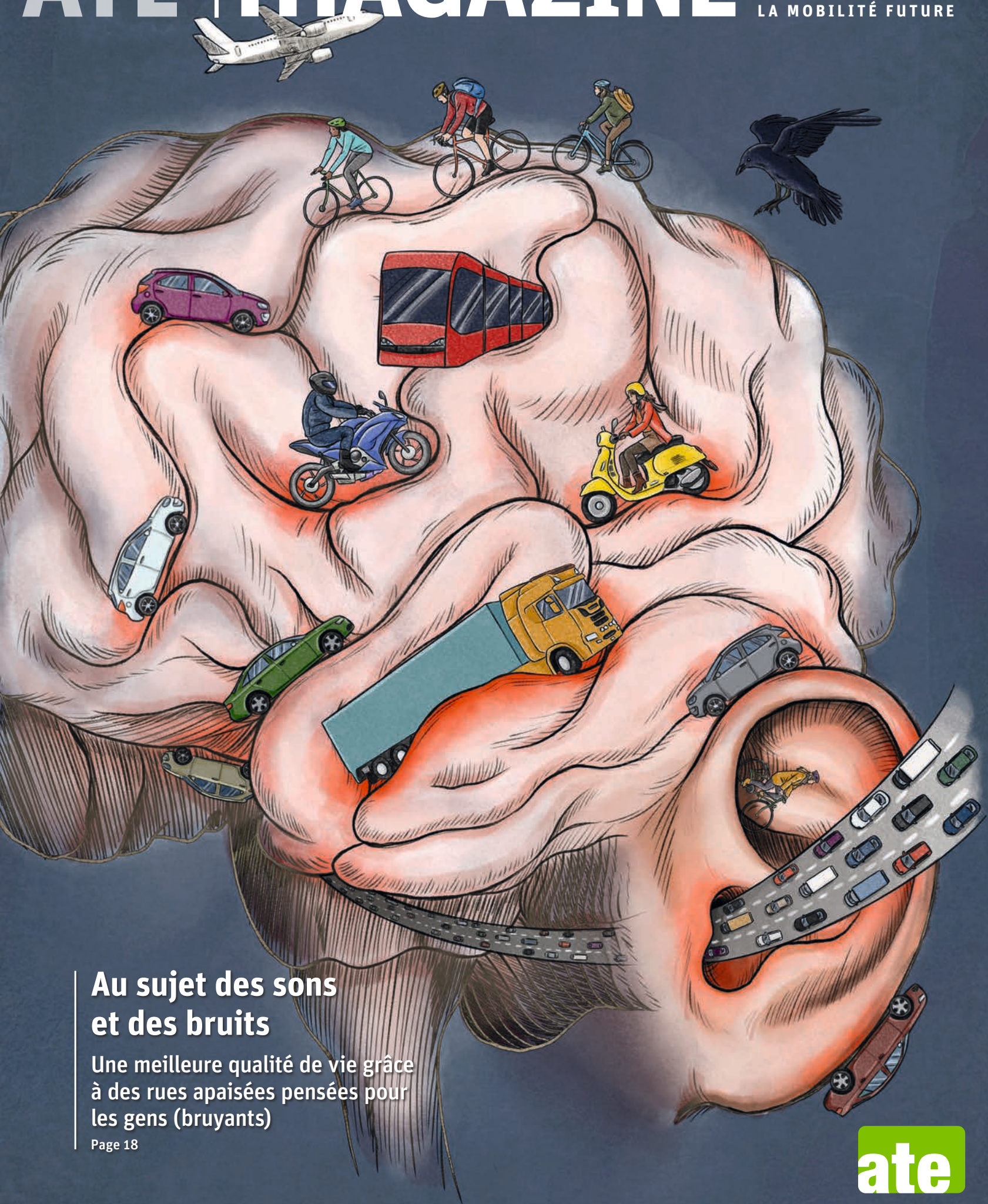


# ATE | IMAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE



## Au sujet des sons et des bruits

Une meilleure qualité de vie grâce à des rues apaisées pensées pour les gens (bruyants)

Page 18





Souscrire  
en ligne dès  
maintenant

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

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



Calculer la prime maintenant:  
[www.ate.ch/  
carnetdentraide](http://www.ate.ch/carnetdentraide)

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

Assureur:



Pour une mobilité  
d'avenir



Jusqu'à 10% de  
remise pour les  
membres ATE

## Sans souci avec l'assurance ménage de Zurich

Avec l'assurance ménage de Zurich vous pouvez vous détendre. Nous prenons en charge les frais lorsque vos biens subissent un dommage lié à un danger naturel, à un incendie, à un dégât d'eau ou à une effraction.

En tant que membre ATE vous profitez en outre de 10% de remise sur la prime d'assurance.

Renseignez-vous gratuitement:

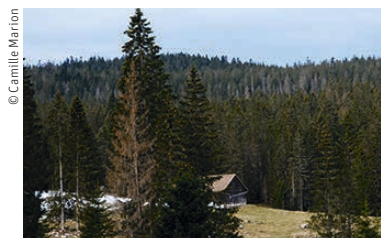
- par téléphone 031 328 58 22 ou
- par E-mail [eco@ate.ch](mailto:eco@ate.ch)

Assureur: Zurich Compagnie d'Assurances SA

Pour une mobilité  
d'avenir



- 4 **En bref**
- 6 **Référendum:** nous stopperons la folie autoroutière
- 8 **Coup d'œil sur la législation:**  
Beat Jans, les femmes et les autoroutes
- 10 **Mobilité scolaire:** ce qui se passe autour des écoles
- 11 **Eco-auto:** net avantage à la voiture électrique
- 12 **Mobilité cycliste:** les nouvelles règles
- 13 **Interview:** Stéphanie Penher, nouvelle directrice de l'ATE
- 15 **Legs:** une bonne résolution pour 2024
- 16 **Mobilité partagée:** bienvenue à «Sharehausen»
- 17 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



© Camille Marion

35 **Excursion:** la magie de la forêt du Risoud

- 36 **Randonnée hivernale vaudoise:** Au royaume du grand tétras

30 **Offres pour les membres**

32 **Rapport des sections**

43 **Concours**

45 **Réfléchissez-y! avec Simon Hofmann**

46 **Cartoon**

Couverture: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



© ATE/Jolanda Rohrer

Récemment, deux clientes d'un commerce échangeaient des propos vifs avec la vendeuse, pendant que moi, d'humeur acheteuse, je flânais dans

les rayons. Soudain, le ton monte. J'entends les mots «non-sens», «autoroute» et «construction». Elles étaient d'accord entre elles: dépenser 5,3 milliards de francs pour des extensions autoroutières est une aberration. Et elles ont bien raison: c'est de l'argent dilapidé pour plus de trafic, de béton et de bruit. C'est au bruit, justement, qu'est consacré notre dossier. Nous avons voulu en savoir plus sur l'influence du bruit sur notre qualité de vie. Nous nous sommes également demandé pourquoi le bruit de l'aspirateur calme le bébé, alors qu'il effraie le chat. Une chose est certaine: subir les nuisances sonores du trafic n'est pas tolérable – qu'il résonne dans les quartiers résidentiels ou provienne d'autoroutes démesurées.

Je vous souhaite une bonne lecture, dans le calme.

Nelly Jaggi  
Co-rédactrice en chef

## DOSSIER

### Des rues apaisées pour des gens (bruyants)

Le bruit nuit à la santé. Des rues où il fait bon vivre offrent avant tout de la place aux personnes. Mais pourquoi la politique fait-elle la sourde oreille sur certains points, quand un son devient-il du bruit et quel rôle joue le bruit de la circulation dans l'évaluation de la qualité de vie? Vous le découvrirez dans notre dossier.



© muellerluetolf.ch/Samira Oschoung





© Hugo Vincent

## En TP jusqu'aux pistes de ski

Comme chaque hiver, nombre d'options permettent de se rendre sur les pistes en transports publics. Pour répondre à la demande d'un trajet durable et confortable, les CFF proposent des itinéraires saisonniers ainsi que de nouvelles connexions directes entre les destinations touristiques prisées. Avec l'offre Snow'n'Rail, les voyageurs et voyageuses profitent de jusqu'à 30% de réduction sur les forfaits pour plus de 25 domaines skiables dans toute la Suisse.

Pour celles et ceux qui préfèrent chausser les raquettes, les peaux de phoque ou les skis de fond, le Bus des Neiges fait le trait d'union entre le dernier arrêt des transports publics et le départ de ces itinéraires. Pour sa sixième saison, il propose des lignes dans six régions de montagne.

[www.snowandrail.ch](http://www.snowandrail.ch)  
[www.busdesneiges.ch](http://www.busdesneiges.ch)

## Rejet de l'initiative sur la responsabilité environnementale

L'ATE a soutenu l'initiative sur la responsabilité environnementale des jeunes Vert-e-x-s. Le Conseil fédéral a maintenant adopté le message à l'attention du Parlement et recommande le rejet de l'initiative. Selon le Conseil fédéral, sa mise en œuvre entraînerait des coûts massifs pour l'économie et la société. Au lieu de cela, le Conseil fédéral veut miser sur les dispositions existantes et les travaux législatifs en cours afin de préserver les ressources naturelles.

## Fin de la coopération avec hajk

Le 31 mars prochain, l'ATE et le spécialiste d'équipement outdoor hajk mettront fin à leur coopération lancée en 2006. Jusqu'ici, les membres de l'ATE pouvaient accéder au vaste assortiment de hajk via le service en ligne «Boutique ATE» et bénéficiaient de rabais et d'offres spéciales. La «Boutique ATE» sera supprimée selon la décision prise d'un commun accord. L'ATE et hajk remercient les membres de l'ATE pour la confiance accordée. Toutefois, le vaste assortiment de produits de hajk restera publiquement accessible. En outre, les bons ATE conservent leur validité. À partir du 2 avril, ils pourront être échangés dans la boutique en ligne hajk.

En cas de problème, vous pouvez écrire à [office@hajk.ch](mailto:office@hajk.ch) ou appeler le 031 838 38 38. Informations et commandes sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch) ou [www.hajk.ch](http://www.hajk.ch).

## Une initiative cantonale pour des TP moins chers

Le Parlement du canton du Jura a déposé une initiative cantonale demandant à l'Assemblée fédérale de baisser les tarifs des transports publics. Il estime que la cherté des tarifs des TP empêche les gens de délaisser la voiture. L'ATE soutient cette demande. Bien que notre association soit d'avis que les TP doivent aussi «coûter quelque chose», elle déplore que le prix des TP ait bien plus augmenté ces dernières années que celui de la voiture. Une évolution qui va dans le mauvais sens et qui torpille l'objectif de transfert modal, surtout dans les régions à faible revenu. L'ATE est d'avis que baisser le prix de l'abonnement demi-tarif serait une solution pour favoriser le passage aux TP.

## À propos du Magazine ATE

Une erreur s'est produite à l'expédition du Magazine 4/2023: certains membres ont reçu l'appel aux dons à double mais sans le magazine. Nous prions les personnes concernées de bien vouloir nous en excuser et remercions celles qui ont annoncé le problème. Les personnes qui souhaitent lire le numéro de novembre peuvent nous le commander ou le retrouver en ligne.



Pour consulter le Magazine ATE en ligne: [www.ate.ch/magazine](http://www.ate.ch/magazine)

## Une coopérative inspirante à Zurich

La Zollhaus de Zurich est une coopérative de logements pour des personnes ayant choisi de vivre sans voiture. Elle est située en bordure des rails, à dix minutes à pied de la gare principale. Elle met l'accent sur la diversité sociale et s'adresse aussi aux personnes âgées. La coopérative compte 50 appartements dont trois collocations pour des seniors. Faites-vous une idée de la vie dans la Zollhaus et découvrez son fonctionnement en regardant l'interview filmée de Franziska Rohner, co-responsable de la communication de l'organisation.



Vous trouverez la vidéo à l'adresse: [www.ate.ch/blog/kalkbreite](http://www.ate.ch/blog/kalkbreite)



© ATE/Wiliane Bärben





© Adobe Stock/Zamranut Tomov

## Dès mars 2024: nouvelle assurance vélo ATE

Notre nouvelle assurance vélo vous permet de vous déplacer à vélo sans souci tout en soutenant une politique de promotion du vélo. Cette nouvelle assurance s'adresse à la fois aux familles, aux coopératives d'habitation et aux personnes seules. Elle couvre un large éventail de sinistres touchant les vélos usuels, électriques ou vélos de course: dégâts matériels, vol, panne de batterie, etc. Comme la prestation d'assurance ne comporte ni franchise, ni condition cachée, sa transparence est maximale. En outre, en étant membre de l'ATE, la personne assurée contribue à soutenir une politique vélo progressiste. À noter qu'en principe les assurances ménage couvrent les vélos contre le vol – mais pas nécessairement contre les dégâts occasionnés à une coûteuse batterie suite à une chute, par exemple.

L'ATE vous conseille et vérifie que vous n'êtes pas assuré·e à double.



Vous trouvez toutes les informations sur [www.ate.ch/assurance-velo](http://www.ate.ch/assurance-velo)

## Meilleure connexion entre Berne et Paris en train

Depuis le changement d'horaire des transports publics de décembre dernier, un train direct entre Berne et Frasne permet d'assurer une correspondance efficace avec le TGV pour Paris. Cette liaison mise en place les samedis et dimanches est un test prévu jusqu'en juillet prochain. L'ATE Neuchâtel et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bourgogne-Franche-Comté ont célébré cette bonne nouvelle, soulignant l'intérêt de cette liaison pour les déplacements entre la Suisse et Paris, mais aussi pour les échanges régionaux entre Bourgogne-Franche-Comté et canton de Neuchâtel. Plus d'informations à ce sujet en page 34.



