévues des conducteurs et conductrices de train. Il faut également une stratégie qui garantisse un emploi sûr, offre des perspectives de développement et soit attractive pour les jeunes parents.

Selon la CITraP, quels sont les projets d'extension les plus urgents?

Il faut revenir aux qualités qui ont conduit au succès de Rail 2000 et des NLFA. Il s'agit d'élaborer tout concept d'horaire sur la base des besoins en transport réels de la population. Il sera alors possible de répondre à la question de savoir où de nouvelles infrastructures sont nécessaires. Dans des cas ponctuels, cela peut impliquer la construction de nouveaux tronçons entre des grands centres.

Que pensez-vous de l'égalité des droits des usagères et usagers de la route évoquée par des politiciens bourgeois?

La Suisse s'est fixé pour objectif d'atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050. Dans cette optique, le peuple vient d'adopter la loi sur la protection du climat. Nous ne pourrions atteindre cet objectif que si nous transférons à grande échelle le trafic de la route au rail. Le trafic routier motorisé est le plus grand coupable. Sous l'influence du lobby automobile, le Parlement a malheureusement approuvé des milliards pour l'extension des autoroutes. Le slogan de l'égalité des droits sert à masquer le fait que l'objectif de protection du climat n'est pas pris en compte. ■

L'ATE refuse le nouveau système tarifaire

Par Edward Weber

L'Alliance Swiss Pass prévoit de lancer un nouveau système tarifaire. Or, il ne mise pas sur la simplicité: un prix individuel sera calculé après le trajet pour chaque personne. L'organisation faîtière réduit ainsi à néant la transparence des prix et augmente les obstacles à l'utilisation des transports publics.

Les prix des transports publics peuvent s'apparenter à une jungle. Les logiques de prix variant entre les billets de parcours et les billets communautaires, il peut arriver qu'un même trajet n'ait pas toujours le même prix. Ainsi, un billet de parcours normal entre Berne et Jaun coûte 47.20 francs. Par contre, avec un billet direct pour Fribourg et un billet communautaire pour le reste du parcours, la voyageuse ou le voyageur ne

paiera que 31 francs. Le monde politique a pris conscience de ce problème et demandé à l'Alliance Swiss Pass, l'organisation faîtière des transports publics, de simplifier le système tarifaire.

paieront après coup. Ce système, nommé «post payment» dans le jargon, existe par exemple déjà avec EasyRide. Une appli calcule le meilleur prix d'un trajet. Pour l'exemple choisi précédemment, il s'agi-

Avec myRIDE, contrairement à EasyRide, le prix ne serait pas calculé avant le trajet et varierait d'une personne à l'autre.

Chacun·e son prix?

La réponse de l'Alliance Swiss Pass? Un «troisième système tarifaire». Nommé pour l'instant myRIDE, il possèdera une nouvelle logique en de nombreux points. Il se trouve actuellement en phase pilote et devrait être introduit dès 2025. De nombreux aspects sont encore en cours d'étude, mais l'Alliance Swiss Pass a d'ores et déjà défini des premières lignes directrices: tous les trajets figureront dans un «journal de bord numérique» et les voyageuses et voyageurs

rait de la combinaison d'un billet direct pour Fribourg et d'un billet communautaire pour Jaun.

Avec myRIDE, contrairement à EasyRide, le prix ne serait pas calculé avant le trajet et varierait d'une personne à l'autre. Et c'est là que le bât blesse. Le système calculerait un prix individuel pour chaque personne, et après une durée qui reste encore à définir. L'Alliance Swiss Pass parle de «taximètre intelligent», qui dépend des trajets individuels. Aussi appelé «post pricing», ce système peut en théorie mo-



Yvonne Allemann conduit les passagères et passagers de CarPostal de A à B en toute sécurité. Elle a commencé sa carrière en tant que première **conductrice** de bus des entreprises de bus de Granges et environs, et depuis huit ans, elle est au volant des cars postaux jaunes. Elle apprécie l'échange avec la clientèle et aime la vue depuis son poste de travail: par exemple sur les Alpes ou sur les trois lacs, le Jura et le Chasseral sur son trajet préféré entre Innerberg et Frieswil.

difier les prix à chaque trajet («Les plans de prix individuels s'adaptent sans cesse au comportement de consommation [...]», affirme l'Alliance Swiss Pass). Donc, les voyageuses et voyageurs créent leurs propres prix en fonction de leurs trajets.

Mais il s'agit d'incitations inadéquates: les personnes qui utilisent déjà beaucoup les transports publics seront poussées à le faire encore plus. Par contre, celles et ceux qui n'empruntent que peu le train ou le bus paieront le tarif maximal. On court ainsi le risque de les décourager à prendre les transports publics.

L'objectif: myRIDE, et rien de plus L'Alliance Swiss Pass espère que l'ensemble des voyageuses et voyageurs passe tôt ou tard au nouveau système tarifaire. Cela signifierait aussi que les billets de parcours et communautaires existants ne seraient un jour plus proposés. Pour atteindre son objectif, l'Alliance Swiss Pass devra clairement «motiver» la clientèle réticente: par exemple en l'excluant de certaines remises ou en lui compliquant l'utilisation des transports publics, notamment en supprimant les automates à billets.

De précieuses données

La direction que prend myRIDE semble claire: les recettes de billetterie se feront au détriment de la transparence des prix. Et l'Alliance Swiss Pass semble accepter que certaines personnes soient exclues de myRIDE: enfants, personnes âgées et/ou ne possédant pas de smartphone, touristes... Ce qui va clairement à l'encontre de l'objectif visant à maintenir les obstacles à l'achat de billets aussi bas que possible pour toutes et tous, afin que davantage de personnes passent de la voiture au train, au bus ou au tram. Enfin,

La direction que prend le système de tarification myRIDE semble claire: les recettes de billetterie se feront au détriment de la transparence des prix.

avec ce nouveau système, un nombre bien plus important de trajets seraient suivis par le biais des smartphones. Les entreprises de transports publics disposeraient ainsi d'une énorme quantité de données. La presse a révélé au printemps dernier ce qu'il advient de ces données. Elles ne sont pas simplement utilisées en interne pour améliorer les services: la clientèle est répartie en segments et les données sont vendues à des fins publicitaires.

Prendre le train sans smartphone

Pour garantir que les projets douteux de l'Alliance Swiss Pass ne deviennent pas réalité, l'ATE et la Fédération alémanique des consommateurs ont défini les exigences minimales à respecter dans l'intérêt de la clientèle des transports publics:

- Chaque individu, y compris les personnes qui ne veulent ou ne peuvent pas se déplacer en transports publics sans suivi par smartphone, doit pouvoir acheter des titres de transport sans pénalisation.
- Il est exclu que le système tarifaire devienne encore plus complexe; les coûts d'un trajet doivent être connus avant celui-ci et être les mêmes pour tout le monde.
- Il doit être possible de prendre le train en restant

anonyme. Les usagères et usagers des chemins de fer ne doivent pas être contraints de facto de faire enregistrer leurs trajets personnels dans le seul but de permettre aux entreprises ferroviaires de gagner de l'argent en vendant ces données. ■

Edward Weber est responsable du secteur «Mobilité d'avenir» à l'ATE. Selon le système d'enregistrement des données CFF, il fait probablement partie de la catégorie des «Épicurien-nes» mais ambitionne un surclassement chez les «Indépendant-es».

Informations de l'Alliance Swiss Pass sur myRIDE: www.allianceswisspass.ch/myride

Pilote de bateau à Genève, Egzon Dauti travaille depuis près de trois ans à la barre des Mouettes genevoises. Les jolies embarcations jaunes composent un réseau de quatre lignes lacustres qui permettent de traverser la rade. Formé directement au sein de l'entreprise, Egzon Dauti s'est découvert une passion pour ce métier en l'apprenant. Il apprécie la vue exceptionnelle dont il profite depuis son poste, surtout lors des levers et couchers de soleil: «Nous avons un bureau magnifique!»



Un bus qui roule tout seul

Par Edmea Stegmaier

Depuis le mois d'avril, un bus autonome sillonne les rues de Schaffhouse sur la ligne «STL Linie 13». Nous y avons pris place afin de découvrir l'utilité de l'opérateur de sécurité et la manière dont le véhicule réagit aux obstacles.

Un bus presque entièrement autonome sillonne les rues de Schaffhouse depuis quelques mois. J'ai profité d'une belle journée d'automne pour partir le tester. Après une brève recherche, je trouve l'arrêt, situé juste derrière la gare. J'ai quelques minutes d'avance sur l'heure de départ prévue, mais l'opérateur de sécurité me laisse déjà monter dans le véhicule, m'indiquant aimablement que le port de la ceinture est obligatoire.

Malgré la gratuité du moyen de transport, rappelée par des panneaux à chaque arrêt, je suis et resterai la seule passagère pendant toute la course. L'opérateur me

confirme que la ligne n'est pas très fréquentée.

Pourquoi un opérateur?

Un opérateur de sécurité se trouve à bord parce qu'il n'est pas encore possible, pour des raisons juridiques et techniques, qu'un véhicule circule de façon entièrement autonome. C'est lui qui démarre la course après s'être assuré qu'aucun véhicule ou vélo n'a entrepris de dépasser le bus. Les systèmes techniques prennent ensuite le relais, l'homme n'intervenant plus qu'en cas de situation inattendue.

Lorsque des obstacles surgissent sur son trajet, le bus les repère et s'arrête de lui-même, mais c'est à l'opérateur de les éliminer car le véhicule ne peut suivre que l'itinéraire programmé. Sa vitesse maximale est de 30 kilomètres à l'heure, y compris en mode de conduite manuelle.