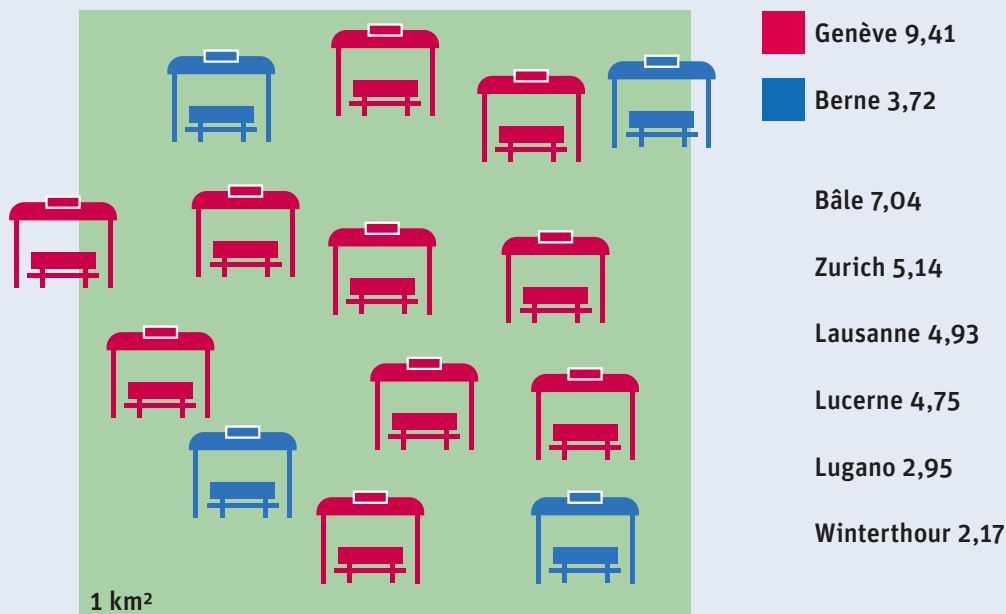
© ATE Neuchâtel

## PLUS LA DENSITÉ D'ARRÊTS EST GRANDE, PLUS LES TP SONT ATTRACTIFS?

La qualité de vie de la population se mesure de diverses manières. L'une d'elle est la mobilité et en particulier le nombre d'arrêts au kilomètre carré. Plus le raccordement aux TP est aisé, plus le choix est grand. En 2021, on recensait près de 10 arrêts au km<sup>2</sup> à Genève, alors qu'à Berne on n'en comptait que 3,72. À noter que ces chiffres se réfèrent à l'ensemble de la surface de la commune – dès lors, plus cette surface est grande avec de nombreux espaces verts et de détente, plus la densité des arrêts sera faible. Cela montre également les limites de cette méthode – la densité des arrêts doit être adaptée de manière optimale à la densité de l'habitat.

Davantage d'informations sur les diverses dimensions de la qualité de vie dans notre dossier en pages 24 et 25.

Densité des arrêts des TP au km<sup>2</sup>



Source: Office fédéral de la statistique



# Nous stopperons la folie autoroutière

**Autoroutes** Le 11 janvier, l'ATE et une alliance composée d'une trentaine d'organisations ont déposé le référendum contre la folie autoroutière. Les 100 000 signatures récoltées le prouvent: les extensions autoroutières prévues sont un parfait non-sens – une approche démesurée et dépassée.

Par Nelly Jaggi



## Applaudissements à la manifestation nationale pour le climat, septembre 2023

La manifestation nationale pour le climat a eu lieu fin septembre à Berne. Plus de 60 000 personnes avaient fait le déplacement – un décor de choix pour l'annonce du lancement du référendum par le président de l'ATE, Ruedi Blumer.

## Highway to Hell, octobre 2022

En octobre 2022, la JeuneATE s'était opposée aux milliards dépensés pour la folie autoroutière. Déguisé-es en membres du Parlement, les jeunes ont symboliquement jeté de l'argent par une fenêtre. À ce stade déjà, la JeuneATE n'était pas d'accord avec les décisions du monde politique – les choses n'ont pas beaucoup changé depuis!

Lorsqu'en février 2023, le Conseil fédéral a publié son message sur le programme de développement stratégique (PRODES), il était évident pour l'ATE qu'elle allait lancer un référendum au cas où le Parlement adopterait ces projets d'extension disproportionnés. Le Parlement l'a fait, allant même plus loin que le Conseil fédéral en décidant une extension à 6 pistes du tronçon Le Vengeron – Coppet –

Nyon. C'est ainsi que l'ATE, conjointement avec une large alliance, s'est lancée dans la récolte des signatures en octobre, à laquelle les sections et la JeuneATE ont participé très activement.

Le 11 janvier dernier, une délégation de l'Alliance «Stop à la folie autoroutière» déposait les signatures auprès de la Chancellerie fédérale à Berne – 66 450 d'entre elles avaient

déjà été authentifiées au moment du dépôt. Il est d'ores et déjà certain que le peuple suisse aura le dernier mot sur la question de l'extension des autoroutes.

Le succès retentissant de la récolte de signatures est réjouissant. En Suisse, une grande partie de la population est consciente que toute nouvelle route génère davantage de trafic. Ruedi Blumer, président de l'ATE, en est soulagé:



## Récolte des signatures menée avec élan, d'octobre à décembre 2023

Un succès magnifique: 100 000 personnes ont signé le référendum. Une grande partie des signatures a été récoltée dans la rue par des collaborateurs et des collaboratrices du Secrétariat central, les membres des sections, la JeuneATE (photo) et les partenaires de l'Alliance.



## Stop à la folie autoroutière, novembre 2023

En novembre dernier, la JeuneATE est à nouveau descendue dans la rue: elle a installé un SUV en carton grandeur nature sur la Place fédérale et l'a fait rouler symboliquement sur les objectifs climatiques. Alors que le peuple avait adopté ces objectifs par un oui clair et net à la loi climat, voilà qu'ils sont à présent bafoués: un vrai désastre!

«Ces 100 000 signatures sont un signal clair. Pour toutes ces personnes, il est totalement déplacé que le Conseil fédéral et le Parlement décident d'investir 5,3 milliards de francs en pleine crise climatique. Trop c'est trop! L'avenir appartient à une mobilité s'appuyant sur le télétravail et les déplacements à pied, à vélo et en transports publics. L'utilisation de l'espace, la santé et le climat en sortiront gagnants.»

L'alliance «Stop à la folie autoroutière» entend bien se battre résolument contre cette nouvelle destruction programmée des espaces de nature et de culture. Elle s'attend à la mise en votation du référendum au plus tard pour cet été ou cet automne. ■



Informations et commande de matériel de campagne sur [www.folie-autoroutiere.ch](http://www.folie-autoroutiere.ch)

## Le fruit du travail, janvier 2024

Rassembler, trier, compter... Le personnel de l'ATE Suisse a mis les bouchées doubles. Le résultat est là: les caisses pleines de signatures authentifiées sont prêtes pour être remises à la Chancellerie fédérale.



## Remise des signatures, janvier 2024

Le 11 janvier, nous avons remis plus de 66 000 signatures authentifiées à la Chancellerie fédérale à Berne dans le cadre d'une action haute en couleurs.



# Beat Jans, les femmes et les autoroutes

**Politique** Après les élections fédérales et l'élection du Conseil fédéral, le moment est venu d'oser un regard vers l'avenir: l'ATE a examiné avec l'historien et politologue Claude Longchamp les opportunités et les dangers qui guettent la protection de l'environnement en politique.

Par Edward Weber

Commençons par les mauvaises nouvelles: les partis écologistes ont perdu des électrices et des électeurs en octobre 2023 – surtout auprès des jeunes – et entament la 52<sup>e</sup> législature affaiblis. Selon Claude Longchamp, il faut s'attendre à ce que le camp de la droite bourgeoise devienne nettement plus actif sur le front de la politique environnementale dans le but de la restreindre à tous niveaux. L'objectif du PLR et de l'UDC sera en particulier de revenir sur les mesures de politique énergétique de ces dernières années.

La réussite de cette offensive de la droite bourgeoise dépendra plus que par le passé de la stratégie du Centre, qui a pris le pas sur le PVL et ressort renforcé de la nouvelle répartition du pouvoir. Récemment, Le Centre s'est émancipé de la droite. Puisqu'il ne se situe ni d'un côté ni de l'autre, il jouera un rôle décisif dans les commissions et les conseils au moment de trancher sur les questions de politique environnementale centrales.

## Le rôle de Beat Jans

Il y a toutefois aussi des lueurs d'espoir pour la politique environnementale. L'élection de Beat Jans au Conseil fédéral vient contrebalancer celle d'Albert Rösti. Et contrairement à Alain Berset, le nouveau conseiller fédéral se concentre plus sur les questions écologiques que sur les thèmes sociaux. Il est ainsi capable de contrecarrer la politique d'Albert Rösti et de devenir une sorte de «ministre de l'environnement de l'ombre».

Pour les votations populaires, le camp écologiste peut compter sur les femmes. Alors que dans les années 1980, leur potentiel électoral était encore conservateur, la tendance s'est inversée. Elles sont désormais de gauche, progressistes, plus ouvertes que les hommes aux questions environnementales. On n'observe pas de contre-tendance

comme chez les jeunes. Le camp écologiste devra donc les mobiliser pour qu'elles se rendent aux urnes. Actuellement, Berne est la seule ville dans laquelle les électrices votent plus souvent que les hommes. Le reste de la Suisse devrait s'en inspirer.

## Un référendum qui fera date

La réussite d'une mobilisation féminine sera cruciale, en particulier pour la votation sur le référendum contre l'extension des autoroutes, qui fera date en matière de politique environnementale. En cas d'échec, ce référendum sera le point de départ d'une poli-

tique encore plus hostile à l'environnement dans les commissions parlementaires et au DETEC d'Albert Rösti. Un succès ouvrira de nouvelles portes, du moins en matière de politique des transports, et forcera le DETEC à mieux tenir compte des revendications écologistes.

Claude Longchamp estime que pour gagner le référendum, l'ATE et ses partenaires doivent prendre en considération les développements actuels. Premièrement, l'horizon de la population suisse s'est assombri. La crainte d'un déclin social s'est accrue et a en partie évincé les questions écologiques. Deu-

## L'avis de l'expert politologue Claude Longchamp suite aux élections 2023

«Les jeunes refusent de voir leurs libertés individuelles limitées. Le camp de l'environnement doit en tenir compte.»

«L'horizon de la population suisse s'est assombri.»

«Du point de vue de la politique environnementale, un oui au développement des autoroutes serait un pas dans la mauvaise direction.»





# Ce qui s'est passé jusqu'ici

Lors de la session de décembre, le Parlement nouvellement élu a déjà traité de sujets pertinents pour la politique environnementale: la loi sur le CO<sub>2</sub> et l'Initiative pour le paysage. Compilé par Nelly Jaggi

**A**u cours de cette nouvelle législature, le Conseil national a adopté une loi CO<sub>2</sub> insuffisante pour parvenir à atteindre les objectifs climatiques de la Suisse. Isabelle Pasquier-Eichenberger, vice-présidente de l'ATE, la condamne en termes clairs: «Boiteuse, timide, dérisoire! La décision du Conseil national manque de courage et de conscience de l'urgence. Le résultat: une loi CO<sub>2</sub> qui est tout sauf incisive et qui ne mérite pas son nom». Après le oui net du

CESAR: «Un taux de mélange si faible ne permettra pas de réduire significativement les émissions de l'aviation d'ici à la fin de la décennie. De plus, miser sur les biocarburants est un très mauvais investissement dans le futur, car ils ne seront jamais disponibles en quantité suffisantes pour décarboner l'aviation.»

L'introduction d'une taxe incitative de 500 à 3000 francs sur les jets privés a malheureusement été rejetée. Les quelques

## S'il est un domaine où il est urgent de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, c'est bien celui des transports routiers, lequel est responsable du tiers de ces émissions.

peuple à la loi climat en juin, un engagement résolu du Parlement serait de mise.

S'il est un domaine où il est urgent de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, c'est bien celui des transports routiers, lequel est responsable du tiers de ces émissions. La loi climat exige pourtant une réduction de 57 % des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic routier par rapport à 1990 d'ici à 2040. Cependant, l'efficacité énergétique des nouvelles voitures ces 30 dernières années a presque été entièrement annulée par l'augmentation des distances parcourues. Un bon point tout de même: selon le Conseil national, 75 % des réductions de CO<sub>2</sub> doivent désormais être réalisées en Suisse et seuls 25 % peuvent être «délocalisées» à l'étranger.

### Trafic aérien: mesures insuffisantes

La Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR), dont l'ATE fait partie, ne cache pas non plus sa déception. Le Parlement mise surtout sur les carburants durables pour décarboner le transport aérien. La loi sur le CO<sub>2</sub> veut introduire un taux de mélange obligatoire de carburants durables similaire à ce qui est prévu dans l'UE: 6 % en 2030, dont 5,3 % de biocarburants et 0,7 % de carburants synthétiques. Or cette mesure présente deux problèmes majeurs, selon Yves Chatton, secrétaire général de

autres mesures incluses dans la loi telles que le soutien financier pour le transport ferroviaire transfrontalier n'auront qu'un faible impact sur les émissions du trafic aérien, surtout si celui-ci continue à augmenter.

### L'Initiative paysage retirée

En octobre 2023, le comité d'initiative a décidé de retirer l'Initiative paysage. Pour rappel, elle réclamait des règles plus claires dans la construction hors zones à bâtir. Le contre-projet, sous forme de révision de la loi sur l'aménagement du territoire, satisfait aux demandes principales de l'Initiative. «L'objectif de stabilisation du nombre de bâtiments hors zones ainsi que de la surface imperméabilisée en font un contre-projet valable», estime Elena Strozzi, responsable de la campagne de l'Initiative paysage. Pour la nature et la biodiversité, cette stabilisation représente plus d'espaces libres car cela restreint les routes communales, les routes d'accès ainsi que de nouvelles parties goudronnées autour des bâtiments (les places de parc, par exemple). Sont cependant exclues du calcul les routes cantonales et nationales. La vigilance des organisations de protection de la nature sera cruciale lors de la mise en œuvre de la nouvelle loi. ■

xièmement, les recommandations de comportement écologique suscitent la méfiance, surtout chez les jeunes qui y voient une limitation des libertés individuelles. Troisièmement, la campagne électorale a montré que les débats politiques actuels étaient dominés par des thèmes qui suscitent des émotions négatives, à l'image des actions des activistes du climat. Les associations environnementales qui argumentent rationnellement ont ainsi de la peine à se faire entendre. ■

Edward Weber est responsable du projet «mobilité de l'avenir» à l'ATE Suisse.