Ce jour-là, des travaux de lavage de vitres sont en cours sur un bâtiment situé le long de notre parcours. Ils sont signalés par un panneau que le bus considère comme un obstacle. Afin que nous puissions continuer notre course, l'opérateur descend du véhicule et le déplace. En revanche, les buissons qui débordent sur la route sont reconnus comme tels par notre bus, qui poursuit sa lente course.

Grâce au travail de Daniel Buchser, les trams bernois circulent en toute sécurité et en silence. En tant que **chauffeur de chantier** chez Bernmobil, il s'occupe du nettoyage des voies et du graissage des aiguillages. Après avoir été conducteur de tram et de bus pendant dix ans, il conduit depuis cinq ans la machine permettant de nettoyer les rails. Daniel Buchser apprécie la répartition autonome du travail de nettoyage des voies et la diversité de ses tâches – il travaille par exemple aussi à la construction des voies.

Un véhicule bien accepté

Lorsqu'un vélo nous dépasse et se rabat juste devant le bus, un signal s'enclenche et le petit véhicule freine immédiatement. L'opérateur doit désactiver l'alarme à la main pour que nous puissions redémarrer.

D'après lui, ce véhicule est bien accepté à Schaffhouse, et la plupart des usagers et usagers de la route font preuve d'égards. J'ai beaucoup apprécié le trajet, même s'il faut s'habituer aux coups de frein brusques dans les situations imprévues. J'ai profité d'être la seule passagère à bord pour écouter les récits de l'opérateur de sécurité, qui fait de mon voyage une véritable aventure. ■

Edmea Stegmaier est stagiaire en politique des transports à l'ATE Suisse. Elle adore voyager en train et aime tester de nouvelles formes de transports publics.

La ligne «STL Linie 13»

À Schaffhouse, la «STL Linie 13» constitue un projet pilote de Swiss Transit Lab, dont l'objectif est de promouvoir le développement des transports publics automatisés. Ce bus Toyota de série a été équipé de capteurs supplémentaires pour pouvoir rouler de manière autonome. Il circule entre l'arrêt «Bahnhof Nord» et le quartier de Stahlgliesserei du lundi au samedi de 10 à 14 heures (il n'est pas intégré dans l'horaire des CFF). Plus d'informations:

www.swisstransitlab.ch



En train jusqu'à la neige

Par Camille Marion

Choisir les transports publics dans le cadre des loisirs devrait être une habitude. En hiver, divers projets sont développés par les entreprises de TP – ou par l'ATE! – pour permettre d'organiser une journée ou un séjour durables à la neige.

Le chiffre est connu mais ne cesse d'effrayer: en Suisse, la mobilité est responsable de 38% de nos émissions de CO₂. Afin de respecter nos objectifs climatiques, nous devons opérer rapidement une transition de la voiture privée aux transports publics, au vélo et aux autres formes de mobilité plus durable. Cela concerne bien entendu nos trajets pendulaires, mais également les déplacements qui rythment nos loisirs. En plongeant dans le détail des statistiques, on constate que ces derniers sont le premier motif de déplacement en termes de distance. En moyenne, ils représentent en effet plus de la moitié des kilomètres que nous parcourons.

Bonne nouvelle: c'est sur ce levier que nous pouvons agir le plus aisément. Alors que les trajets pendulaires et les obligations du quotidien nous soumettent à de nombreuses contraintes de mobilité, les loisirs nous laissent une véritable marge de manœuvre. L'occasion de prendre le temps d'évaluer les choix et de se tourner vers les options les plus respectueuses de l'environnement.

Étoffer l'offre pour séduire

Cet hiver, lorsque les premiers fl consommeront, on s'empressera de rejoindre

la montagne pour enfiler skis, raquettes ou patins. Afin de limiter le trafic routier et les interminables embouteillages qui paralysent les autoroutes, les transports publics doivent offrir des connexions attractives.

Dans cette optique, les entreprises de TP proposent depuis plusieurs années des trains supplémentaires entre les localités et les stations hivernales. Les nouvelles offres «train & ski» seront publiées dans les prochains jours par les compagnies régionales. Par ailleurs, l'abonnement Snow'n'Rail des CFF permet de profiter de réduction sur les transports publics, sur les forfaits et la location de skis, ainsi que sur les cours particuliers dans certaines écoles de ski.

L'attractivité des TP est fortement liée à la qualité du déplacement sur le dernier kilomètre. Afin de compléter le réseau de transports publics, l'ATE s'est associée au Club Alpin Suisse pour créer le Bus des Neiges. Ce service disponible dans six régions permet ainsi d'atteindre le départ des itinéraires de ski de randonnée, de peau de phoque et de randonnée hivernale. La saison sera lancée mi-décembre.

Pour les vacances

En montagne, les destinations touristiques s'engagent à rendre les transports publics plus attractifs. Les lignes locales sont souvent gratuites ou comprises dans la carte d'hôte voire l'abonnement de ski.

Le séjour à la montagne s'accompagne généralement de bagages encombrants. Afin d'alléger et de faciliter le voyage en transports publics, les CFF proposent un service de transport de bagages. Avec l'offre «porte-à-porte», vos valises sont retirées à votre domicile en Suisse ou déposées dans une gare ou un arrêt des transports publics pour être livrées à destination le surlendemain. De quoi voyager l'esprit léger! ■

Séverine Joye est **mécanicienne de locomotive**. Elle conduit les trains voyageurs au BLS, s'occupe des éventuels dérangements et informe la clientèle à bord afin d'offrir les meilleures conditions de voyage possibles. Dans son travail, elle aime la variété qu'offre les différents véhicules et les différentes lignes mais également le fait de pouvoir observer la nature évoluer au fil des saisons. Elle apprécie particulièrement deux itinéraires: Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et Berne-Schwarzenburg. «Ce sont deux lignes exigeantes à rouler qui offrent de magnifiques paysages reliant les villes et la campagne.»





Des gares tessinoises remarquables

Texte: Nouria Zeggani
Photos: Philippe Gasser

Cette année le prix FLUX fait un zoom sur le Tessin. Transformée en véritable espace de rencontre, la gare de Bellinzone remporte le prix. Chiasso et Mendrisio obtiennent des félicitations du jury.

Le prix FLUX a récompensé cette année la gare de Bellinzone. Le jury félicite l'impact de la transformation du pôle d'échange sur la réorganisation des circu-

lations et des espaces publics sur un large périmètre. En effet, le réaménagement de la gare et de ses abords a permis d'éloigner le trafic en transit du centre. Toutes

les rues voisines bénéficient de mesures de modération et un cheminement piétonnier naturel descend de la gare vers le centre-ville. Les lignes de bus urbains sont



Une gare vivante à Mendrisio

La gare de Mendrisio se fait belle et pratique. La place regroupant tous les bus est nouvellement surplombée d'énormes piliers stylisés et carrés permettant à un auvent de protéger de la pluie et du soleil et proposant de jolis jeux de lumière de nuit comme de jour. Le quartier de la gare est maintenant plein de vie, puisqu'il accueille une HES, des nouveaux magasins, des pots d'herbes aromatiques et une fontaine. Bon point: la signalétique intègre soigneusement les besoins des personnes à mobilité réduite (annonces sonores et tableaux d'affichages compris). Une seconde étape très attendue consistera en la déviation du trafic de transit afin de transformer les environs de la gare en zone de rencontre.

Devant la gare de Bellinzone, le couvert argenté offre un abri et fait le lien avec l'accès aux quais ferroviaires.

Le prix FLUX

L'ATE, CarPostal, l'Union des transports publics et la LITRA décernent le prix FLUX à une interface de transport exemplaire en Suisse. Celle-ci doit s'avérer convaincante par son exploitation et ses espaces publics accueillants. Les déplacements doivent y être aménagés de façon aussi agréable et sûre que possible. Composé de huit personnes, dont le directeur de l'ATE Anders Gautschi, le jury attribue chaque année à la commune gagnante un prix de 5000 francs.

réparties autour de la gare et les autres lignes sont situées sous un grand couvert argenté qui protègent plusieurs quais les uns parallèles aux autres et qui étaient anciennement une rue circulaire. La place est à sens unique, excepté pour les bus, et est aménagée en zone de rencontre. À proximité de la gare, les possibilités de stationnement se déclinent en priorité pour les vélos avec 340 places couvertes mais également pour les voitures (150 places) et les deux-roues motorisées (50 places).

Une gare conviviale et intuitive

Le jury souligne que pour les voyageurs qui sortent de la gare, les choix sont évidents et immédiats entre dans la partie nord les taxis, les vélos et les vélos en libre-service, et dans la partie centrale ou sud, les différents arrêts de bus et cheminements vers le centre-ville. Il y a aussi assez d'espace pour des dépose-minute. Le hall de la gare est maintenant un espace ouvert, à mi-chemin entre une galerie et une place couverte. Le bâtiment héberge des magasins, une pharmacie, un café, une confiserie, des services d'accueil. La place de la gare est en pente douce et pavée. La

transition des niveaux entre le bâtiment de la gare et la place se fait par une série de marches et de paliers. Cette particularité, ainsi que les bancs mis dans la zone de rencontre, participent grandement à faire de cette place un lieu d'animation. Les quais sont accessibles par de multiples passages: deux passerelles et un souterrain. Par cette nouvelle configuration, la gare de Bellinzone permet donc de passer d'un moyen de transport à l'autre facilement et d'offrir un vrai lieu de rencontre. ■

Patrick Rosset est responsable de la **conception du contenu des affichages** destinés à la clientèle dans les gares. Avec son équipe, il veille à ce que les voyageurs et voyageuses soient toujours bien informés. Patrick Rosset travaille depuis quatre ans aux CFF et peut s'appuyer pour son travail sur ses expériences de dessinateur en bâtiment, de motion designer et de réalisateur. Lorsqu'il est lui-même assis dans un train, c'est volontiers sur la ligne Berne-Lausanne: «La Gruyère et plus tard le Lavaux sont tout simplement magiques».



Un bâtiment imposant rénové à la gare de Chiasso

Chiasso, se situant entre la frontière italienne et la ligne de chemin de fer, a su se réinventer avec brio dans un contexte restreint. Le point crucial de cet aménagement se situe dans la fermeture de la rue devant la gare au trafic de transit. Cette modification a permis de transformer la place de la gare en véritable zone de rencontre, desservie par huit lignes suisses et italiennes, par des taxis, par un espace de dépose-minute, divers parkings et des espaces piétons et cycliste sécurisé. Avec sa magnifique façade de pierre en granit d'Osogna, le bâtiment de la gare est classé à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger. La rénovation de l'extérieur vient de s'achever, celle de l'intérieur est en cours.

Nouria Zeggani est stagiaire en politique des transports à l'ATE Suisse et a pu visiter la gare de Bellinzone à plusieurs reprises, de jour et de nuit.





L'AG découverte pour un mois

Bénéficiez du libre parcours sur les lignes de l'abonnement général! Avec l'AG découverte, vous voyagez un mois pour Fr. 340.– en 2^e classe ou Fr. 545.– en 1^e classe dans toute la Suisse. Si vous achetez ensuite un AG, vous obtenez une réduction de Fr. 170.– pour la 2^e classe et de Fr. 270.– pour la 1^e classe.

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

L'offre est valable jusqu'au 9 décembre 2023 dans un point de vente des transports publics. Numéro d'article: 62947; code: VER23. Autres conditions sur www.ate.ch/bonus

Le demi-tarif découverte pour deux mois

Profitez de l'abonnement demi-tarif découverte des CFF au prix exceptionnel de Fr. 33.–. Après les deux mois d'essai, si vous souhaitez obtenir un abonnement demi-tarif classique, le prix vous est déduit lors de l'achat.

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

L'offre est valable jusqu'au 9 décembre 2023 dans un point de vente des transports publics. Numéro d'article: 58272; code: VCS23. Autres conditions sur www.ate.ch/bonus



Pour des yeux protégés

Grâce aux lunettes uvex Igl ocean P, vous protégez chaque jour vos yeux du soleil et faites un geste vers plus de durabilité. Ce modèle

fait partie de la gamme ocean et se compose à 100 % de déchets océaniques recyclés. uvex contribue

ainsi à la récupération et à la valorisation d'anciens filets de pêche qui sinon nuiraient à notre écosystème. Le modèle uvex Igl ocean P est équipé de la technologie uvex polavision® qui absorbe la lumière diffuse et protège contre les reflets et la réverbération. Les absorbeurs UV intégrés dans la matière première filtrent 100 % des rayons UV nocifs à la rétine. Tous les verres assurent ainsi une protection totale contre les rayons UVA, UVB et UVC.

La protection parfaite des yeux contre les UV est une promesse d'uvex – dont les syllabes du nom «uv» et «ex» signifient «ultraviolet excluded». Depuis longtemps, l'entreprise familiale allemande met non seulement l'être humain, mais aussi l'environnement au centre de ses préoccupations. uvex mise sur la durabilité, car elle est convaincue que c'est seulement ainsi que les entreprises réussiront à long terme.

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

vous profitez d'un rabais de 30 % sur les modèles uvex Igl ocean P. Les lunettes de soleil Igl ocean P (numéro d'article 15372) sont disponibles dans les teintes black mat (bleu), black mat (silver) et black mat (rouge) au prix de Fr. 90.30 au lieu de Fr. 129.– avec le code «VCS1123». Non cumulable, l'offre est valable jusqu'au 26 novembre 2023 dans la limite des stocks disponibles.

Commander: sur www.boutique-ate.ch. Tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).

Zizania: des cosmétiques naturels pour Noël

Zizania propose des produits suisses qui choient votre peau avec des ingrédients bio provenant des Alpes suisses. La start-up familiale révolutionne la cosmétique naturelle: fondée par les Zollinger, elle utilise les excédents de plantes issus des récoltes de graines pour créer des cosmétiques de qualité à la texture soignée. Le concept a déjà reçu de nombreuses récompenses.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: vous bénéficiez d'une réduction de 20% sur tous les coffrets cadeaux et de la livraison gratuite! Les coffrets – pour elle comme pour lui – sont disponibles à partir de Fr. 30.–.

Commander: utilisez le code «ATE23» sur www.zizania.bio pour profiter du rabais. Commandez jusqu'au 20 décembre afin de vous assurer une livraison avant Noël.



© Papiliorama

Bien plus que des papillons

À Chiètres, le complexe tropical du Papiliorama constitue un monde fascinant de biodiversité. Le climat tropical qui règne dans ce dôme de 1 200 m² entraîne le public dans l'univers fascinant des tropiques. Le monde végétal y est représenté avec environ 120 espèces. On y découvre une mer colorée de fleurs avec des plantes à nectar pour papillons, mais aussi de grands palmiers et autres plantes ornementales impressionnantes.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: vous bénéficiez d'une entrée enfant gratuite par entrée adulte payante. Non cumulable, cette offre est valable jusqu'au 31 octobre 2024.

Commander: sur présentation de cet encart à la caisse d'entrée du Papiliorama.

Équipement pour les cyclistes assidu·es

Le pantalon de pluie Yaras Warm de Vaude pour femmes et hommes convaincra les cyclistes, les protégeant de la pluie et du froid sur le chemin du travail ou lors de longues excursions hivernales. Le pantalon à la coupe rehaussée à l'arrière et doté d'un léger rembourrage de haute qualité respectueux de l'environnement est efficacement imperméable à la pluie et au vent. Le zip bidirectionnel le long des jambes s'ouvre complètement de manière à pouvoir enfiler ou retirer le vêtement même avec des chaussures. Le matériau fonctionnel de ce pantalon de pluie provient principalement du recyclage. De plus, il est imprégné avec la finition déperlante et antiallure Eco Finish sans PFC. Le pantalon porte le label Vaude Green-Shape qui garantit une production respectueuse de l'environnement avec des matériaux durables, mais fonctionnels.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: vous profitez d'un rabais de 20% sur les pantalons de pluie Yaras Warm de Vaude. Les pantalons pour dames Yaras Warm (numéro d'article 18058) sont disponibles dans les tailles 36 à 42 et ceux pour hommes (numéros d'article 18059) dans les tailles S à XL pour le prix de Fr. 151.20 au lieu de Fr. 189.– avec le code «VCS1123». Non cumulable, l'offre est valable jusqu'au 26 novembre 2023 dans la limite des stocks disponibles.

Commander: sur www.boutique-ate.ch. Tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



VAUDE

© mad



Fribourg

Pour un nouveau quartier ambitieux à Fribourg

La Ville de Fribourg, en collaboration avec les propriétaires, a lancé une démarche participative pour le développement du PAD Torry-Est. Plusieurs représentant-es de l'ATE Fribourg ont pris part au premier atelier participatif.



© Ville de Fribourg

La Ville de Fribourg entend développer le projet Torry-Est de façon cohérente, durable et harmonieuse avec les quartiers environnants. L'ATE Fribourg y veille

Le projet Torry-Est, à proximité immédiate de la gare de Poya, prévoit la construction de plusieurs centaines de logements ainsi que la mise en place de services et d'activités. Le développement de ce site d'environ 135 000 m² sera planifié par un Plan d'aménagement de détail (PAD). En septembre, un atelier participatif

a été organisé précédant le mandat d'études parallèles qui devra déterminer une vision pour le futur secteur. Cette ligne directrice permettra d'élaborer le PAD.

Au cours d'une visite sur le site, les participantes et participants à l'atelier ont reçu des informations sur le déroulement du projet et les intentions des promoteurs et de

la Ville de Fribourg. Les organisateurs et organisatrices avaient surtout à cœur de rassurer sur leur volonté de créer un quartier durable et de préserver les bâtiments existants et la vue depuis le haut de la colline, sans pour autant détailler l'ampleur du projet.

Dans un deuxième temps, les participant-es ont pu exprimer leurs craintes et leurs espoirs et les transformer en objectifs. Les principales craintes concernaient la perte d'un îlot de verdure et de loisirs et l'augmentation de la circulation dans des secteurs déjà surchargés. Les espoirs étaient de construire un premier quartier sans voiture à Fribourg, avec des projets de coopératives d'habitation et une zone de ferme-école solidaire. Les participant-es souhaitaient aussi

une amélioration de la biodiversité surtout dans les zones actuellement dédiées à de l'agriculture.

Construire pour demain

Le participantes et participants ont proposé à la Ville de Fribourg de faire un quartier sans voitures, favorisant la biodiversité, avec une ferme-école et d'y développer des activités qui permettraient de renforcer la résilience de l'agglomération fribourgeoise face à la crise climatique. L'ATE Fribourg se réjouit de voir comment ces éléments seront repris dans le MEP lors du prochain atelier.

La démarche est encourageante et l'ATE Fribourg en est satisfaite. Cependant, le débat public devrait commencer par aborder la question suivante: «Est-il opportun et nécessaire d'artificialiser une si grande surface en ville de Fribourg?» La réponse à cette question ne peut se faire qu'en concertation avec la population locale, qui doit se prononcer sur l'usage d'un précieux bien commun: le sol et le sous-sol.

Prisca Vythelingum

Secrétaire générale, ATE Fribourg



Jura

Mobilité durable au Marché Bio

Pour sa 35^e édition, le Marché Bio de Saignelégier a voulu favoriser la mobilité durable et limiter les nuisances dues au parking sauvage. L'ATE Jura était partenaire de cette initiative, contribuant à ce que les quelque 20 000 visiteurs et visiteuses bousculent leurs habitudes.