**«La moitié de l'effet des élections favorables au climat de 2019 s'est évaporée.»**

**«Beat Jans pourrait devenir un ministre de l'ombre de la politique environnementale.»**

# Enjeux de mobilité autour des écoles

**Mobilité scolaire** Le chemin de l'école représente un espace important pour le développement des enfants, mais la sécurité routière préoccupe toujours les parents. L'automne passé, l'ATE a organisé un séminaire sur les idées et exemples visant à apaiser les abords des écoles.

Par Alice Gentile



Les projets de mobilité scolaire menés par l'ATE avec des communes doivent permettre aux enfants de se rendre à l'école à pied, à vélo ou en trottinette.

Depuis la rentrée de septembre 2023, la commune du Val-de-Travers expérimente le concept de la rue scolaire devant l'école de Couvet. Cette mesure proposée dans le cadre du Plan de mobilité scolaire (PMS) réalisé par l'ATE prévoit de fermer à la circulation un tronçon de route situé devant l'école à des horaires définis. Ainsi, les enfants peuvent accéder au parc en toute sécurité, sans rencontrer de voitures. La commune a ainsi mis en place un espace pour et avec les enfants, qui répond à des besoins de sécurité et de socialisation.

## La parole aux enfants

Différentes études démontrent l'importance du chemin de l'école pour le développement des enfants, dont notamment la recherche effectuée par Zoe Moody, intervenante lors du séminaire neuchâtelois. «Si les déplacements sont souvent perçus par les adultes comme du temps perdu, pour les enfants c'est tout autre chose. C'est un espace de transition qu'ils peuvent expérimenter li-

brement sans surveillance, leur permettant de développer leur autonomie et d'autres compétences», explique la professeure à la Haute École Pédagogique du Valais et chercheuse en droits de l'enfant à l'Université de Genève. Il s'agit également d'un moment de socialisation majeur pendant lequel les enfants se retrouvent pour jouer, discuter ou braver des interdits. Les enfants apprennent à connaître l'environnement qui les entoure et cultivent ainsi une confiance dans leurs capacités.

Pour adapter l'espace public aux besoins et souhaits des enfants, rien de mieux que de leur donner la parole. Ils et elles sont les expert-es de leur chemin de l'école. C'est ce que fait l'ATE en réalisant les Plans de mobilité scolaire, un projet qui a pour but de sécuriser et d'adapter les itinéraires scolaires aux besoins des enfants. Dans le cadre de cette démarche participative, les enfants dessinent ce qu'ils et elles aiment ou non sur le chemin de l'école. L'ATE a publié une étude basée sur les dessins issus de 50 PMS réalisés dans toute la Suisse et aboutissant à des recommandations à destination des personnes qui façonnent l'espace public. Il en ressort qu'outre les aspects sécuritaires, les enfants ont besoin de lieux de jeu et de socialisation et sont particulièrement sensibles aux nuisances causées par une charge de trafic importante ou des vitesses élevées.

## Tester et pérenniser

D'autres exemples de pacification ont été illustrés lors de cette conférence. À Puplinge (GE), depuis la rentrée de septembre 2023, la

rue traversant le centre du village et située à proximité de l'école est fermée à certains horaires de la journée, empêchant ainsi le trafic de transit. Cette mesure, d'abord testée pendant une année, a permis d'apaiser le centre du village de Puplinge et de rediriger la circulation sur les axes principaux.

Des exemples italiens ont également été présentés dont Chieri, petite ville périphérique de Turin, qui a conduit, en 2020, une démarche participative pour pacifier les abords des écoles. Grâce aux ateliers participatifs avec les élèves, les parents et les habitant-es, trois endroits aux abords d'écoles ont été piétonnisés, d'abord de manière provisoire avec du mobilier urbain léger afin d'effectuer une phase test. Puis, face au succès rencontré, les trois piétonnisations ont été pérennisées.

La pacification des rues notamment aux abords d'école est un sujet que l'ATE défend depuis de nombreuses années par le biais de ses diverses campagnes. Ces mesures sont fondamentales afin de développer des espaces publics adaptés aux enfants et à leurs besoins. «L'itinéraire entre la maison et l'école doit être pensé comme un tiers lieu à part entière. Son aménagement ne doit donc pas être réduit à des notions de sécurité routière et de déplacement», concluait Emilie Roux, chargée des Plans de mobilité scolaire à l'ATE.

Ces aménagements contribuent également à d'autres objectifs, dont la végétalisation des villes, la réduction de la pollution de l'air ou encore la prévention des îlots de chaleurs. En mettant la priorité sur des espaces favorables aux enfants, on aménage de nouveaux lieux de vie attractifs pour toute la population. ■

Alice Gentile est chargée de projets au Bureau romand de l'ATE, à Genève et a organisé ce séminaire à Neuchâtel.



# Net avantage à la voiture électrique



L'impact d'une voiture électrique à batterie est environ 23 % inférieur à celui d'un modèle essence.

Qui plus est, si le modèle roule à l'électricité de source renouvelable, la différence est même de 44 %. C'est ce que révèle un rapport de l'Office fédéral de l'environnement.

Par Edmea Stegmaier

En avril 2023, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a publié un rapport qui dresse l'écobilan des voitures de tourisme et qui précise leurs nuisances globales pour l'environnement. La rédaction de ce rapport a été motivée par la publication dans les médias de toutes sortes d'affirmations, parfois contradictoires, sur l'écobilan des voitures. «L'OFEV entendait apporter de la clarté dans le débat sur leur impact environnemental», explique Philipp Hallauer, co-auteur de l'étude.

## Un écobilan détaillé

«Quels sont les impacts environnementaux des diverses motorisations des voitures?» ou encore «Est-ce que les voitures électriques, sur toute leur vie, s'en tirent mieux que les voitures usuelles en termes de nuisances environnementales?» – ce sont les questions auxquelles l'OFEV s'est efforcé de répondre. L'étude ne se limite pas au bilan des émissions de gaz à effet de serre, mais recense également d'autres atteintes à l'environnement, telles que la consommation d'énergie et de ressources minérales, les émissions de polluants ou encore la production de déchets radioactifs. «La pondération de nuisances environnementales implique toujours un certain jugement de valeur», explique Philipp Hallauer. À cet égard, les auteurs ont recouru à une méthode scientifique pour déterminer à quel point la situation actuelle est éloignée de l'objectif politique.

## «mobitool»: une évaluation sur mesure

La plateforme [www.mobitool.ch](http://www.mobitool.ch) fournit des outils et des données précieuses concernant la gestion de la mobilité et le calcul des incidences des divers moyens de transport sur l'environnement. Elle se base sur les mêmes données qui ont servi à établir le rapport de l'OFEV.

Les nuisances environnementales des voitures à moteur thermique sont surtout produites à l'utilisation. Celles des voitures électriques, au contraire, se situent au niveau de la fabrication et notamment de celle des batteries, vorace en énergie. «Dans toute sa vie, une voiture électrique émet la moitié moins CO<sub>2</sub> qu'un modèle usuel», résume l'auteur.



Chaque voiture cause des dommages à l'environnement.

## Le bouquet énergétique est décisif

Les propriétaires d'une voiture électrique peuvent choisir l'origine du courant électrique utilisé pour la recharge. Ce sont les véhicules électriques et à pile à combustible, dont le courant de recharge ou de production d'hydrogène est issu à 100 % d'énergies renouvelables, qui impactent le plus faiblement l'environnement. Même avec le mix suisse d'électricité, les voitures électriques produisent moins de nuisances environnemen-

tales que les modèles à moteur à combustion. En revanche, les voitures à pile à combustible qui utilisent de l'hydrogène produit avec le mix d'électricité usuel sont celles qui ont le plus d'impact. «L'origine du courant est décisive dans l'écobilan, surtout du fait que la production d'hydrogène consomme énormément d'électricité», explique Philipp Hallauer.

Le principal facteur de nuisance environnementale est l'utilisation des énergies fossiles, dans les moteurs thermiques mais aussi pour la fabrication des batteries. Celles-ci sont principalement produites en Chine où le courant électrique provient en grande partie d'usines au charbon.

## Petit signifie meilleur

La taille du véhicule joue également un rôle non négligeable. «Il n'y a pas de miracle: plus une voiture est petite et légère, moins fort sera son impact environnemental», explique l'expert. Si l'on compare des modèles de même taille, les voitures électriques sont toujours gagnantes. Mais il ne faut pas se leurrer: «Une petite voiture électrique chargée avec du courant d'origine renouvelable nuit elle aussi à l'environnement et émet des

## «La pondération de nuisances environnementales implique toujours un certain jugement de valeur.»

Philipp Hallauer

gaz à effet de serre. Il en faut bien davantage pour parvenir à la neutralité carbone», souligne Philipp Hallauer.

Le rapport de l'OFEV compare également la voiture avec d'autres moyens de transport et démontre que les transports publics et le vélo nuisent nettement moins à l'environnement. Philipp Hallauer conclut: «À l'échelle individuelle, notre meilleure contribution est de consommer de la mobilité avec modération et de choisir le mode de transport le moins polluant pour nos trajets.»

Edmea Stegmaier est stagiaire en Politique des transports à l'ATE Suisse. Elle a convaincu sa famille d'opter «seulement» pour une petite voiture électrique.

# Compteur obligatoire pour les e-bikes rapides

**Mobilité cycliste** Cette année, de nouvelles règles de la circulation entreront en vigueur: dès le mois d'avril, un tachymètre sera obligatoire sur les vélos électriques rapides. La Confédération entend ainsi améliorer la sécurité.

Par Andreas Käsermann

La plupart des vélos électriques sont déjà équipés d'un compteur de vitesse, mais il n'était toujours pas obligatoire en Suisse. Il le sera à partir du 1er avril – ainsi en avait décidé le Conseil fédéral il y a longtemps déjà. Pour l'Office fédéral des routes (OFROU), l'obligation d'équiper les e-bikes rapides d'un tachymètre permettra d'améliorer la sécurité routière.

Une mesure simple, mais qui a un effet positif certain, explique Michael Rytz, expert en sécurité routière à l'ATE: «Trop souvent, les cyclistes sous-estiment leur vitesse. C'est en particulier le cas des personnes au guidon d'un e-bike rapide qui parfois, sans s'en rendre compte, dépassent la limite dans les zones 20 ou 30 km/h. Pouvoir constater sa vitesse peut aider à éviter des situations à risques et des collisions avec les piétons et les piétonnes».

Pour l'instant, le compteur obligatoire concerne uniquement les vélos électriques neufs avec assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. Les modèles déjà en circulation devront en être équipés d'ici avril 2027. Cette obligation ne touche pas les e-bikes lents. Le tarif pour un manquement à cette obligation est déjà connu: «Circuler avec un e-bike rapide non-équipé d'un tachymètre sera passible d'une amende d'ordre de Fr. 20.–», nous annonce déjà l'OFROU.

## Éclairage obligatoire depuis 2022

Il y a deux ans et demi, le Conseil fédéral avait également introduit l'obligation pour



Depuis deux ans déjà, les vélos électriques doivent circuler avec les phares allumés – de jour aussi.

les vélos électriques de rouler phares allumés de jour également. Cette disposition est en vigueur depuis deux ans déjà, mais elle est souvent ignorée. L'automne dernier, le bpa Bureau de prévention des accidents a publié une statistique qui révèle que 91% des e-bikes rapides circulent de jour phares allumés – alors que pour les vélos électriques lents, cette proportion ne dépasse pas les trois quarts. Cette situation est regrettable, déplore Michael Rytz: «L'éclairage d'un vélo, de jour également, est un élément décisif pour réduire ses propres risques d'accident. La silhouette étroite d'un vélo, suivant les conditions de luminosité, est souvent difficile à

discerner par les autres usagères et usagers de la route. Les cyclistes n'en ont pas toujours conscience, mais l'éclairage peut faire toute la différence.»

Selon les statistiques du bpa, trop de gens n'enclenchent pas leurs phares dans la pénombre ou la nuit: un vélo électrique lent sur onze se déplace dans l'obscurité éclairage non enclenché. Et si l'on regarde l'ensemble des cyclistes, une personne sur quatre roule de nuit tous phares éteints.

Depuis trois ans, les cyclistes ont le droit de passer au feu rouge d'un carrefour pour obliger immédiatement à droite, pour autant que la signalisation correspondante l'autorise – certes sans bénéficier de la priorité et en faisant preuve de prudence. Cette mesure a pour but premier de faciliter les déplacements à vélo et d'en promouvoir la pratique. Mais elle reste encore largement inconnue. Ainsi, les cyclistes qui font usage de ce droit, pourtant à bon escient, se voient très souvent gratifiés d'un concert de klaxons ou de réprimandes. ■

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

## Nouveautés pour les automobilistes

Pour les automobilistes également, de nouvelles règles entreront en vigueur cette année. Ainsi, l'ancien permis de conduire bleu en papier n'aura plus cours. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre, seul le nouveau permis format carte de crédit sera valable. La raison en est que le permis bleu n'était déjà plus reconnu dans certains pays. Autre nouveauté: un examen médical sera exigé pour les personnes qui demandent à obtenir un permis de conduire ou un permis d'élève à partir de 75 ans seulement. Précédemment, la limite d'âge était fixée à 65 ans. Cette modification entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mars.