Situé à seulement cinq minutes à pied de la gare et relié par des itinéraires cyclables, le Marché

Bio de Saignelégier se prête particulièrement à la mobilité durable. C'est donc tout naturelle-

ment que l'ATE Jura s'est associée au comité d'organisation pour proposer des mesures favorisant les moyens de transport respectueux de l'environnement. Forte de partenaires locaux comme le réseau de bus jurassien MOBIJU, les Chemins de fer du Jura ou La ForgeÔVélo, la section a mis en place pour cette première année, des outils comme une page internet recensant les horaires des

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 636 03 48

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

transports publics ou les temps de parcours à vélo depuis les villages aux alentours. Les meilleurs cheminements cyclables jusqu'à la manifestation ont été balisés ainsi que les cheminements piétons depuis la gare. De leur côté, les automobilistes ont été orientés vers un site spécialement dédié au parking voiture, à quelque 700 mètres du Marché Bio.

Soleil et vélostation

La mesure phare de cette édition était le stand mobilité à l'entrée du Marché Bio. Il accueillait un espace dédié à l'information sur les mobilités durables et en particulier à la promotion du transport à vélo, avec la possibilité de tester le vélo-cargo et le longtrail.

On y trouvait par ailleurs – et c'est lui qui a eu le plus de succès – un emplacement pour le stationnement sécurisé et abrité des vélos. Equipée d'une borne d'entretien, cette «vélostation» a permis d'effectuer des petites réparations et de recharger les batteries des vélos électriques avec, comble du confort, la possibilité de déposer gratuitement son matériel puisque le stand mobilité était juxtaposé au stand dépôt. Associé au verre de jus de pomme offert par le Marché Bio, ce nouveau stand a particulièrement enchanté le public cycliste. D'une vingtaine de places initialement prévues, le parking a rapidement dû être étendu mais cela n'a même pas suffi à absorber l'intense affluente.



Le soleil et le succès étaient au rendez-vous sur le stand «mobilité» du Marché Bio de Saignelégier.

En famille, en groupe ou en solitaire, le public cycliste est venu des villages avoisinants bien entendu mais aussi de Saint-Imier, La Chaux-de-Fonds, Delémont, Courgenay ou Bienne pour ne citer que quelques exemples. Bien que le développement du vélo électrique ait fortement contribué à ce succès, il reste toujours d'irréductibles cyclistes sans assistance qui ont franchi la barrière géomorphologie du Jura pour rejoindre les Franches-Montagnes.

«Ne reste plus qu'à installer des douches!»

Cette édition est un premier pas vers des habitudes de mobilité différentes et la boîte à idées est ouverte pour les prochaines années. Le comité d'organisation du Marché Bio souhaite par ailleurs inciter les bénévoles à venir en transports publics. Des mesures seront proposées dans ce sens pour les prochaines éditions et des financements devront être trouvés. Un concours pour les personnes qui ont recours à la mobilité du-

rable pourrait voir le jour: quoi de mieux que de venir faire ses courses au marché bio et de pouvoir rentrer en vélo-cargo? La vélostation sera étendue et le bruit court que ce sera éventuellement du côté de l'avant toit des écuries afin d'avoir accès au WC pour en faire des cabines pour se changer puisque la combe Tabeillon... ça grimpe!

Christelle Vallat
Secrétaire générale ATE JU

Léman Express: le succès ne faiblit pas

Malgré quelques péripéties d'exploitation, le Léman Express connaît une fréquentation très largement supérieure aux prévisions. Et si ce n'était que le début?

Le Grand Genève a longtemps méprisé les transports publics transfrontaliers. Pendant des décennies, quelques bus épars circulaient, les pistes cyclables n'existaient pas ou presque et le

seul réel moyen de traverser la frontière était la voiture. Puis arriva le Léman Express!

Le Léman Express est constitué de l'infrastructure existante de part et d'autre de la frontière

et sur leur jonction – nouvelle – au centre de l'agglomération genevoise. C'est le fameux «CEVA», qui a mis plus d'un siècle à être voté, planifié et construit. Le tronçon préexistant entre Eaux-

Vives et Annemasse a été totalement reconstruit et se situe désormais dans une tranchée couverte, surplombée de la première voie verte de l'agglomération. Cette nouvelle infrastruc-

Genève



ture se poursuit ensuite entre les Eaux-Vives et le Bachet en passant par Champel via un tunnel et rejoint finalement Lancy et Cornavin. De plus, le tram 17 double une partie de cet itinéraire et traverse désormais la frontière pour rejoindre le centre d'Annemasse.

Mieux que prévu

Le résultat ne s'est pas fait attendre. Malgré des grèves qui ont coïncidé avec la mise en service, la pandémie, une importante pénurie de conducteur·rices et d'autres petits défauts de jeunesse, les trains sont aujourd'hui bondés et la fréquentation dépasse d'un tiers les prévisions (68'000 personnes/jour). Les entrées routières dans le canton, elles, sont en baisse, dans l'ensemble, de 7%. Dans le secteur d'Annemasse, cette baisse se monte à 27%, nonobstant un contexte de forte hausse des pendulaires frontalier·ères.

Voilà qui fait mentir l'idée reçue que les Françaises et Français seraient attachés à leur voiture. Lorsqu'une offre de transports publics existe,

nos voisin·es la saisissent, même si elle reste largement perfectible, notamment en termes d'infrastructures côté français. En plus des usager·ères du Léman Express, la ligne 17 des transports publics genevois transporte 8000 personnes à travers la frontière.

Le problème principal auquel est confronté le Léman express

La construction de vélostations supplémentaires aux abords des gares est nécessaire.

réside dans une offre d'ores et déjà saturée. Une augmentation rapide de l'offre s'avère donc nécessaire pour répondre à la demande. La commande de véhicules supplémentaires ainsi que le prolongement d'une ligne est déjà évoquée. Au vu de la part modale de la voiture encore très élevée pour les personnes traversant la frontière, créer de nouvelles lignes est donc essentiel et la temporalité des financements de la Confédération est totalement inadaptée aux objectifs climatiques et de décongestion de l'agglomération.

Exploiter pleinement le potentiel

À court et moyen terme, l'infrastructure actuelle présente encore un potentiel non exploité. La partie française du réseau est vieillissante et une modernisation permettrait une augmentation de la cadence (augmentation et simplification des points de croisement) et de l'ampli-

entre les deux villes. Du côté français, une amélioration drastique de l'offre entre Genève et Lyon est urgente.

Plaidoyer pour la ligne Genève – Lyon

Trains bondés, lorsqu'ils ne sont pas supprimés, ponctualité défaillante, matériel hors d'âge et infrastructure inadaptée, le chantier est immense pour améliorer l'offre ferroviaire entre ces deux grandes agglomérations européennes. L'amélioration de cette desserte permettra également d'envisager une véritable liaison performante entre la Suisse romande et le sud de la France ainsi qu'avec la péninsule ibérique et de décharger d'autant l'espace aérien. La section genevoise vient de publier un document de son groupe de travail «Transports publics» pour alerter sur la situation et appeler à des améliorations rapides. Comme le Léman Express le démontre, lorsque l'offre est de qualité, la demande est présente – au-delà même des attentes!

Matthieu Jotterand

Vice-président, ATE Genève

PETITES ANNONCES

LOGEMENT

Bürchen, Moosalpregion, Haus mit 2 Wohnungen inkl. Garage und Aussenparkplatz zu verkaufen. Möbliert, unverbaubare, schöne Lage. Wander und Skigebiet. Erst- oder Zweit-Wohnsitz möglich. Fr. 759 000.-.
Anfragen: Tel. 079 500 25 25.

2-Familienhaus auf dem Lande

3293 Dotzigen/BE. 2 Wohnungen à je 128m2, ideale Lage mit Kindern. Garten mit Obstbäumen und Pizzeria. Kindergarten, Schulen und Bahnhof in unmittelbarer Nähe. Verkehrsarm. Preis ganzes Haus: Fr. 1 395 000.-
Preis pro Wohnung Fr. 697 500.-
Melde dich: 079 249 59 25

VACANCES EN SUISSE

Jenaz/GR: Pour vacances ou temps mort. Appartement éco-durablement refait pour 1-2 personnes dans le vieux centre de la village. Climatiquement-neutre échauffé, transport publique. www.ferienwohnung-vela.ch

Wir vermieten unser Eidechslirustico **in Contra** (nahe Locarno) mit Blick über den Lago Maggiore an 4 Personen (www.alpunft.ch).



VACANCES A L'ETRANGER

TOSCANA / Suvereto, vacances dans maison de campagne soignée, calme, nature, vélo, près de la mer. www.prata-suvereto.ch/0793568366

Vacances **près de l'Ardèche**. Que ce soit pour le sport, la nourriture ou la culture. Vous trouvez tout dans les environs. B&B dans une authentique maison en pierre. www.champdelaplume.com

Entre Cèze et Ardèche (sud France)

grd mas familial rénové 6 ch/12 lits, charme, vue, piscine, oliveraie, ping-pong, pétanque, piano. Idéal pour plusieurs familles.

Contact: www.mitchoules.ch
champclos@netplus.ch

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

CINQUE TERRE, Manarola; côte 50m, 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

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

Laisser de l'espace à la nature.

Tout en produisant
de l'énergie.



Nous réalisons
des espaces où
il fait bon vivre.

 **BKW**

bkw.ch/espacesdevie



Vérone est une ville idéale pour un week-end.

Les petites ruelles de la vieille ville de Bologne ont séduit Thomas Maag.

Découvrir l'Italie grâce au train

Karin Greder et Thomas Maag travaillent pour railtour et ont visité les villes de Vérone, Turin et Bologne par le rail. Nous leur avons demandé ce qui leur avait plu, quels sont les avantages de la réservation de places et pourquoi les vacances en train sont adaptées aux familles.

Par Carolin Pott

Karin et Thomas, avant que nous parlions de vos voyages en train, pouvez-vous vous présenter?

Karin: Je suis Karin Greder, je travaille depuis neuf ans chez railtour et suis responsable de notre marketing opérationnel. La durabilité au sein de l'entreprise me tient particulièrement à cœur et, au niveau personnel, mon travail m'a amenée à développer une affinité avec le train toujours plus grande.

Thomas: Je m'appelle Thomas Maag et je travaille depuis 21 ans chez railtour. Je suis principalement chargé des conseils de voyage pour les destinations Allemagne, Italie et Europe de l'Est.

Karin, vous êtes partie en juillet pour trois jours de voyage d'étude à la découverte de Vérone. La ville vous a-t-elle plu?

Karin: J'ai particulièrement aimé le caractère accueillant de Vérone et sa belle vieille ville. On a envie de flâner dans ses jolies ruelles. De plus, les excellents restaurants et les petites boutiques invitent à s'attarder. Mon coup de cœur sont les arènes de Vérone, un ancien amphithéâtre situé dans le centre historique. Par une belle soirée d'été, j'ai eu le bonheur d'assister à une représentation à ciel ouvert de l'opéra italien *Aïda* dans cet impressionnant monument. C'était une expérience unique.

Est-ce que trois jours suffisent pour un voyage à Vérone ou recommandez-vous d'y passer davantage de temps?

Karin: Pour mon séjour à Vérone, trois jours convenaient parfaitement. La prochaine fois, je prévois peut-être plus de temps pour faire un détour par le lac de Garde. On y accède en train depuis Vérone en moins de

15 minutes et l'on peut ainsi combiner la visite de la ville avec quelques jours de détente dans la région du lac de Garde.

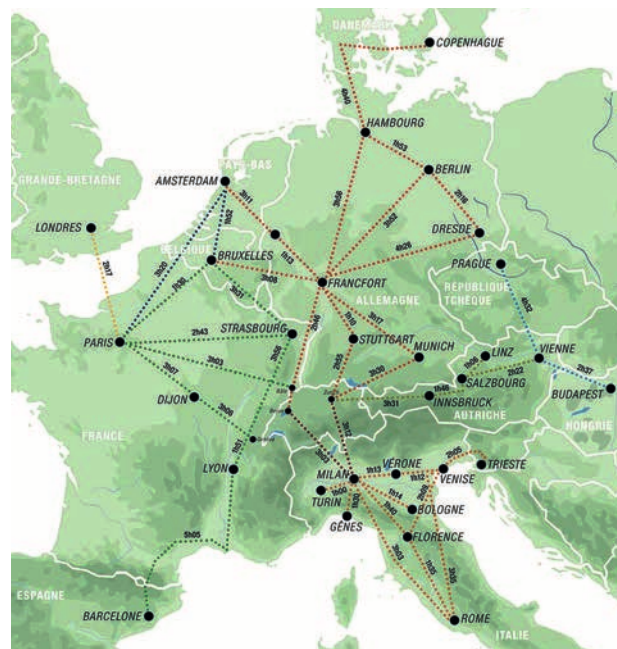
Thomas, en septembre, vous êtes parti cinq jours en voyage d'étude à Bologne et Turin. Quelles recommandations avez-vous ramenées de ce séjour?

Thomas: Je ne connaissais aucune de ces deux villes. À Turin, j'ai été agréablement surpris par l'ensemble formé par les beaux bâtiments et les grandes places, qui m'a rappelé l'atmosphère de Paris. Les rues sont organisées selon un quadrillage, si bien qu'il m'a été impossible de me perdre (rires) et il y a sensiblement moins de touristes que dans les autres villes connues. Pour moi, c'était très agréable. Bologne m'a également beaucoup plu. J'en savais un peu plus sur la ville et les petites ruelles de son centre historique. J'ai dégusté la meilleure bolognaise de ma



© mad/railtour

De nombreuses destinations en Europe sont accessibles en train en quelques heures seulement.



susceptibles d'alourdir le temps de trajet et l'ambiance des vacances.

Karin: Mes trajets se sont déroulés sans encombre. Je suis partie de Berne à 7h30 pour Milan et j'ai profité de l'heure de transfert pour boire un café sans stress. Le voyage s'est ensuite poursuivi de Milan à Vérone, où je suis arrivée aux environs de midi à seulement quelques minutes à pied du centre historique. Le voyage avec les CFF et Trenitalia m'a beaucoup plu. Durant le trajet d'environ quatre heures au total, j'étais assise de manière confortable, avec suffisamment d'espace pour les jambes, même en 2^e classe. Dans ces conditions, cela ne m'aurait pas gêné de rester assise huit heures. Cette expérience m'a une fois de plus montré les avantages de voyager en train plutôt qu'en avion. Je n'ai eu à me soucier ni du poids de mon bagage ni de la perte de temps due à l'enregistrement et aux contrôles de sécurité.

Pour vous, Thomas, le voyage s'est poursuivi en Italie avec le train de Turin vers Bologne. Les connexions ferroviaires se prêtent-elles à des vacances en Italie?

Thomas: Je trouve que l'Italie est particulièrement adaptée pour un circuit en train. Par exemple, il existe une ligne qui fait halte à Milan, Bologne, Florence, Rome et Naples. Intercaler des arrêts intermédiaires donne la possibilité de faire un voyage en Italie très diversifié. Je recommande de visiter Milan en dernier: après une virée shopping, les valises risquent bien d'être pleines à craquer!

Karin: J'ajouterais que voyager en train offre également des avantages pour les familles. De nombreux trains proposent des compartiments spécialement conçus pour les enfants avec des images colorées aux murs et parfois même des toboggans et des tables de jeu. Le fait que les plus jeunes puissent bouger et jouer librement durant le trajet est un vrai avantage.

Karin, qu'en est-il de vos prochaines vacances? Retournez-vous en Italie?

Karin: Exact, ce sera effectivement un voyage avec le train à grande vitesse italien

vie dans le restaurant «Trattoria del Tempo Buono» et j'ai appris que la sauce adhère bien mieux aux larges tagliatelle qu'aux fins spaghettis. Une astuce que je n'oublierai pas de sitôt!

En cinq jours, avez-vous l'impression d'avoir eu un bon aperçu de ces deux villes?

Th mas: Oui, j'ai trouvé la durée du séjour idéale. Avec trois jours à Turin et deux à Bologne, j'ai eu assez de temps pour explorer les deux villes. Et j'ai même eu plusieurs fois l'occasion de m'attarder en sirotant une bière ou un Apéro.

Comment se sont déroulés vos trajets aller et retour? À votre avis, quels sont les avantages d'un voyage en train?

Th mas: Pour moi, les trajets aller et retour ont très bien fonctionné et sans rupture de correspondance. Pour pouvoir voyager sans stress, j'avais prévu une heure pour le changement de train à Milan. La réservation des places assises, qui est comprise dans l'ensemble des réservations de billets par railtour, a valu son pesant d'or sur la ligne Berne-Milan: en Suisse, le train était bondé et tout le monde n'a pas obtenu de siège. J'ai apprécié le fait que ma place assise soit garantie sur l'ensemble du trajet. Au départ de Milan, j'ai circulé une heure à bord du fluron de la compagnie ferroviaire italienne, la Frecciarossa. Ce train à grande vitesse est très confortable, il offre suffisamment de place pour les jambes et, comme la réservation de la place est obligatoire, personne n'a dû rester debout. À mon avis, le principal avantage du train est que l'on évite les embouteillages

Plus d'informations

Avec son réseau ferroviaire développé, la Suisse offre d'excellentes connexions avec les pays voisins. En seulement quelques heures, il est possible de se rendre sans stress – de jour ou en train de nuit – vers nombre de destinations passionnantes en Europe.

Les réservations de places assises sont toujours comprises dans les voyages railtour. Il est également possible de réserver un large choix d'hôtels directement chez railtour.

Les membres de l'ATE peuvent réserver directement sur www.ate.ch/voyager

à destination de Padoue. Il s'agit de la même région que Vérone et j'ai hâte de découvrir cette ville que je n'ai jamais visitée auparavant.

Thomas, êtes-vous convaincu du tourisme en Italie ou un autre pays vous attire-t-il pour vos prochaines vacances?

Th mas: Même si mon escapade en Italie m'a beaucoup plu, je suis et je reste un convaincu du tourisme en Allemagne. J'apprécie le pays et la mentalité. En particulier l'Allemagne du Nord. Si l'on souhaite se rendre en Allemagne en train, je recommande de réserver suffisamment tôt. Cela permet de profiter d'offres avantageuses. Dernièrement, je me suis rendu à Hambourg en première classe sans changement de train pour seulement 89 francs. C'est imbattable! ■

Carolin Pott est cheffe de projet chez railtour suisse. Lorsqu'elle voyage, elle aime la spontanéité et part parfois en camping-car sans avoir un plan particulier.



Sur le balcon de la Méditerranée

Seule la mer manque au tableau. On aurait dû voir son bleu très photogénique scintiller au-delà des collines qui parsèment l'arrière-pays de Vintimille et Sanremo. Mais cette randonnée hivernale n'en reste pas moins très recommandable.

Texte et photos: Urs Geiser

Nous arrivons à Ponte Paù, e basta! En ce premier octobre 2023, il fait trop chaud pour continuer notre excursion dans la vallée du torrent Barbaira. Le pont le traverse quelque 300 mètres en amont de Rocchetta Nervina (230 mètres d'altitude). Sans hésiter, nous descendons faire quelques brasses dans le bassin. Malgré la récente sécheresse, il y a de l'eau, dont la température doit avoisiner les quinze degrés.