# «Les gens disent: «Maintenant, ça suffit!»»

**Engagement** Stéphanie Penher est la nouvelle directrice de l'ATE. Dans une interview accordée au Magazine ATE, elle revient sur ce qui a éveillé son intérêt pour la politique et ce dont elle se réjouit particulièrement.

Propos recueillis par Nelly Jaggi et Camille Marion



© ATE/Wiviane Barben

**Stéphanie Penher, vous étiez directrice de la section bernoise de l'ATE et, depuis 2018, responsable du secteur Politique des transports et campagnes. Que signifie pour vous ce passage à la tête de l'association nationale?**

Je me réjouis beaucoup de mes nouvelles fonctions. L'essentiel est maintenant de concrétiser la confiance qui m'est accordée en m'engageant pour nos membres. Cela n'est possible qu'avec notre excellente équipe: les collaborateurs et collaboratrices ainsi que toutes les personnes actives dans les sections.

**L'ATE devient-elle encore plus politique avec vous?**

C'est par l'ATE que je suis entrée en contact avec la politique. Il y a 22 ans, j'ai été engagée comme stagiaire par la section de Berne pour un projet pilote de Pedibus en Suisse allemande. En 2004, j'ai ensuite pu coordonner ma première campagne et me suis engagée pour un non à «Avanti». Le contre-projet à cette initiative du lobby automobile proposait l'extension des autoroutes et la construction du deuxième tube du Gothard. Hormis ce dernier point, j'ai aujourd'hui une impression de déjà-vu. Nous avons d'ailleurs gagné la votation à l'époque!

**Le succès du référendum (voir en pages 6 et 7) a certainement adouci votre ac-**

**cession à la tête de l'association. De quoi vous réjouissez-vous le plus dans cette campagne de votation?**

Des différentes rencontres! Une route, c'est définitif: elle imperméabilise le sol, ce qui remet en question les moyens de subsistance de nombreuses exploitations agricoles. Elle provoque du bruit, ce qui réduit la qualité de vie en dehors des centres-villes – y compris pour les automobilistes. Les routes coûtent beaucoup d'argent qui pourrait être mieux investi dans les infrastructures cyclables et les offres de transports publics.

**L'ATE aborde de nombreux thèmes et touche un large public avec ses projets. Où souhaitez-vous mettre l'accent?**

Sur le thème de la limitation de vitesse à 30 km/h. Un changement de paradigme est absolument nécessaire. Pourquoi faut-il aujourd'hui justifier le 30 km/h et non l'inverse? C'est absurde. Nous devrions plutôt avoir à expliquer pourquoi la vitesse de 50 km/h serait nécessaire.

**L'ATE souhaite attirer davantage de jeunes parmi ses membres. Comment réussir à toucher ce public?**

Nous devons entre autres nous engager pour que les voyages respectueux du climat restent abordables. Avec la création de la JeuneATE, nous avons la possibilité de faire entendre leur voix. Les jeunes doivent pouvoir contribuer à façonner la mobilité de demain et ne pas se contenter de consommer ce qu'on leur propose.

**On reproche souvent à l'ATE de ne pas être assez visible. Comment peut-elle être davantage présente?**

La mobilité nous concerne toutes et tous au quotidien. C'est sur cela que l'ATE doit s'engager et montrer qu'elle contribue à façonner une mobilité qui place l'être humain au centre.

**La gestion d'entreprise fait également partie de vos nouvelles tâches. Pour l'ATE, les assurances constituent un pilier important...**

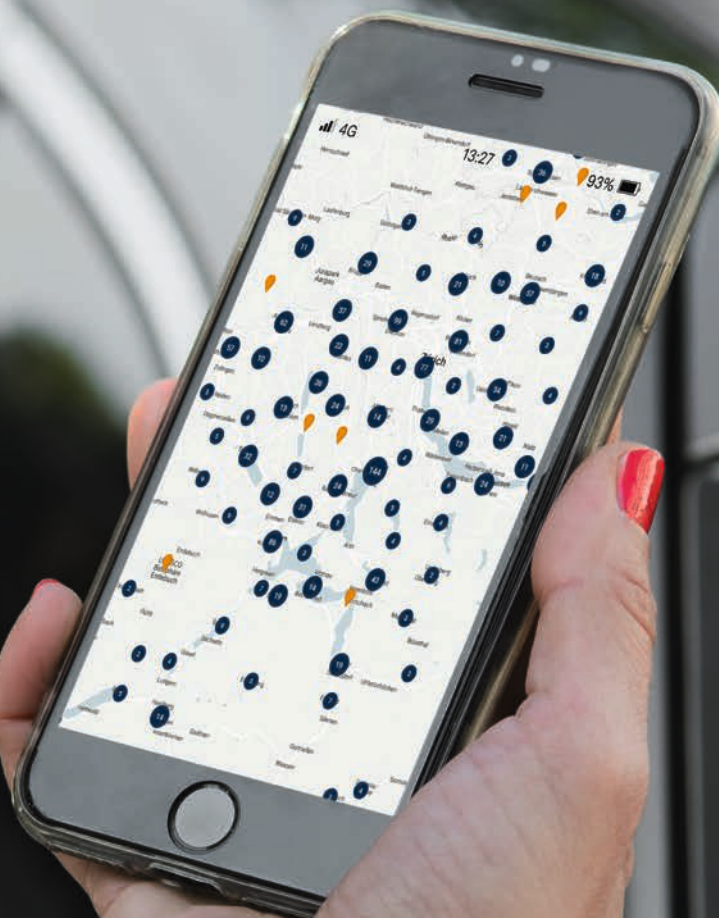
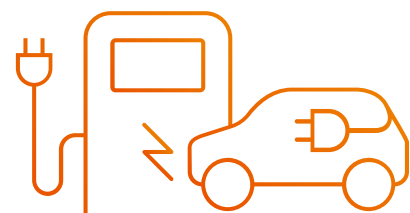
J'ai toujours trouvé ce lien attrayant. Cela fait partie de nos vies. Tout le monde est mobile et a besoin d'une assurance pour cela. La commission que l'ATE touche sur les assurances est ensuite réinvestie dans une mobilité durable, ce qui crée un cercle vertueux.

**Revenons à la politique. En 2024, l'accent sera mis sur la campagne de votation contre les extensions autoroutières. Comment évaluez-vous les chances dans les urnes?**

La collecte de signatures a été impressionnante! Les gens disent: «Maintenant, ça suffit!» Si nous nous mettons au travail dès aujourd'hui, nous aurons des alternatives à la bétonnisation de la Suisse. Comme dans la phase de collecte des signatures, le rôle des sections est absolument central. Lors de la votation, chaque voix compte. Les sections informent en direct, elles organisent et coordonnent la mobilisation locale. Sans elles, une votation populaire nationale ne peut pas être gagnée. ■

**«Les routes coûtent beaucoup d'argent qui pourrait être mieux investi dans les infrastructures cyclables et les offres de transports publics.»**

# Trouvez des stations de recharge près de chez vous



Découvrez maintenant:





# Une bonne résolution pour 2024

**Legs** La prévoyance, les assurances ou les placements financiers sont importants pour beaucoup. De même, nous devrions nous préoccuper de ce qu'il adviendra de notre fortune après notre décès. C'est le seul moyen de garantir que notre volonté soit respectée.

Par Anita Weber

Nombre d'entre nous s'inquiètent de ce qu'il advient de notre argent de notre vivant. Nous nous soucions de notre prévoyance professionnelle, de nos assurances et de nos placements. Cependant une majorité de gens peinent à s'intéresser à l'avenir de leur épargne au-delà de leur mort: 75 % de la population décèdent sans avoir fait de testament. Dans de nombreux cas, cela signifie que la volonté du défunt ou de la défunte n'est pas respectée et qu'un processus se met en place sur lequel plus personne n'a plus d'emprise: l'ordre successoral prévu par la loi.

Dans la plupart des cas, il est dans la logique des choses que ce soient les enfants ou le conjoint ou la conjointe qui héritent de la fortune. Mais qu'en est-il des nombreuses personnes sans enfants dont l'argent ira à des membres de la famille éloignés qu'elles ne connaissent même pas? Ou encore des couples en concubinage lorsque l'un-e des deux meurt sans testament? Dans ce dernier cas, le deuil se double d'un drame, puisque la personne qui reste ne touchera aucun héritage. Bien souvent, ce n'est pas du tout ce que souhaitait la personne décédée.

## Dans l'intérêt commun

En Suisse, les fortunes héritées annuellement se chiffrent à 95 milliards de francs. C'est plus que le budget de la Confédération et environ le double des dépenses de l'AVS. Dès lors, il est tout à fait pertinent de s'intéresser au sort réservé à cet argent.

Dans la vie, nous décidons nous-même comment nous utilisons notre argent: pour des cadeaux, des voyages, un chez-soi ou des dons. Dans la même logique, nous devrions déterminer ce qu'il advient de notre fortune après notre mort. Formuler clairement ses dernières volontés est dans l'intérêt de toutes et de tous, afin que les 95 milliards légués annuellement profitent aux êtres chers ou aux bonnes causes de son choix. La rédaction d'un testament permet de réaliser

quelque chose de durable, au-delà de notre propre vie.

Anita Weber est chargée de projets marketing à l'ATE Suisse.

## Webinaire: rédiger un testament

Vous ne savez pas par où commencer pour la rédaction d'un testament? Notre organisation partenaire «DeinAdieu» organisera quatre webinaires qui vous indiqueront ce à quoi il faut veiller pour qu'un testament soit juridiquement valable et comment vous pouvez établir votre propre dossier testamentaire. Vous pouvez participer sans engagement, gratuitement et anonymement au webinaire de formation. Les séances sont en allemand avec sous-titres en français. Inscrivez-vous!

- Jeudi 7 mars 2024, 15h00 – 16h00
- Mercredi 29 mai 2024, 19h00 – 20h00
- Jeudi 19 septembre 2024, 10h00 – 11h00
- Lundi 11 novembre 2024, 13h15 – 14h15

En outre, en collaboration avec «DeinAdieu», l'ATE offre à ses membres un premier conseil gratuit par téléphone d'une valeur de Fr. 300.-. Celui-ci permettra de déterminer si vous avez besoin d'une aide juridique spécialisée ou si vous pouvez établir votre testament sans conseil supplémentaire.



Sur la page [www.ate.ch/legs](http://www.ate.ch/legs), vous trouverez de nombreux liens utiles et textes à télécharger, dont notre notice sur le nouveau droit successoral entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Rédiger un testament est un moyen de faire le bien durablement.



© Robert Kneschke/AdobeStock





© urbanista.ch

À Schaffhouse, grâce à une approche prudente et des emplacements fixes, les trottinettes électriques n'ont pas soulevé de plaintes.

# Bienvenue à «Sharehausen»

**Mobilité partagée** Trois projets pilotes pour une mobilité partagée: Schaffhouse devient «Sharehausen» et fait un pas dans la transition de la voiture vers les transports en commun. Et pour une fois, c'est la trottinette électrique l'enfant modèle.

Par Nelly Jaggi

**P**our la législature en cours, la ville de Schaffhouse s'est notamment fixé pour priorité de proposer une mobilité mieux adaptée au tissu urbain. Le projet «Sharehausen» doit permettre de réduire la dépendance à la voiture et de lancer de nouvelles offres de mobilité. À cette fin, la ville a organisé un concours d'idées pour trouver des offres appropriées. Les trois projets lauréats – une adhésion gratuite d'un an à Mobility, des

## Projets pilotes sous la loupe

Les 200 trottinettes électriques et 20 vélos électriques répartis sur une septantaine d'emplacements dans toute la ville ont remporté un vif succès. Ils renforcent l'attrait des transports publics (TP) pour les déplacements pendulaires, mais constituent aussi une alternative intéressante pour les visiteurs et visiteuses. «Les craintes initiales ont été balayées grâce au choix d'une ap-

proche prudente et d'emplacements fixes. Dans l'intervalle, nous avons pu démontrer que la trottinette électrique peut aussi être utilisée en complément des TP, en particulier dans les zones disposant d'un service de bus moins dense», ajoute Th mas Hug. Les possibilités de configuration sont un autre atout: il est par exemple possible de limiter la vitesse dans la vieille ville ou de réduire le nombre de points de stationnement en ville.

proche prudente et d'emplacements fixes. Nous avons donc recommandé à la ville de créer des incitations pour densifier le réseau.» Le service de fourgonnettes électriques s'adresse en premier lieu aux commerçants. Le but ici est de proposer une alternative pour les livraisons dans les ruelles de la vieille ville, assurées aujourd'hui avec de grosses camionnettes. Quand ils sont libres, les véhicules peuvent aussi être utilisés par les particuliers.

**Le projet «Sharehausen» doit permettre de réduire la dépendance à la voiture et de lancer de nouvelles offres de mobilité.**

## Que réserve l'avenir?

Le coup d'envoi du programme «Sharehausen» a été donné en juillet 2023. Les trois projets font l'objet d'un suivi sur une année avant l'évaluation finale. «Le but est d'avoir un impact positif concret sur le système de transport ou sur la desserte de la commune. La pérennité économique sera également un critère important: ces offres peuvent-elles s'autofinancer ou faudra-t-il maintenir un subventionnement? Nous allons également voir si des améliorations permettraient d'accroître les chances de réussite des projets», précise Th mas Hug. Une chose est déjà certaine: grâce à «Sharehausen», Schaffhouse s'est rapidement affirmée comme une pionnière dans le domaine de la mobilité partagée. ■

fourgonnettes électriques en location horaire ainsi que des trottinettes et des vélos électriques partagés – sont entrés dans la phase pilote, grâce notamment à un financement de départ de SuisseEnergie.

Th mas Hug d'urbanista, bureau spécialisé dans la mobilité, accompagne et conseille l'équipe «Sharehausen». «La mobilité partagée doit avoir un impact le plus efficace possible sur le système de transport. Nous avons donc analysé les données disponibles pour identifier les quartiers au plus gros potentiel de transfert, en nous focalisant sur les offres susceptibles d'améliorer la desserte de ces zones», explique Th mas Hug.

Du côté de Mobility en revanche, les chiffres d'utilisation n'ont pas affiché la progression attendue. «S'agissant d'un service gratuit, c'est assez étonnant», lance Th mas Hug. «Cela pourrait toutefois être lié au fait qu'il y a assez peu d'endroits où stationner

## EST-CE QUE TU SAVAIS...?



En Suisse, il existe 44 ponts pour la faune, aussi appelés «écoponts» ou «écoducs». Ils sont réservés à nous, les animaux, et nous permettent de traverser au-dessus des autoroutes.

La construction d'autoroutes perturbe le mode de vie naturel des animaux.

Les routes séparent nos habitats. Le bruit et la lumière des voitures nous affectent négativement.



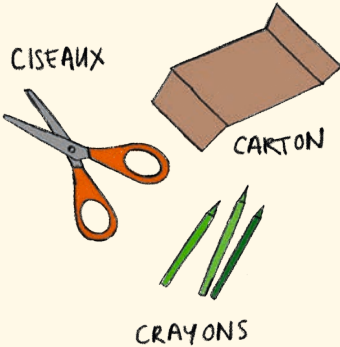
© Bänziger Partner AG

Pour que nous nous sentions bien, les ponts sont recouverts de végétation.

Malheureusement, il y a trop peu de ponts, et l'autoroute reste un problème pour nous.

## DES ARBRES AU LIEU DES ROUTES: BRICOLE UNE FORÊT

C'EST CE DONT TU AS BESOIN:



COMMENT FAIRE:

- Dessine deux sapins identiques sur un carton.
- Découpe les sapins et colorie-les.
- Découpe une longue fente dans le haut de l'un des sapins et une courte fente dans le bas de l'autre.
- Assemble les deux sapins en glissant l'un dans l'autre.

## CONCOURS: TROUVE SIX AUTRES MOTS

G	D	R	U	A	N	I	M	A	L
F	R	I	F	P	D	Z	V	R	E
P	J	E	R	H	C	A	S	B	T
V	S	D	N	U	F	M	J	R	P
E	T	K	P	O	N	T	B	E	S
L	Q	C	E	G	U	D	L	V	A
O	R	M	A	R	F	I	V	H	U
T	L	Y	N	X	P	N	L	O	D
P	A	V	O	G	H	S	R	L	V
L	O	U	M	R	D	A	B	N	E

Nous tirons au sort 2 x 2 billets pour le Papiliorama. Cherche les mots et envoie-les avec ton nom et ton adresse par e-mail: [kids@ate.ch](mailto:kids@ate.ch). Le délai de réponse est le 17 mars 2024.

Solutions du quiz de la dernière édition: A,C, C. Bravo à Olivier Sutter qui gagne l'entrée pour le Musée de la communication!



© Papiliorama  
Texte et illustration: Viviane Barben



Rues vivantes

# Au sujet des sons et des bruits



Gazouillis d'oiseaux, bruits de moteur ou voix d'enfants: le bruit perçu comme tel est subjectif. Vous découvrirez dans notre dossier pourquoi il en est ainsi et comment protéger le plus grand nombre de personnes possible contre les nuisances sonores (routières). Un coup d'œil sur les dimensions de la qualité de vie montre en outre les multiples effets positifs de la limitation de vitesse à 30 km/h comme mesure de protection contre le bruit à la source. Un bus en basket rappelle finalement que le silence n'est pas toujours nécessaire.





75 dB

55 dB

90 dB

90 dB

91 dB

85 dB

30 dB

72 dB



Le volume sonore d'une **voiture équipée d'un moteur à combustion** est d'environ **70 dB (A)** à une vitesse de 50 km/h. La valeur limite est de 75 dB (A).

# Quand la politique fait la sourde oreille

Le Parlement discute d'assouplir les autorisations pour les projets de construction de logements qui ne satisfont que partiellement aux exigences en matière de protection contre le bruit. Il est pourtant urgent de réduire le bruit à la source afin de garantir la qualité de vie de la population suisse. Par Yves Chatton

**L**a densification amène beaucoup d'avantages. Elle permet réduire la distance, de faciliter les déplacements en mobilité douce et en TP, le tout en préservant la nature, le paysage et les terres agricoles. Mais la mise en œuvre d'une densification de qualité présente aussi des défis, entre autres, la protection contre le bruit.

Comment densifier tout en protégeant la population des nuisances sonores qui

peuvent en découler, sachant que la première source du bruit est le trafic routier? Cette question importante actuellement débattue au Parlement le montre: en fin de compte, tout est une question de priorité. Mais avant de continuer, quelques éclaircissements s'imposent.

## Des valeurs limites...

Afin de protéger la population, la législation fixe des niveaux de bruit qui ne

doivent pas être dépassés dans les lieux où nous habitons, en se basant sur les connaissances scientifiques. Ces seuils sonores sont ce qu'on appelle les valeurs limites d'immission. Pour savoir si elles sont respectées, le bruit est mesuré au milieu des fenêtres ouvertes de chaque pièce d'habitation, à l'exclusion des cuisines sans partie habitable, des locaux sanitaires et des réduits. Que faire si les valeurs limites sont dépassées? La loi stipule qu'il faut privilégier les mesures pour réduire le bruit à la source.

## ... ni à jour...

Les valeurs limites actuelles ont été fixées il y a près de 40 ans. Depuis, de nombreuses études ont conclu que des niveaux de bruit inférieurs affectent déjà considérablement notre santé. C'est l'une des raisons pour lesquelles une commission fédérale de spécialistes a recommandé il y a deux ans de renforcer la protection contre le bruit, notamment en abaissant les valeurs limites autorisées. Ce qu'il adviendra de ces recommandations reste un mystère. Le Département fédéral de l'environnement procède actuellement à une évaluation économique. La patience sera de mise.

## ... ni respectées...

Mais revenons à la densification. Jusqu'à présent, la construction de nouveaux bâtiments n'est en principe permise que si les valeurs limites peuvent être respectées à toutes les fenêtres de chaque local sensible au bruit. La législation laisse cependant une marge de manœuvre aux cantons qui peuvent octroyer des dérogations s'il y a un intérêt prépondérant à construire le bâtiment. Dès lors, deux solutions se présentent en cas de conflit: privilégier les mesures pour réduire le bruit à la source ou miser sur les dérogations.

C'est sur la deuxième option que les cantons ont souvent mis la priorité, notamment en appliquant la pratique dite de la fenêtre d'aération. Cette solu-

Les photos qui illustrent ce dossier proviennent d'aménagements créés par l'Atelier OLGa ([www.atelier-olga.ch](http://www.atelier-olga.ch)), bureau d'urbanisme basé à Renens.



Atelier OLGa/Nathan Voyame

À basse vitesse, les **voitures électriques** sont nettement moins bruyantes que les voitures à combustion. À 30 km/h, leur volume sonore est d'environ **60 dB (A)**, alors qu'à des vitesses plus élevées, c'est le bruit de roulement qui domine.



tion consiste à autoriser la construction de bâtiments si les valeurs limites sont respectées à seulement une seule fenêtre par local sensible au bruit. Or cette pratique affaiblit considérablement la protection contre le bruit. C'est la raison pour laquelle elle a été jugée incompatible avec la législation actuelle par le Tribunal fédéral en 2016. Ce jugement était un appel clair pour privilégier les solutions orientées vers une réduction du bruit à la source. Mais il n'a pas été entendu, ou plutôt pas écouté. À peine une année plus tard, le Parlement a adopté une motion demandant que la pratique de la fenêtre d'aération soit inscrite dans la loi.

#### Et cela pourrait empirer

L'application de cette motion parlementaire est maintenant débattue au Parlement dans le cadre d'une révision de la loi sur la protection de l'environnement. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les premiers débats qui ont eu lieu au Conseil des États cet hiver sont alarmants. Celui-ci veut en effet aller bien plus loin que ce que demande la motion; à l'avenir, les valeurs limites devraient être respectées à une fenêtre de seulement la moitié des locaux à usage sensible au bruit, au lieu de tous les locaux comme le demandait la motion. Pire encore, la chambre des cantons a ajouté deux autres possibilités de dérogations. La première stipule que les valeurs limites n'ont besoin d'être respectées qu'à une fenêtre d'un seul local sensible au bruit, si l'appartement dispose d'un extérieur privé respectant lui-même les valeurs limites. La deuxième prévoit qu'aucune fenêtre n'a besoin de respecter les valeurs limites si tous les locaux à usage sensible au bruit disposent d'une ventilation contrôlée.

#### Mauvaise priorité

Telle est donc la vision du Conseil des États pour la qualité de vie dans nos foyers: vivez avec les fenêtres fermées ou vivez dans un foyer dont la quasi-tota-

lité des pièces sont très bruyantes. Mais que faire quand on vit à plusieurs: choisir qui dormira dans la seule pièce «silencieuse» et qui dormira sur le balcon «silencieux»? Pour le Conseil des États, ces questions ne sont pas prioritaires.

Si le Conseil national ne corrige pas le tir, les conséquences risquent d'être lourdes pour la population. Aujourd'hui déjà, plus d'un million de personnes en Suisse subissent un volume sonore du trafic routier plus élevé que les valeurs limites. Cette situation affecte gravement la santé et alimente les inégalités sociales. Miser sur des dérogations pour éviter de respecter les valeurs limites ne fera qu'empirer la situation.

#### Réduire à la source

Pour l'ATE, une autre voie permettant de bénéficier à tout le monde est possible. Elle n'a rien de révolutionnaire, puisqu'elle consiste à finalement appliquer ce qui est écrit dans la loi: le bruit doit prioritairement être réduit à la

source. De telles solutions existent déjà et de nombreux exemples montrent qu'elles sont réalistes. Par exemple, réduire la vitesse de 50 à 30 km/h entraîne en moyenne une diminution du bruit d'environ 3 dB(A). Cela correspond à une diminution de moitié du trafic. Une réduction de la vitesse encourage également les déplacements en mobilité douce qui sont beaucoup plus silencieux. D'autres mesures telles que l'utilisation de pneus ou de revêtement silencieux permettent aussi de considérablement réduire le bruit du trafic et de faire en sorte que les valeurs limites soient respectées.

C'est donc en mettant la priorité sur une réduction du bruit à la source que nous ferons un pas important vers une densification de qualité. L'ATE tentera de le rappeler au Conseil national dans les mois à venir. ■

Yves Chatton est chargé de campagnes pour l'ATE Suisse et aime se réveiller avec le doux son de sa *bialetti* le matin.

### Lutte contre le bruit à Zurich

Dans le canton de Zurich, le peuple se prononcera en mars sur le prolongement des pistes de l'aéroport de Zurich. Cette décision est justifiée par une sécurité accrue et des procédures optimisées. Un référendum a été lancé contre cette décision du Grand Conseil. L'allongement des pistes provoquera davantage de mouvements aériens et le recours à des avions de plus grande taille. Il en résultera plus de bruit et d'émissions nocives pour le climat – ce dernier point n'étant en outre pas compatible avec les objectifs climatiques ancrés dans la Constitution. En outre, 26 hectares de terres cultivables seraient sacrifiés à l'extension des pistes.

En ville de Zurich, la vitesse de 30 km/h chauffe régulièrement les esprits. Une initiative de l'UDC de la ville de Zurich exige une vitesse de 50 km/h sur tous les axes principaux. Elle est actuellement en discussion finale au conseil municipal et sera probablement soumise aux urnes en juin ou en septembre. L'UDC cantonale demande la même chose, mais veut toujours permettre des exceptions sur de courts tronçons. L'argument est une prétendue meilleure fluidité du trafic et la menace d'un trafic d'évitement dans les quartiers. Les initiateur-ices s'accommodent du fait que ce sont finalement les riverain-es, victimes du bruit, qui en pâtissent, et acceptent par ailleurs de faire des concessions en matière de sécurité routière.

Dans une initiative, le PLR du canton de Zurich exige que les communes prennent en charge les coûts supplémentaires des transports publics engendrés par la limitation de vitesse à 30 km/h. «Cette initiative est absurde, car elle s'adresse à la ville de Zurich. Or, celle-ci a déjà décidé, sans opposition, de prendre en charge elle-même tous les coûts supplémentaires», constate Markus Knauss de la section zurichoise de l'ATE.





Le volume d'une **conversation normale** est de **60 dB (A)** – si l'on ne fait que chuchoter, il est de 30 dB (A).

**P**ourquoi suis-je davantage dérangée par le bruit de l'autoroute que par celui, tout aussi assourdissant, d'un torrent de montagne? Comment expliquer que le bruit de l'aspirateur effraie le chat alors qu'il endort le bébé? Pourquoi certaines personnes ont-elles besoin d'un bruit de fond pour travailler quand la concentration d'autres requiert un silence total? Les sons qui nous entourent forment une toile invisible, une texture complexe qui colore notre quotidien de nuances – certaines plus agréables que d'autres.

Qu'est-ce qui transforme un son en bruit, voire en nuisance? Les définitions varient car l'appréciation est individuelle. Pour Anthony Pecqueux, sociologue spécialiste de l'étude des urbanités sonores, le son devient bruit lorsqu'il revêt une dimension sociale: «Le bruit désigne un son au cœur de la vie urbaine, et potentiellement sa conflictualité.» Ce caractère dérangeant dépend de nombre de facteurs, à la fois contextuels et personnels.

### Nuancer les définitions

L'intensité d'un son est assurément sa première caractéristique, en particulier lorsque l'on parle de son effet sur notre perception. Un volume sonore élevé est souvent synonyme de désagrément, raison pour laquelle les instruments législatifs s'appuient majoritairement sur cet indicateur. Pourtant, le nombre de décibels ne suffit pas à lui seul pour désigner un bruit comme étant une nuisance.