La descente par le pont de Cin vaut absolument le détour: quelles couleurs, quelle fraîcheur! Et ce bassin long de vingt mètres avec son bain à bulles rien que pour nous! Les groupes qui s'en vont canyoner dans les gorges depuis là sont déjà partis. Et pour faire trempette dans la Barbaira, la plupart des gens préfèrent le chemin de la rive, qui mène rapidement à de belles vasques depuis Rocchetta. La rivière n'est pas le seul attrait de la vallée. Ses parois rocheuses, sa flore, les vestiges de l'exploitation agricole ont aussi leur charme.

Même sans monter jusqu'à Fontana Povera ou au Passo della Colomba (tous deux vers 1170 mètres), le plus beau parcours

longe la Barbaira pour atteindre Rocchetta. Avec ses hautes maisons imbriquées, ses ruelles tortueuses, ses petites places, son pont et l'auberge Pecora Nera, ce village est un véritable joyau. L'établissement affiche hélas complet. Dès mi-septembre, il propose seulement lits et petit déjeuner. Airbnb nous a déniché une agréable alternative chez Matteo, et la cuisine du restaurant Rio Barbaira (qui ne ferme qu'en novembre) est fameuse.

Janvier plutôt que juillet

Depuis Airole, autre joyau de la vallée de la Roya, nous marchons sur le Sentiero Balcone Mediterraneo (SBM). Pas toujours indiqué comme tel sur le terrain, il partage çà et là son tracé avec le Sentiero Liguria SL, s'acquiesce fréquemment avec différents itinéraires. Avant de partir pour Rocchetta, nous avons jeté un coup d'œil en sens inverse, à la partie du SBM qui traverse la vallée de Bevera. Verdict: la boucle Airole-Torri-Airole, qui s'effectue en trois à quatre heures, reste une excellente recommandation. Voilà bientôt vingt ans que nous avons fait l'éloge de

ce parcours qui suit le SBM à l'aller et l'autre rive jusqu'à Collabassa au retour. Certains éléments sont même en meilleur état qu'à l'époque, à l'exception du premier panneau indicateur.

Après la pause de midi, direction Bassa d'Abellio (752 mètres), sur la crête qui relie les vallées de Roya et de Nervia. La nature et la vue sont magnifiques, mais l'ombre rare: mieux vaut venir en janvier qu'en juillet! On peut sans autre s'épargner le pénible détour qui monte et descend en pente raide à cause d'un glissement de terrain, et ainsi profiter plus longtemps des bassins d'eau cristalline qui nous attendent peu après.

Entre Bassa d'Abellio et Rocchetta, le SBM est moins convaincant: trop proche des broussailles, plus long qu'indiqué, pas très bien balisé. Seul notre instinct nous permet de rejoindre la petite route qui va à la Rocchetta, où l'on retrouve le ciel. La prochaine fois, nous ne rechignerons pas à une variante plus longue de quelques heures (environ six contre quatre): de la Bassa d'Abellio au col de Colombo en passant par l'Alta Via dei Monti Liguri (AV).

Informations utiles

Trajet et point de départ: destination Cuneo via Turin, avec le train Tenda jusqu'à Breil-sur-Roya; www.labonneaubergebreil.fr (nomen est omen!), train pour Airole à 8h42.

Carte de randonnée IGC 14 Sanremo Imperia Monte Carlo, 1:50 000.

Horaires des bus: www.rivieratrasporti.it – Tascabile Vallate Sanremo/Vallate Ventimiglia/Urbano Sanremo
www.parconaturalealpiliguri.it



Un extrait de Ligurie

La très vivante place du village de Rocchetta est parfaite pour l'apéritif. En nous servant, Roberta nous offre la carte de randonnée du Parco Alpi Liguri et un guide. Elle finit même par nous proposer de nous y emmener le lendemain, puisqu'elle va à Vintimille.

Après Dolceacqua (à 50 mètres d'altitude), on pourrait venir aussi depuis la Bassa d'Abellio via la variante SL. Nous tombons immédiatement sous le

charme du pont en dos d'âne, que Claude Monet a rendu mondialement célèbre, et du quartier sous le Castello Doria. Le dédale de ruelles sombres évoque parfois une forteresse. Pourtant, la vie culturelle y foisonne et deux établissements d'agriturismo – qui exploitent les terres de la ville à la sortie du Vallone degli Orti – augurent une cuisine de qualité.

Le sentier de randonnée commence derrière le château. D'abord très prometteur avec son maquis et ses oliveraies pimpantes, il devient ensuite un peu trop goudronné jusqu'à Perinaldo (570 m). Ce village médiéval doté d'un observatoire rend hommage à son histoire récente et à son festival de musique, avec d'innombrables photographies sur les murs des maisons. On y vient facilement en bus depuis Vintimille, ce qui raccourcirait notre randonnée de deux heures, la résumant à cinq au total.

Perinaldo, sise entre mer et Alpes ligures, est d'une beauté incomparable. Depuis là, en

hiver, il est judicieux d'opter pour un itinéraire plus ensoleillé que le SBM, par exemple en direction de San Bartolomeo. Où en n'allant que jusqu'à San Romolo (bus pour Sanremo). Quant à nous, après avoir pris forces et provisions au bar «DiVino E...» et à l'épicerie du village, nous attaquons l'ascension du Monte Bignone (1299 mètres). Une hêtraie précède le sommet, parsemé de pylônes de transmission et équipé d'une plaque panoramique. Prairies, chênes majestueux et haies piquantes jalonnent la descente vers Ceriana (370 mètres). Le tracé n'est pas toujours évident, mais les signes fort nombreux. Juste en dessous de la chapelle San Giovanni, on pénètre dans la dernière partie boisée.

Hommage au chauffeur de bus

Ceriana, annoncé comme l'ultime village de montagne de notre itinéraire, a aussi su nous charmer. Nous atteignons déjà Bajarado, que nous avons admiré de loin. Le chauffeur de minibus à qui nous demandons l'heure du départ pour Sanremo nous fait monter, puis ressentir gratuitement les mille virages qui mènent à Bajarado. Magie des dernières lueurs du jour! Ce retour motorisé est l'occasion de babiller: nous évoquons le pays, les gens, le loup, la saison des champignons. À Ceriana, notre chauffeur s'occupe d'un jeune homme ivre et un peu perdu avec qui il discute par la porte ouverte du véhicule, avant d'appeler au telefonino (et au volant) une âme charitable. Sur les sièges de ce petit bus, nous nous sentons comme dans un fauteuil de cinéma. Le trajet s'achève par une chaleureuse poignée de main. ■

Urs Geiser est rédacteur pour les pages régionales en allemand. Il recommande l'itinéraire Perinaldo-Bajarado (ou l'inverse) pour une excursion d'une journée.

En descendant du Monte Bignone vers Ceriana, le Sentiero Balcone Mediterraneo fait honneur à son nom.

Rocchetta Nervina, l'une des plus belles découvertes de notre randonnée dans les Alpes ligures.



LES MARCHÉS DE NOËL en train



Le plus beaux
marchés à portée
de train

Le train: un
geste pour le
climat!

Le marché de Noël de **Fribourg-en-Brigau** est l'une des plus belles curiosités hivernales. Découvrez son ambiance magique: un artisanat d'art exceptionnel, des chalets aux décorations festives proposant gourmandises et vins chauds, des lumières scintillantes et douces odeurs de sapin. Connaissez-vous son origine? Enfilez bonnet et gants pour accueillir à bras ouverts les beaux moments de la féerie de Noël.

Laissez-vous tenter nos offres complémentaires à Strasbourg, Colmar, Munich, Heidelberg ou Nuremberg.

Train 1ère classe + 2 nuits dès

CHF **245.-**



www.ate.ch/voyager

Exemple de prix par personne incluant: train 1ère classe de / à Lausanne avec demi-tarif, 2 nuits en chambre double avec petit déjeuner à l'hôtel Intercity Freiburg***. Etat au 19.10.2023 pour un départ le 28.11.2023.



Un aqueduc en bois fait ruisseler l'eau jusqu'au Grünsee.



Carte postale typique: la vue sur le Cervin depuis le Stellisee, premier arrêt de la randonnée des cinq lacs.

Où se reflète le Cervin

Texte et photos: Camille Marion

Avec sa vue presque continue sur le Cervin, la randonnée des cinq lacs est un incontournable pour quiconque visite Zermatt à la belle saison. En automne, le circuit prend des chaudes couleurs alors que les plus hauts sommets commencent à blanchir.

Les itinéraires les plus époustouflants sont parfois bien plus accessibles qu'il n'y paraît. C'est le cas de la randonnée des cinq lacs, qui offre une superbe promenade d'une dizaine de kilomètres sans grande difficulté technique. Depuis la gare de Zermatt, on serpente entre les minibus électriques qui pululent dans les rues – à tel point que l'appellation de commune sans voiture sera bientôt galvaudée – afin de rejoindre le départ du funiculaire pour Sunnegga. Il suffit de cinq minutes de montée abrupte dans un couloir sans vue pour rejoindre le sommet où, déjà, le Cervin expose son majestueux profil.

Trois heures sans difficulté

L'itinéraire généralement recommandé part de Blauherd pour terminer à Sunnegga, ce qui est l'option la plus aisée car pourvue de davantage de descente. De Sunnegga, on monte donc dans une cabine pour rejoindre le prochain sommet. Le sentier caillouteux grimpe dans une végétation sèche aux couleurs fauve. Les mélèzes qui parsèment la vallée en contre-bas sont encore verts, mais leurs aiguilles menacent de s'enflammer. Dans notre dos, le Cervin veille.