L'exemple de l'Allemagne illustre la dimension plurifactorielle des enjeux liés au bruit: jusqu'en 2011, la loi allemande relative à la protection contre les effets nocifs sur l'environnement résultant des pollutions de l'air, des bruits, des vibrations et des phénomènes similaires (Bundes-Immissionsschutzgesetz) ne faisait aucune différence entre les émissions sonores de l'industrie et les éclats de voix ou de rire s'échappant d'une cour de récréation. Nombre de riveraines et riverains de crèches ont alors porté plainte, sonomètre à l'appui, contre les

# Quand le son devient-il nuisance?

Le seuil de tolérance acoustique varie d'une personne à une autre en fonction de l'origine, du volume et du contexte dans lequel le son est émis. Entre les nuisances sonores et le bruit qui calme, l'équilibre est fragile. Par Camille Marion

nuisances sonores provoquées par les enfants qui fréquentent ces structures d'accueil. Las des nombreux conflits de voisinage et de leur importantes conséquences allant jusqu'à la fermeture de crèches, le parlement a finalement adopté une loi interdisant les plaintes contre le bruit des aires de jeu.

### Volume sonore et contextes

En matière de bruit, la mesure uniquement quantitative ne suffit donc pas à définir une nuisance. Au-delà des décibels, le bruit nous affecte davantage selon sa durée et son aspect répétitif. Ainsi, un bruit court et soudain peut s'avérer moins dérangeant qu'un bruit constant et prolongé. Des aspects culturels mais également individuels achèvent de nuancer notre perception du son. Le seuil de tolérance au bruit de chacun et chacune varie en fonction de son état émotionnel, de son humeur ou de son niveau de fatigue.

À noter par ailleurs que notre sensibilité au bruit dépend des autres activités exercées. Les pensionnaires d'une maison de retraite aspirent à un environnement calme alors que les personnes qui travaillent dans une industrie bruyante seront moins dérangées par des activités produisant également du bruit. C'est dans cette optique que la loi suisse définit des zones dont le degré de sensibilité varie en fonction des activités qui y sont pratiquées

(de la détente à l'industrie), avec des seuils différents entre le jour et la nuit.

### Le bruit des autres

Le désagrément ressenti par la personne exposée au bruit est nourri par son impuissance à le maîtriser. Un son subi devient aisément une nuisance. «Le bruit, c'est les autres», écrivait l'auteur allemand Kurt Tucholsky, soulignant une fois de plus la dimension sociale.

Derrière les murs des immeubles et des maisons, les émissions sonores sont souvent à l'origine des conflits de voisinage. En traversant les murs, «le bruit remet en cause la frontière entre la sphère privée et l'espace public ou tout du moins révèle sa porosité», note Anthony Pecqueux. Dans la rue aussi, le bruit est enjeu de cohabitation. Le partage de l'espace est souvent abordé sous le prisme du territoire, en interrogeant par exemple la répartition de la surface entre les usagers et usagers de différents moyens de transport. Pourtant, l'espace sonore



Avec **75 dB (A)**, les **enfants qui jouent** peuvent faire davantage de bruit qu'une voiture qui passe.



## Les sons qui nous entourent forment une toile invisible, une texture complexe qui colore notre quotidien de nuances – certaines plus agréables que d'autres.

est aussi un «territoire» à répartir entre les personnes qui s'y trouvent. Une simple illustration des divergences qui en résultent est la pratique consistant à écouter de la musique sans casque dans les transports publics.

Alors: son, bruit, nuisance? La classification d'un son diverge en fonction de sa source, du moment, de l'endroit et du contexte dans lequel il est produit.

### Faire taire le trafic...

Klaxon, aboiement d'un chien, coup de freinage, marteau-piqueur: les bruits qui constituent le tapis sonore de notre quotidien sont souvent considérés comme les ingrédients d'une ambiance stressante et désagréable. Depuis la révolution industrielle, les sources sonores qui emplissent l'espace urbain se sont multipliées et par-

fois amplifiées. Pour autant, la ville du passé n'était pas silencieuse. Le clappement des sabots des chevaux a été remplacé par le vrombissement des moteurs, la voix du crieur public ou des vendeurs ambulants par les klaxons.

Aujourd'hui, la circulation routière constitue de loin la première source de nuisances sonores. La Confédération estime qu'un million de personnes subissent pendant la journée ou la nuit un bruit issu du trafic routier supérieur aux normes légales. Les graves conséquences observées sur la santé des habitantes et habitants de quartiers bruyants exigent des mesures radicales visant la source du problème – limitation de la vitesse, restriction de circulation à certains horaires, etc – comme souligné en pages 20 et 21 de ce dossier.

### ... mais pas trop

«Il n'y aura bientôt plus un endroit en Suisse qui ne soit affecté par les bruits de la civilisation», déplorait Beat Marty en 1997 déjà, dans la première publication du Cercle Bruit Suisse, association qu'il présidait alors. Pour autant, la représentation dichotomique et simpliste voulant opposer le bien – le silence – et le mal – le bruit – mérite quelque nuance.

Le bruit de la circulation routière est socialement considéré comme une nuisance, et sa perception négative est souvent renforcée par d'autres facteurs tels que les odeurs ou la pollution atmosphérique. Parmi d'autres arguments, les véhicules électriques se profilent comme alternative pour une mobilité plus discrète, et les habitantes et habitants des centres urbains bruyants voient se profiler des nuits plus calmes. Mais voici que le silence (relatif) de ces véhicules est pointé du doigt pour des questions sécuritaires.

L'automobiliste a toujours automatiquement signalé son arrivée par le bruit de son véhicule. Ce silence nouveau surprend les autres usagères et usagers de la route, si bien que les constructeurs automobiles travaillent actuellement à de nouvelles solutions sonores pour ces véhicules. «Le même problème de «silence potentiellement dangereux» se pose déjà, quoique dans une moindre mesure, avec les cyclistes», rappelle Anthony Pecqueur.

Il semble en conclusion que l'appréciation du caractère dérangentant reste affaire de bon sens. Plutôt que d'une ville silencieuse utopique, on rêve à des rues pacifiées. Car les sons que nous produisons, avant de provoquer la gêne, permettent de signaler sa présence, de communiquer et finalement participent à une «bonne entente» collective. ■

Pour aller plus loin : Anthony Pecqueur, «Le son des choses, les bruits de la ville», dans la revue Communications (volume 90) aux éditions Le Seuil.



© Atelier OLGA/Alexandre Gonzalez



# Où il fait bon vivre

Quelle est la recette de la ville où il fait bon vivre? Quel rôle joue le bruit? Quelle est l'influence du 30 km/h sur le concept pluridimensionnel de qualité de vie? Coup de projecteur sur neuf villes de Suisse et sur ce qui se fait en Allemagne. Par Nelly Jaggi

**D**ans les discussions que nous avons eues lors de la préparation de ce dossier du Magazine, nous étions bien d'accord: nous aspirons à des rues calmes pour des gens bruyants – étant entendu que ce n'est pas le silence qui rend une ville vivante, mais bien l'animation. Quelle est donc la recette d'une rue où il fait bon vivre?

«Nous sommes encore victimes du stéréotype de la rue dédiée entièrement à la voiture», explique Michael Rytz, responsable de projets à l'ATE depuis plus de 20 ans. «La question à qui faut-il accorder de l'espace dans la rue et dans quelles proportions est toujours plus d'actualité. Les cours intérieures doivent-elles être transformées en parking? Souhaite-t-on au contraire végétaliser ces espaces de calme et en faire un lieu de séjour voire une oasis de fraîcheur pour les jours de canicule? Par rapport à sa capacité de transport, la voiture utilise bien plus de surface – déplacements et stationnement compris – que les transports publics (TP) ou la mobilité cycliste ou piétonne. Lorsque l'espace est limité, il serait logique de l'utiliser efficacement.

## Le 30 km/h: inéluctablement

Comment parler de partage de l'espace et de qualité de vie sans évoquer le 30 km/h? Les limitations de vitesse constituent un critère de qualité de vie central. Un coup d'œil chez nos voisin-es d'Allemagne en donne une image comparable: le mouvement «Villes où il fait bon vivre» demande davantage d'autonomie pour les communes dans l'instauration des li-

mitations de vitesse. Il part du constat que le 30 km/h permet de redonner à la rue son caractère multifonctionnel (davantage à ce sujet dans l'encadré).

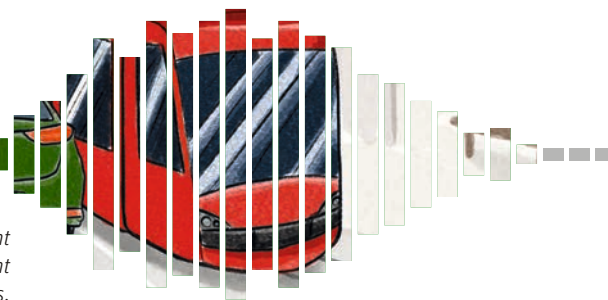
En agissant à la source du problème, le 30 km/h est la mesure la plus efficace contre le bruit du trafic routier. Bien que cet effet soit largement reconnu, l'énorme gain que produit une limitation de vitesse au niveau de la qualité de vie peut surprendre. La notion de qualité de vie est vaste. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), elle permet de «mesurer le bien-être de la population dans ses différentes dimensions». Ces dimensions sont liées entre elles et certaines dépendent fortement et directement des transports (ou peuvent aussi les influencer considérablement).

## Influence sur la qualité de vie

Le projet «City Statistics» s'est basé sur les conditions de vie répertoriées dans plus de 900 villes d'Europe. L'OFS a adapté ce concept aux particularités suisses et a étudié les cas de Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, Lugano, Saint-Gall, Winterthour et Zurich.

Commençons par le bruit. La qualité de l'habitat est fonction du bruit de la route, du degré de suroccupation, de la surface d'habitation et du taux de logements vacants. Par rapport au 50 km/h, le 30 km/h induit une importante diminution du bruit (voir à ce sujet en pages 20 et 21). À noter que plus la proportion de voitures électriques dans la circulation est forte, plus le facteur bruit se réduit, puisque la composante bruit du moteur est absente





Avec **55 dB (A)**, un tram moderne est comparativement silencieux. Les grincements bruyants dans les virages peuvent toutefois devenir problématiques.

(au-delà de 30 km/h, c'est le bruit de roulement qui domine, indépendamment de la motorisation). «La combinaison de l'électromobilité avec la limitation à 30 km/h pourrait, à moyen terme, libérer la population des villes et des villages de la principale cause de nuisances sonores pathogènes», ajoute Michael Rytz.

Les différences entre les villes étudiées sont importantes. En 2015, à Genève, plus de 40% de la population étaient touchée, de nuit, par le bruit excessif de la route (plus de 55 dB), alors qu'à Saint-Gall, la part ne s'élève qu'à 8%. Une bonne nouvelle toutefois: par rapport à 2012, les nuisances sonores routières nocturnes ont diminué dans toutes les villes étudiées.

### La rue en partage

La circulation routière et la vitesse en particulier sont indissociables d'une notion de risque d'accidents. La vitesse influence fortement le nombre de blessures graves ou mortelles résultant d'accidents de la route. Il est largement démontré qu'une réduction de la vitesse à 30 km/h améliore considérablement la sécurité routière. Selon le Bureau suisse de préventions des accidents (bpa), la limita-

tion de vitesse à 30 km/h permet de réduire les accidents graves d'un tiers par rapport au 50 km/h. Mais cette mesure facilite aussi le partage de la rue entre les divers modes de transport, la rendant plus attractive, tant à pied qu'à vélo.

Autre critère de taille: le développement du réseau des TP. Plus il est dense, plus il est attractif, permettant ainsi de décharger la route. Le type de moyen de transport utilisé est aussi un indicateur de qualité de vie. D'une ville à l'autre, les différences sont importantes. Ainsi, à Lugano, 50% des pendulaires misent sur la voiture, alors qu'ils ne sont «que» 20% à Bâle – par ailleurs ville championne de la petite reine avec 30% de pendulaires à vélo. Zurich remporte, elle, la palme des pendulaires en TP avec un taux de plus de 60%.

La distance entre le domicile et le lieu de travail influence le choix du moyen de transport. Elle est un critère de l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Plus elle est courte, moins elle génère de circulation et plus elle est susceptible d'être parcourue à pied ou à vélo – ce qui se traduit par moins de bruit et moins de risques d'accident, tout en encourageant d'autres gens à opter pour la mobilité douce.

La proportion de zones vertes et de détente est aussi un élément de la qualité de vie d'une ville. Là, Lugano arrive en tête avec 67%. Cela étant, ces taux dépendent fortement de la géographie historique et des contours politiques de la ville. Il n'est donc pas étonnant que Bâle (16,6%) et Genève (19%) se trouvent en queue de classement.

### Un bon indicateur: les distinctions

Le concept urbain de «la ville du quart d'heure» où les principaux lieux de la vie quotidienne sont accessibles en 15 minutes sans voiture est un intéressant élément de réponse. Les neuf villes étudiées répondent toutes à ce critère au niveau de l'école obligatoire, du médecin et de la pharmacie.

Michael Rytz y voit ici une interaction positive: «L'offre suit la demande. Plus la

voiture est une composante de la mobilité, plus les commerces proches, atteignables à pied, en souffrent. Or la densité des personnes fréquentant les lieux publics est un indice de leur attractivité. À leur tour, les lieux publics vivants sont un facteur de qualité de vie.»

Le «Flâneur d'Or» est également un indicateur. Ce prix récompense tous les trois ans des infrastructures de l'espace public encourageant la mobilité piétonne. Le lauréat 2023, le «Rayon Vert» de Renens, est un bon exemple de l'influence de la qualité du séjour dans l'espace public sur la qualité de vie en général. Cette nouvelle passerelle et le réaménagement des environs de la gare mettent en valeur le site: verdoyant et très attrayant pour les pendulaires en TP. En outre, la vaste zone de rencontre instaurée dans la foulée a permis de réduire les nuisances sonores.