Il suffit de peu de temps pour apercevoir les scintillements du premier lac. Le Stellisee est probablement le plus connu des plans d'eau de la région, tant il reflète à la perfection les contours du Cervin. On en fait lentement le tour, profitant de la beauté de chaque recoin.

La promenade se poursuit sur une large piste qui descend à flanc de coteau. Dans

la végétation qui borde le chemin, ça bourdonne encore timidement mais l'automne, bien que tardif, modère les ardeurs des insectes. Quelques linaigrettes dansent au vent. Leurs têtes en forme de pompon blanc parsèment le vert-orangé de l'herbe.

Lacs, rivière et aqueduc

Le chemin qui prend la forme d'une arête rejoint déjà le deuxième lac. Le Grindjisee marie à merveille une eau cristalline et des berges sauvages. Les arbres se reflètent à la surface et forment une barrière d'aiguilles verdoyantes devant le profil du Cervin. On poursuit par une jolie descente jusqu'au Findelbach, torrent de montagne qui étend ses bras dans une sorte de large plaine piquée de quelques mélèzes.

Nos pas nous guident ensuite en direction du bien-nommé Grünsee. Le sentier grimpe légèrement pour déboucher près d'un petit aqueduc en bois dans lequel l'eau ruisselle jusqu'au lac. Son eau transparente laisse entrevoir quelques gros poissons paresseux. Non loin d'ici, la terrasse du Moutain Lodge invite à une petite pause.

Lac artificiel pour neige artificielle

Après un rafraîchissement, on reprend la route sur un sentier bordé de grands arbres biscornus et majestueux. Il s'amincit pour filer entre les conifères lorsqu'un bleu électrique perce entre les aiguilles. C'est la surface du prochain lac, mais il est encore loin. Il faut d'abord dévaler quelques lacets

sinueux et traverser à nouveau les flots du Findelbach.

Le Moosjisee semble presque irréel tant la couleur de son eau est vibrante. C'est une caractéristique typique des lacs de montagne dont les eaux enrichies en alluvion proviennent directement de la fonte des glaciers – ici celui de Findelen. Le Moosjisee sert notamment à la production d'électricité et de neige artificielle.

Il est temps de rejoindre le cinquième et dernier lac. Le sentier s'égare dans les hauteurs et il commence à faire chaud. On ralentit pour profiter de la vue sur la forêt, plus dense ici, et sur les sommets saupoudrés de neige.

Enfin, nous atteignant le Leisee. Allongé au pied du téléphérique de Sunnegga, notre point d'arrivée, ce lac est surtout aménagé pour les familles. Coin grillades, chaises longues en bois, baignade autorisée et aire de jeux ont achevé de dissiper son caractère sauvage. Mais une chose subsiste, immuable et magnifique: la vue sur le Cervin. ■

Informations utiles

Itinéraire: Blauherd – Stellisee – Grindjisee – Grünsee – Moosjisee – Leisee – Sunnegga

Durée: environ 3 heures

Difficulté: accessible à tout le monde y compris en famille. Il est également possible d'effectuer la randonnée en sens inverse pour davantage de défi et de transpiration.

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 et des randonnées.



Calculer la prime maintenant:
téléphone 031 328 58 12
www.ate.ch/carnetdentraide

Nous vous conseillons avec plaisir!

Pour une mobilité
d'avenir

ate



© Unsplash/Yannis Zaugg

Comme de nombreux trains de montagnes, le Rigi Bahn est équipé de l'invention que nous cherchons.

CONCOURS

Une ingénieuse création

À travers l'histoire, les transports ont connu une constante amélioration technique grâce à l'ingéniosité humaine. L'invention que nous recherchons fait partie des avancées majeures ayant marqué le développement du trafic ferroviaire en Suisse. En effet, elle nous permet de parcourir en train les paysages grandioses des Alpes suisses, où des pics acérés et des vallées profondes semblaient défier toute tentative de construction de voies ferrées.

L'invention que nous recherchons se présente sous la forme d'un rail supplémentaire venant compléter les deux rails parallèles. Si ces derniers sont lisses, notre invention est quant à elle crantée car destinée à assurer une meilleure adhérence; sur ce rail central

s'enclenchent une ou plusieurs roues motrices dont les dents s'emboîtent dans les mécanismes avec une précision millimétrique, offrant une traction supplémentaire et empêchant le convoi de dégringoler.

Des pères suisses

En Suisse, plusieurs spécialistes ont travaillé à l'élaboration de l'invention que nous recherchons. Dans la seconde moitié du 19^e siècle, permettre aux trains de gravir les pentes impressionnantes et de redescendre en toute sécurité constituait l'un des défis les plus épineux de l'ingénierie ferroviaire.

On attribue généralement l'invention que nous recherchons à divers ingénieurs

suisses, dont Niklaus Riggenbach. Créatif et ambitieux, le spécialiste des chemins de fer imagine au début des années 1860 la solution permettant de venir facilement à bout des tronçons de montagne. Son idée est prometteuse mais il manque d'influence et de capitaux pour imposer ce système perfectionné. De l'autre côté de l'Atlantique, Silvester Marsh construit en 1866 le tout premier chemin de fer doté de ce mécanisme pour gravir le Mont Washington, aux États-Unis. Cette réussite fournit la preuve effective que l'invention de Riggenbach est réalisable. L'ingénieur parvient à convaincre les autorités lucernoises et équipe le chemin de fer Vitznau-Rigi en 1871. Avec le succès vient la concurrence, notamment celle de Carl Roman Abt. Cet ingénieur suisse propose une solution similaire mais composée de plusieurs roues crantées. Il en équipera notamment le Brienz Rothorn Bahn.

La Suisse est le pays qui a le plus contribué au développement de l'invention que nous recherchons. Elle a développé 40 lignes dotées de ce mécanisme, dont 28 sont encore en exploitation.

Camille Marion

À GAGNER:

Une nuit de rêve à l'Hôtel des Horlogers à la Vallée de Joux d'une valeur de Fr. 1500.-

L'Hôtel des Horlogers est un boutique-hôtel 4 étoiles supérieur situé à la Vallée de Joux. Ce bâtiment se distingue par son architecture avant-gardiste, ainsi que par sa restauration, signée par le chef étoilé Emmanuel Renaut. Grâce à son approche responsable il est le premier établissement hôtelier en Suisse à avoir obtenu la certification Minergie ECO®. Le lot comprend une nuit en Junior Suite pour deux personnes avec petit-déjeuner, un repas accord mets et vins, un massage «Entre pics et monts» d'une durée d'une heure et un accès à l'espace bien-être du Spa by Alpeor.



© Audomars Piguet

«Entre pics et monts» d'une durée d'une heure et un accès à l'espace bien-être du Spa by Alpeor.

Réponse du dernier numéro:

Le monocycle

Prix offert par



Gagnante: Laurence Marti (VD) remporte le séjour de rêve au bord du lac de Thoue.

De quelle invention s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 3 décembre pour participer au tirage au sort.

■ Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne

■ www.ate.ch/concours

■ concours@ate.ch

Une seule participation par personne.



Vers les offres

- ❶ 30% sur le Carbon CXP Pro de Komperdell (N°d'article: 18345) | 132.95 au lieu de 189.90
- ❷ 30% sur les pantalons Sarnen & Sierr de H-S (N°d'article: 18348 & 18350) | 55.95 au lieu de 79.90
- ❸ 30% sur le bonnet Malung de Haglöfs (N°d'article: 17904) | 34.30 au lieu de 49.-

- ❹ 30% sur le bonnet Slope de Smartwool (N°d'article: 18352) | 27.95 au lieu de 39.90
- ❺ 30% sur la veste Bastianisee de Schöffel (N°d'article: 15962) | 188.30 au lieu de 269.-
- ❻ 20% sur tous les produits Lenz

- ❼ 30% sur le manteau Rotterdam de Schöffel (N°d'article: 14887) | 237.30 au lieu de 339.-
- ❽ 20% sur tous les luges (sans accessoires)
- ❾ 20% sur les chaussures Rauris GTX de Meindl (N°d'article: 11380 & 11381) | 215.90 au lieu de 269.90

«Visiblement, le Conseil fédéral et le Parlement siègent dans des salles trop insonorisées pour entendre la voix du peuple.»



STÉPHANIE PENHER

Envoyons un signal!

En juin, l'optimisme suscité par l'acceptation de la loi climat par la majorité du peuple suisse était immense, puisqu'elle ouvrait la voie à la neutralité carbone. Pourtant, cette loi ne donne pas de directives concrètes pour atteindre les objectifs fixés. Il était dès lors clair qu'elle devait être assortie d'une réglementation séparée et, en premier lieu, d'une loi CO₂ courageusement révisée. Quoi qu'il en soit, une réduction draconienne des extensions autoroutières s'impose.

Le taux d'acceptation de 59% devrait être clairement compris comme une prise de conscience du problème et un signal pour nous lancer dans la préservation du climat. Mais l'optimisme était prématuré. Visiblement, le Conseil fédéral et le Parlement siègent dans des salles trop insonorisées pour entendre la voix du peuple. Lors des délibérations sur la nouvelle loi CO₂, le Conseil des États n'a pas fait grand cas de la sauvegarde du climat et s'est contenté d'obéir à l'UDC, laquelle avait remporté en 2021 le référendum qu'elle avait lancé contre la loi CO₂.