«À quelles conditions sommes-nous d'accord de fréquenter à nouveau l'espace public pour en faire un lieu de discussion et de rencontre?», s'interroge Michael Rytz. Quand nous y sentons à l'aise et en sécurité, et que le bruit de la route n'est pas dissuasif. ■

### La tendance en Allemagne

Le mouvement «Lebenswerte Städte», pour des villes où il fait bon vivre demande davantage d'autonomie pour les communes dans l'instauration des limitations de vitesse. Actuellement, en Allemagne, c'est possible uniquement en cas de dangers concrets. Fin 2023, plus de 1 000 communes, jugeant qu'une vitesse adaptée sur la route est essentielle pour la qualité de vie, s'étaient engagées dans ce mouvement: «Ce sont les rues et les places ainsi que leurs fonctions multiples qui donnent aux villes et villages leur visage. Elles sont fondamentales pour la qualité de vie et sont un élément déterminant permettant d'affirmer qu'on s'y sent bien.»

Pour plus d'infos (en allemand):  
[www.lebenswerte-staedte.de](http://www.lebenswerte-staedte.de)



Atelier OLCG/Guillaume Perret





Avec environ **74 dB (A)**, un scooter en mouvement est parfois plus bruyant qu'une voiture.

# Des craintes viennent les solutions

Repenser l'espace public et les surfaces dédiées à la circulation contribue à l'amélioration de la qualité de vie. La Fondation Suisse des Transports a élaboré des recommandations pour une mise en œuvre réussie. Par Anders Gautschi

L'augmentation du trafic routier en Suisse, la diminution de l'espace disponible dans les villes et les agglomérations, ainsi que le réchauffement climatique poussent à réaffecter l'espace public et à le réaménager. Ces besoins de réaménagement sont particulièrement aigus là où l'espace est restreint et le trafic important: dans les agglomérations.

Les projets de réaffectation des surfaces de transport existantes sont souvent très controversés et constituent un défi pour tous les groupes d'intérêts concer-

nés – notamment les commerces et la population du quartier – qui craignent fréquemment de subir une grave perte de confort. On redoute une restriction de l'exercice de son activité professionnelle ou de la liberté d'accès.

## Réunir les personnes concernées par un réaménagement permet d'améliorer son acceptation.

La Fondation Suisse des Transports (FST) s'engage activement en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement. Afin d'identifier les peurs, les obstacles et les solutions et de définir des facteurs de succès transposables à d'autres projets en Suisse, la FST a organisé une rencontre entre spécialistes. Sur la base de trois exemples de cas concrets à Lyss (BE), Renens (VD) et Birsstadt (BL), des représentant-es des autorités, des sciences, de l'économie et de la

société civile ont formulé des recommandations susceptibles de favoriser le succès de la mise en œuvre de ce type de projets ailleurs en Suisse.

Le travail de réflexion a abouti sur les recommandations suivantes:

- **Rendre les changements perceptibles et visibles:** La documentation des projets de réaménagement peut sembler abstraite, laissant ainsi la place aux interprétations les plus diverses. Des phases pilotes ou

des visualisations permettent de démontrer les changements (positifs) et de dissiper les craintes.

- **S'appuyer sur une large structure faitière:** Réunir les personnes concernées par le réaménagement (par exemple les propriétaires, les entreprises de transport, les autorités cantonales et communales) dans une structure faitière porteuse du projet, pour ensuite le communiquer clairement vers l'extérieur et donner ainsi plus de poids au projet.

- **Intégrer activement les groupes d'intérêts dans le processus d'accompagnement et rechercher le compromis par la partici-**

ipation: L'information seule ne suffit pas, et accepter de participer au processus ne veut pas dire obligatoirement accepter le projet. La recherche active de compromis est une tâche qu'il s'agit de mener en continu et de manière coordonnée.

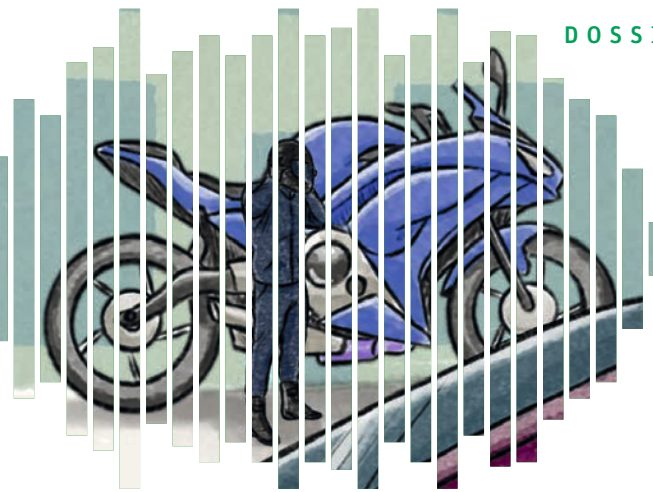
- **Communiquer de manière continue, active et transparente:** Une communication permanente, une bonne synchronisation et une coordination au sein même de la structure faitière ainsi qu'avec les groupes d'intérêts et les spécialistes constituent un facteur-clé de succès du projet. À cet égard, il faut veiller à aborder très tôt les éventuelles résistances.

- **Définir un agenda souple:** Un planning serré peut s'avérer contre-productif en cas d'apparition de résistances. Les groupes d'intérêts concernés se sentent alors forcés de faire de la résistance active pour défendre leurs intérêts («étouffer le mal dans l'œuf»). Il est conseillé, dans de telles situations, de consacrer davantage de temps pour des éclaircissements. ■

Anders Gautschi était directeur de la Fondation Suisse des Transports jusqu'à fin 2023.

Le document de synthèse complet de cette rencontre, y compris les recommandations qu'il contient, est publié sur le site internet de la Fondation Suisse des Transports: [www.verkehrsstiftung.ch](http://www.verkehrsstiftung.ch)

*Une moto à l'arrêt est plus bruyante qu'une moto en mouvement, dépassant **90 dB (A)** selon le modèle.*



# Les 25 ans d'un mille-pattes

Rendez-vous plein d'aventures et d'amitiés, le Pedibus emmène les enfants à pied à l'école depuis un quart de siècle – garanti sans nuisances sonores... sauf quelques éclats de rire. Par Nadja Mühlemann

Que d'enfants se réjouissent chaque matin d'aller à pied à l'école avec leurs camarades de classe! Il s'agit en effet d'une nouvelle petite aventure à chaque fois, et marcher en groupe leur offre une occasion de discuter et de s'amuser. Mais cette pratique, qui paraît aller de soi pour beaucoup, est encore inconnue pour d'autres: nombre de parents préfèrent encore amener leurs enfants en voiture à l'école. Les conséquences affectent tout le quartier puisque les véhicules sont bruyants et prennent beaucoup de place. En luttant contre le phénomène des «parents-taxis», le Pedibus constitue la formule idéale entre indépendance et sécurité.

## De bonnes expériences

Le Pedibus fait ses preuves depuis 25 ans, notamment en Suisse romande et au Tessin. La première ligne de Pedibus a été créée en 1999 à Lausanne par un groupe de parents. En 2002, l'ATE a repris l'idée pour la proposer dans toute la Suisse, contribuant ainsi à la sécurité, à l'autonomie et à la bonne santé des enfants. Aujourd'hui, des milliers d'enfants et de parents participent tous les jours au «bus en baskets». Cette joyeuse ribambelle constitue la meilleure ambassadrice d'une mobilité saine et respectueuse de l'environnement.

Caterina Bassoli, coordinatrice du Pedibus au Tessin, estime que les lignes permettent aux enfants d'apprendre les bons réflexes dans le trafic, mais aussi d'acquérir des valeurs positives: «Le

projet est fascinant car il représente un microcosme plein d'opportunités. Il combine différents éléments fondamentaux tels que la durabilité, la protection de l'environnement, la santé des participantes et participants, la croissance et le développement de l'autonomie des enfants ainsi que l'inclusion sociale. Il prend la forme d'un petit univers qui promeut une vision positive et un comportement responsable. Chaque ligne Pedibus est différente mais conserve les mêmes valeurs et objectifs.»

## Une cohésion solide

Bien que moins répandu, le Pedibus existe aussi en Suisse alémanique. À Herznach, dans le canton d'Argovie, une ligne est proposée depuis plus de deux ans. «Le Pedibus de Herznach est devenu une institution qui réunit des parents et des enfants et qui renforce ainsi la cohésion de toute une partie du village», note Sebastian Kessler, responsable du Pedibus Herznach-Ueken.

L'organisation autonome et la communication des accompagnantes et accompagnants fonctionnent bien: «Dans le Pedibus de Herznach, tout le monde tire à la même corde. Si une accompagnante ou un accompagnant a un imprévu et ne peut pas effectuer le trajet convenu, notre groupe de discussion en ligne permet de lui trouver rapidement un remplaçant ou une remplaçante.» Sebastian Kessler ajoute: «Le monde n'est pas parfait et le chemin de l'école non plus. L'idée du Pedibus est aussi

simple que pratique, et peut se concrétiser sans attendre, par exemple avec l'aide de la famille voisine.»

Nadja Mühlemann est chargée de projets Sécurité sur le chemin de l'école à l'ATE Suisse. Petite, elle adorait se rendre à l'école à pied avec ses camarades.

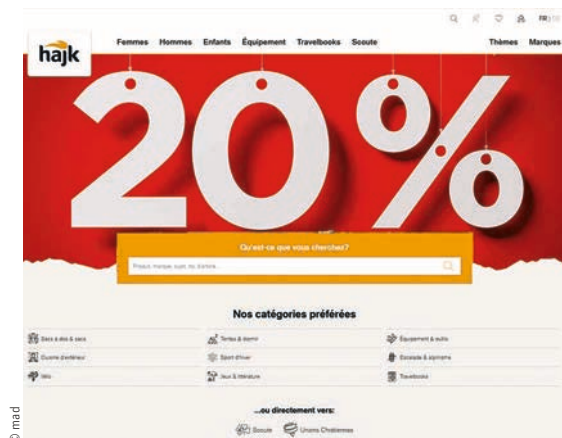
Plusieurs manifestations sont prévues pour célébrer le 25<sup>e</sup> anniversaire du Pedibus. Vous trouvez davantage d'informations et pouvez vous abonner à la newsletter sur [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch).

© Atelier OLGA/Phileas Schulhof





## Hajk vous remercie de votre fidélité



Nouvelle année, nouvelles aventures. Pour vous assurer un parfait équipement pour vos excursions de plein air, hajk vous offre 20% de rabais sur l'ensemble de son assortiment\*: de nouvelles chaussures de randonnée pour aller plus loin encore, un sac de couchage pour faire de beaux rêves ou une lampe frontale pour plus d'autonomie – le choix est immense! Par cette action, hajk remercie les membres de l'ATE pour leur soutien et leur confiance depuis 2006 et leur souhaite plein succès pour 2024! La Boutique ATE cessera ses activités le 31 mars 2024, mais vous pourrez continuer d'obtenir les produits de qualité de la boutique en ligne d'hajk.

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

grâce au code rabais «VCS0224», vous bénéficiez de 20% de rabais sur tout l'assortiment hajk sur [www.hajk.ch](http://www.hajk.ch). L'offre est valable jusqu'au 31 mars 2024 et n'est pas cumulable.

**Commander:** sur [www.hajk.ch](http://www.hajk.ch) ou par tél. au +41 31 838 38 38 (hajk, tarif normal). \*À l'exception des articles à prix net, articles scouts et UC, bons cadeaux, carrés de tente et tentes pour groupes. Non cumulable avec d'autres offres promotionnelles ou rabais.

## Bâtons hajk Scout Explorer: sécurité à chaque pas

Les bâtons télescopiques hajk Scout Explorer de la manufacture autrichienne Komperdell sont de précieux compagnons pour des randonnées dans les terrains les plus variés. Son mécanisme de réglage fixe Powerlock permet d'obtenir rapidement la taille voulue, au maximum 140 centimètres. Sa rondelle Variotrekking est un élément polyvalent qui permet aussi une utilisation dans la neige. Les poignées en mousse particulièrement légères sont très agréables à tenir, assurent une bonne adhérence et une prise agréable. Autres avantages: la petite taille de rangement et les sangles réglables. Conseil pour un réglage optimal de la hauteur: multiplier la taille de la personne par 0,68 pour trouver la longueur de bâton garantissant une utilisation agréable.

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

les bâtons de trekking télescopiques hajk Scout Explorer (article: 18551) sont composés de trois éléments coulisants et vendus par paire. Grâce au code rabais «VCS0224», vous bénéficiez de 50% de rabais et obtenez ces bâtons au prix de Fr. 54.50 au lieu de 109.-. L'offre n'est pas cumulable et valable jusqu'à épuisement du stock.

**Commander:** sur [www.hajk.ch](http://www.hajk.ch) ou par tél. au +41 31 838 38 38 (hajk, tarif normal).



## Combiner voiture et train en toute détente



Garez votre voiture dans l'une des quelque 600 gares P+Rail et payez à l'heure ou à la journée. Grâce à l'application mobile, c'est encore plus simple! Ainsi, vous voyagez rapidement et en toute décontraction jusqu'à votre destination, en combinant la voiture et le train.

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

vous bénéficiez de 50% de rabais sur les réservations de places de stationnement P+Rail CFF le week-end. Offre valable jusqu'au 30 avril 2024.

**Commander:** télécharger l'application P+Rail et saisir le code: VCS23

## 50 % de rabais sur l'abonnement PubliBike et Velospot



Vous souhaitez aller travailler à vélo? Vous songez à combiner vélo et déplacements en transports publics? Ou aimeriez-vous seulement davantage de liberté? Alors n'hésitez pas à souscrire un abonnement à PubliBike et/ou Velospot! Vous disposerez de pas moins de 7300 vélos chez ces deux fournisseurs de vélos en libre-service dans plusieurs villes de Suisse. PubliBike: Zurich, Berne, Coire (jusqu'en juin 2024), Sottoceneri (TI), Fribourg, Lausanne-Morges, Nyon). Velospot: Agglo Valais central, Aigle, Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Martigny, Riviera.