Par ailleurs, l'Assemblée fédérale a encore ajouté deux projets en Suisse romande au programme d'aménagement routier, pourtant déjà chargé – pour ainsi dire à l'invitation du chef du DETEC. Ce programme d'extension est manifestement en

contradiction avec l'objectif climatique de neutralité carbone pour 2050. Les extensions autoroutières vont générer du trafic routier supplémentaire qui, inévitablement, créera de nouveaux embouteillages, plus de pollution et de bruit, et une hausse des émissions de CO₂. C'est contre ce cercle vicieux que nous lançons un référendum. N'hésitez pas à signer le formulaire du référendum annexé et à inviter vos proches à faire de même.

Concernant la loi sur le CO₂, il reste à espérer qu'il ne s'agisse que d'un dérapage pré-électoral. Les sondages favorables à l'UDC ont fait dériver le Centre et le PLR de leur cap momentanément écologique. Mais le nouveau Parlement aura du pain sur la planche: selon l'indice international de politique climatique établi par des spécialistes du domaine, la Suisse chute en 22^e position, alors qu'elle occupait encore le 15^e rang l'année dernière. La Suisse doit absolument corriger sa politique et en accélérer la mise en œuvre: une loi CO₂ efficace et rigoureuse et l'arrêt des constructions autoroutières démesurées seront les premiers pas à accomplir. ■

Stéphanie Penher est responsable de la politique des transports à l'ATE et nouvelle détentrice d'un mégaphone.

ATE Magazine la mobilité future

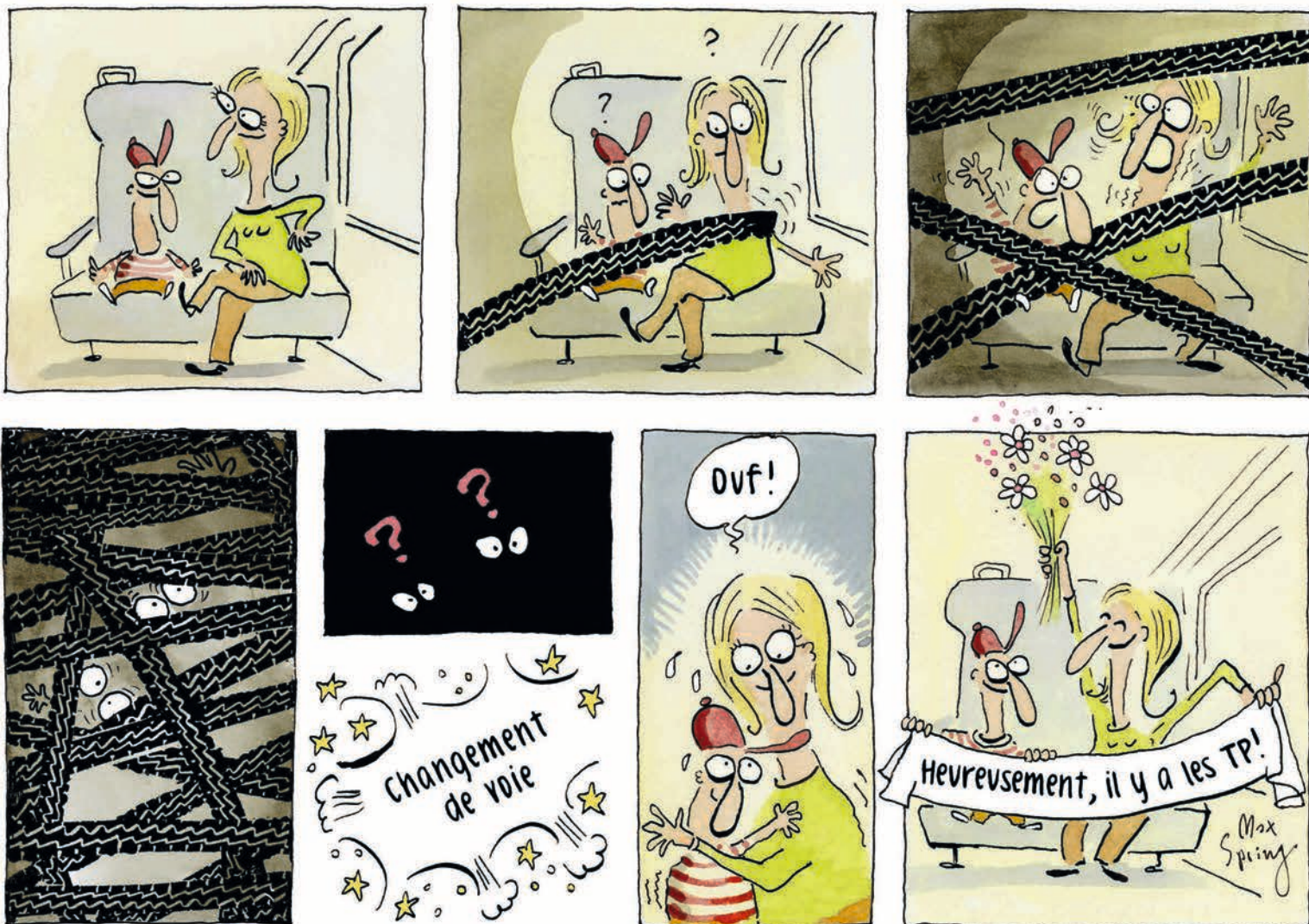
Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.–/an. Paraît 4 fois par an. www.magazine-ate.ch. **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Viviane Barben, Selim Egloff, Anders Gautschi, Urs Geiser, Nadja Mühlemann, Christoph Neidhard, Stéphanie Penher, Carolin Pott, Edmea Stegmaier, Edward Weber, Sarah Widmer, Nouria Zeggani. **Sections:** Camille Marion. **Annonces:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.ch. **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch. **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 63 380 (français 13 535, allemand 49 845). **Prochaine édition:** 16 février 2024. **Remise des annonces:** 15 janvier 2024. **Changements d'adresse:** mga@ate.ch

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

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

imprimé en
suisse

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

Pas encore membre?

Rejoignez l'ATE:
www.ate.ch/adhesion

Un grand merci pour votre contribution aux transports de demain!

Dépannage
e-bike
combiné



Profitez dès maintenant du prix spécial pour nos services de dépannage combinés!

Souscrivez maintenant l'assurance dépannage combinée pour Fr. 60.– au lieu de Fr. 70.–. Si vous avez déjà souscrit une assurance dépannage de l'ATE, vous pouvez ajouter l'assistance e-bike pour Fr. 20.– ou le service de dépannage automobile pour Fr. 40.–. La couverture d'assurance s'applique aux deux services de dépannage (Suisse/FL) jusqu'au 31.12.2024.



Accès rapide à l'offre:
téléphone 031 328 58 12
www.ate.ch/combo-depannage
Nous vous conseillons avec plaisir!

Pour une mobilité
d'avenir

ate



Finlande et Norvège – avec Hurtigruten

- 5 jours d'aventure Hurtigruten
- Voyage en ferry de luxe Oslo – Kiel
- La magie du Nord – Finlande et Norvège

du 15 au 26 avril 2024 (12 jours)

Prix forfaitaire CHF 4990.–



Informations,
brochures, pro-
grammes détaillés
et réservation:
www.servrail.ch
031 311 89 51



Autres voyages ferroviaires spéciaux et croisières fluviales en 2024

Voyages en Europe

24.01. - 05.02.	Rêve hivernal en Laponie
24.02. - 02.03.	Amandiers en fleurs à Majorque
04.04. - 13.04.	La Sicile – découverte en train
16.05. - 25.05.	Transylvanie – la Roumanie secrète
20.06. - 28.06.	Perles de la mer du Nord et de la mer Baltique
25.06. - 01.07.	Brême, Helgoland et le Moorexpress
30.07. - 18.08.	Le sud de la Norvège et le canal de Telemark
19.08. - 29.08.	Göta-Canal : Le plus vieux paquebot du monde
29.08. - 07.09.	Île de Man et le Nord de l'Angleterre – délices ferroviaires
05.09. - 12.09.	Alpes autrichiennes – découverte en train
18.09. - 25.09.	Plages d'invasion en Normandie et la Bretagne
22.09. - 27.09.	Alpes françaises – nature & train
26.09. - 05.10.	L'Espagne du Nord – l'Asturie et Galicie spectaculaires
07.10. - 11.10.	Eisenstadt et Graz – avec lac de Neusiedl
12.10. - 19.10.	Cilento – découvrir et savourer
10.12. - 15.12.	Voyage de l'Avent à Dresde

Croisières fluviales

10.04. - 14.04.	Hollande et Belgique – croisières fluviales
14.04. - 18.04.	Belgique et Hollande – croisières fluviales
21.10. - 28.10.	Le Douro, l'âme du Portugal

+ Chez Servrail (presque) tout est inclus: • Billets de train • Ferries et voyages en bateau • Trajets en autocar et transferts • Logement dans de bons hôtels de classe moyenne • Demi-pension et repas supplémentaires (boissons en partie comprises) • Excursions et visites • Documentation de voyage • Protection financière / Fonds de garantie • Guide dès et jusqu'en Suisse • Pourboires + + + + +

SERVRAIL Sàrl
case postale 335 | 3027 Berne
www.servrail.ch | info@servrail.ch
031 311 89 51



Tyrol du Sud, Trentin et lac d'Iseo

- Treno dei Sapori : bien manger au lac d'Iseo
- Le Trentin et le chemin de fer de la vallée de Non
- Le Ritten, le plateau ensoleillé du Tyrol du Sud et le chemin de fer

du 23 au 27 mai 2024 (5 jours)

Prix forfaitaire CHF 1190.–



Périgord et côte atlantique en train spécial

- Voyage circulaire en « Autorail » historique
- Le Périgord pittoresque avec ses châteaux forts
- Ville portuaire de La Rochelle, perle de l'Atlantique

du 8 au 15 juin 2024 (8 jours)

Prix forfaitaire CHF 3300.–