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

l'abonnement B-Fit de PubliBike et National Classic de Velospot pour Fr. 49.50 au lieu de Fr. 99.- par année. Offre valable jusqu'au 30 septembre 2024 et limitée à 500 abonnements.

### **Commander:**

sur: [www.publibike.ch](http://www.publibike.ch) ou [www.velospot.ch](http://www.velospot.ch) avec le code: T9YRXU4G

## Journée en bateau à prix réduit

Profitez de l'offre de la Navigation suisse et découvrez la Suisse au fil de l'eau! Tant d'émerveillement vous attend: des vignobles romantiques, des villages et des châteaux médiévaux, des îles magnifiques, des panoramas de montagne grandioses ainsi qu'une flore et une faune uniques. Échappez au stress du quotidien, laissez votre esprit vagabonder et savourez les délices de la cuisine de bord. Une journée inoubliable à deux, où vous ne payez que pour une personne.

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

vous bénéficiez du prix «2 pour 1» sur les cartes journalières. Max. deux enfants de moins de 16 ans gratuits. Valable du 1er avril au 31 octobre 2024. Veuillez tenir compte du début de la saison et de l'horaire des compagnies de navigation. Le bon n'est pas cumulable avec des offres/actions spéciales et n'est pas renouvelable. Pas de versement en espèces.

**Commander:** le bon du carnet bonus (reçu au renouvellement de l'adhésion) peut être échangé directement auprès des compagnies de navigation. Vous trouvez la liste des compagnies de navigation participantes sur [www.ate.ch/navigation](http://www.ate.ch/navigation)



## Bien plus que des papillons

À Chiètres, le complexe tropical du Papiliorama constitue un monde fascinant de biodiversité. Le climat qui règne dans ce dôme de 1 200 m<sup>2</sup> 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. L'entrée gratuite pour les enfants ne peut être utilisée qu'en combinaison avec la carte de membre ATE qui doit impérativement être présentée à la caisse.







Valais

## À vélo et en sécurité sur le chemin de l'école



© ATE/Damien Le Goff

La ligne de Vélobus d'Uvrier a été inaugurée sous le soleil en septembre dernier.

La ligne de Vélobus d'Uvrier a été inaugurée le 22 septembre dernier à l'occasion de la Journée internationale à pied à l'école. Cette ligne est la quatrième à voir le jour en Valais ces deux dernières années. Organisée par l'ATE en collaboration avec PRO VELO, elle est soutenue financièrement par l'État du Valais, dans le cadre de l'Agenda 2030 du canton.

Le Vélobus permet de regrouper les enfants et d'assurer leur encadrement par des adultes qui les accompagnent en tête et/ou en queue de convoi. Il est donc impératif de trouver des parents qui se relaient pour entourer les enfants, ce qui n'est pas toujours aisé. Dans ce contexte, la formation joue

un rôle important. Les adultes doivent être aptes à conduire un groupe de cyclistes, et les enfants doivent être à l'aise à vélo. Les cours PRO VELO permettent de mettre à niveau l'ensemble des cyclistes du Vélobus, et l'expertise de leurs moniteurs et monitrices est un gage de sécurité. Tout comme pour le Pedibus, l'objectif du Vélobus est de permettre l'autonomie progressive des enfants.

Comme le souligne Beat Schumacher, membre du Comité de l'ATE Valais, «Le Vélobus d'Uvrier est un succès. Les mentalités changent et la mobilité douce est de mieux en mieux perçue. Laisser aller son enfant à l'école à vélo soulève souvent des craintes et des interrogations. Le Vélobus y répond en offrant une solution simple et sécurisée.»

Evelyne Bezat

Chargée d'affaires, ATE Valais

### Swiss Vapeur Parc: en voiture!

Après les récoltes de signatures en octobre et novembre pour le référendum de l'ATE, le Comité de la section valaisanne s'est octroyé une sortie de fin d'année au Swiss Vapeur Parc, au Bouveret. Sur un circuit de plus de deux kilomètres au bord du lac Léman, le Swiss Vapeur Parc propose d'embarquer sur l'une de ses nombreuses répliques de train à l'échelle 1/4. Tractées par de véritables locomotives à vapeur, ces répliques de modèles allemands, suisses ou américains fonctionnent au charbon et à l'eau, exactement comme de vraies locomotives à vapeur. Sur plus de 19 000 mètres carrés, le public parcourt une Suisse miniature dans un décor somptueux fait de magnifiques ouvrages ferroviaires (ponts, viaducs et tunnels) et de reproductions de bâtiments historiques, tels que le château d'Aigle, l'église de Saanen ou les Halles de Neuchâtel.

C'est sous l'impulsion de Jean-François Fornet, membre du Comité de l'ATE Valais et ami de longue date de l'équipe des «petits trains», que nous avons pu vivre cette expérience unique. Merci à lui d'avoir rendu notre visite au Swiss Vapeur Parc inoubliable!



Berne

## GROUPE RÉGIONAL BIENNE

### Adieu le Regiotram!

La Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT1) a récemment présenté ses idées pour les transports publics dans l'agglomération biennoise, sous le nom

**Autour de Bienne, les autorités ont présenté deux projets de développement des transports publics. Tout en énonçant quelques prérequis, le Groupe régional Bienne-Seeland-Jura bernois de l'ATE y voit des opportunités.**

de Concept TP 2035 Agglomération biennoise. Il y est prévu

de renoncer au projet de Regiotram, qui aurait relié Bienne aux

Champs-de-Boujean. Ce moyen de transport, pourtant nouveau pour Bienne, doit être compensé par différentes mesures:

### Contact

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

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

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

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

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

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

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

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

■ Ligne de trolleybus 1: prolongation jusqu'aux Champs-de-Boujean, éventuellement même jusqu'à l'arrêt des CFF, et densification à une cadence de 7,5 minutes.

■ Ligne 5: trajet sur l'axe sud jusqu'à la Place d'Orpond. Ensuite, jusqu'à l'arrêt Champs-de-Boujean, ce qui permet de desservir les stades et la partie sud de l'industrie.

■ Ligne 11 (ligne tangentielle Ipsach-Port-Brügg): offre à Brügg une correspondance avec les bus directs via le tunnel autoroutier vers les Champs-de-Boujean.

■ Axe rapide urbain Nidau-Champs-de-Boujean: circule via la gare de Bienne-Parc municipal-Chemin du Long-Champ-Stades jusqu'au Centre Boujean avec seulement quelques arrêts afin de permettre des temps de parcours attractifs.

■ Lignes 86 et 87 (car postal au départ d'Aarberg ou de Lyss-Jens): Ces lignes doivent être décalées dans le temps afin de créer une cadence au quart d'heure à partir de Bellmund. En outre, elles seront prolongées jusqu'au Centre Boujean via la Schlössli-strasse.

■ Ligne 73 (La Heutte-Champs-de-Boujean-Orpond): ce prolongement permettra de créer une nouvelle liaison directe entre Orpond et les Champs-de-Boujean.

Parallèlement, la RVK1 et la ville de Bienne ont présenté la vision du RER biennois 2045. Celle-ci prévoit les idées suivantes:

■ Cadence au quart d'heure Bienne-Granges Sud, Bienne-Berne, Bienne-Täufflen et Bienne-Sonceboz.

■ Nouvelles liaisons directes Sonceboz-Champs-de-Boujean-Soleure, Neuchâtel-Champs-de-Boujean-Soleure et Berne via la ligne marchandises-Champs-de-Boujean-Granges Sud.

■ 4 nouveaux arrêts ferroviaires sont également envisagés dans la région de Bienne: Stades, Waldrain, Vieille Ville et pour l'ASM Bernstrasse.

■ En outre, deux trains Intercity Bienne-Delémont-Bâle devraient circuler.

Comme son nom l'indique, il s'agit d'une vision, la faisabilité opérationnelle doit encore être clarifiée. L'objectif est de réduire la répartition modale du transport individuel motorisé au profit des transports publics et de faire en sorte que la population et les pendulaires se déplacent davantage en train. Il s'agit également de réduire considérablement les correspondances en gare de Bienne, car les passages souterrains ont atteint leurs limites de capacité, surtout aux heures de pointe.

Nous espérons que le plus grand nombre possible de ces mesures seront mises en œuvre.

Mario Nobs,

Directeur du groupe régional ATE  
Bienne-Seeland-Jura bernois

## Une année riche

**En 2023, l'ATE Jura s'est engagée sur nombre de projets en lien avec la mobilité. En travaillant sur les questions d'aménagement du territoire, en promouvant les alternatives à la voiture et en étant présente sur divers événements, la section a su se rapprocher de la population jurassienne.**

Pour la section jurassienne de l'ATE, l'année 2023 fut riche en activités diverses. Sur le plan politique, elle s'est notamment engagée dans la campagne pour la loi climat et pour le référendum contre les autoroutes. Au niveau jurassien, nous avons travaillé sur le plan sectoriel VTT ainsi que sur l'introduction du 30 km/h dans différentes localités, en particulier à Vicques. En matière d'aménagement du territoire, nous avons consulté 16 dossiers et fait autant de retours, dont 5 oppositions qui ont toutes trouvé une voie de conciliation. Il faut citer en particulier le projet du Banné à Porrentruy et la zone industrielle les Voigelets au Noirmont. Toutes ces activités nous ont rapproché des communes et de leurs habitants.

En outre, la section a été présente au SlowUp, à la Fête de la transition et au Marché Bio, où

elle a pris part à la gestion de la mobilité et a organisé une vélostation. Toutes ces activités nous ont permis de créer des liens et d'initier différents projets qui verront le jour en 2024.

### Des graines pour 2024

C'est le cas du vélo cargo partagé à Courtételle, projet initié par la coopérative les Voisins, ou du défi «15 jours sans voiture», une grande action d'initiation au changement de mobilité née chez Joliat Cycles et qui ne cesse de grandir. Le travail pour la mobilité des entreprises initié avec Joray&Wyss à Delémont se poursuivra aussi. À Delémont, nous sommes en contact avec des habitantes et habitants pour organiser des lieux où entreposer les vélos dans la vieille ville.

Le comité de la section défendra l'accessibilité des transports

publics par des mesures sur les prix et continuera de rester attentif aux différents dossiers de l'aménagement du territoire afin de défendre des mesures qui permettent d'amorcer le virage vers une mobilité durable.

En outre et depuis cette année, nous sommes membre du comité stratégique du Parc du Doubs. Sur notre demande, celui-ci a créé une commission de mobilité et propose un axe mobilité durable pour la période 2025-2028 financé par la Confédération, les cantons et les communes.

La prochaine Assemblée générale (voir encadré) sera l'occasion de revenir sur ces activités et de partager autour de vos expériences de mobilité dans le canton et de discuter des contraintes, des idées et des possibles. En deu-

xième partie de soirée, Martin Kottelat du Service Urbanisme, Équipement et Intendance de la ville de Porrentruy et Jérémy Huber du Syndicat Intercommunal du District de Porrentruy (SIDP) présenteront les dernières actualités mobilité de la ville et du district.

De quoi donc se réjouir pour 2024! C'est plein d'entrain que le comité débute cette nouvelle année. D'ailleurs, nous cherchons des personnes intéressées à nous rejoindre. N'hésitez pas à nous contacter!

Christelle Vallat

Secrétaire générale, ATE Jura



Jura

### Invitation à l'Assemblée générale: vendredi 8 mars

L'Assemblée générale de l'ATE Jura aura lieu le vendredi 8 mars 2024 à 18h15 au Collège Stockmar à Porrentruy.



## «Fêter» les 60 ans de l'autoroute?

60 ans après la construction de l'autoroute Lausanne–Genève, la situation pour la mobilité et la qualité de vie continue à se dégrader. Pour mobiliser contre les extensions autoroutières et pour requalifier 'A1 en boulevard urbain, l'ATE Vaud organise une manifestation politique et festive au centre du giratoire de la Maladière, le samedi 20 avril 2024.

© ATE Vaud/David Raedler



Le 9 juillet 2022, le tronçon autoroutier Ecublens–Maladière était fermé pour le passage du Tour de France.

En 1964, la Suisse inaugurait le tronçon autoroutier Lausanne–Genève, sur la désormais célèbre autoroute A1. Soixante ans plus tard, l'autoroute est saturée et contribue très largement à la baisse de la qualité de l'air dans notre pays. Alors que de multiples communes en subissent les nuisances directes ou ont été coupées en deux par sa construction, la Confédération n'entreprend toujours rien pour le report modal et compte même élargir l'autoroute, au mépris des riverain-es, de la protection des sols agricoles et de la lutte contre le dérèglement climatique.

Sur le tronçon «en cul-de-sac» entre Ecublens et la Maladière, cela fait maintenant plus de 10 ans que l'ATE Vaud appelle à un changement de paradigme. Cette autoroute pénétrante qui déchire l'Ouest lausannois et qui finit sa course au milieu de

l'espace urbain doit être requalifiée en boulevard urbain, pour laisser la place aux transports publics, à la mobilité douce et à un réaménagement urbain de qualité. Malgré une conférence-débat à succès organisée en 2020, des pétitions et des interventions auprès des autorités cantonales, seuls des projets d'extension de l'autoroute (agrandissement de l'échangeur de Crissier, multiplication des sorties autoroutières...) sont néanmoins à l'ordre du jour.

### Mobiliser, informer, préparer la riposte

L'ATE Vaud organise une grande manifestation le samedi 20 avril 2024. Elle aura lieu au milieu du grand giratoire de la Maladière, dans l'après-midi et en début de soirée. Cet événement sera l'occasion de mobiliser autour de conférences politiques, de mo-

vements plus festifs et d'activités pour tout âge, autour des grands enjeux que sont le report modal

et la lutte contre les extensions autoroutières.

La section vaudoise invite ses membres et toute personne engagée contre les extensions et pour un report modal massif à réserver la date. Sur ses réseaux sociaux, sa newsletter et sa page web, l'ATE Vaud informera prochainement du déroulement précis de la manifestation. Tout soutien est le bienvenu!

- [www.ate-vaud.ch](http://www.ate-vaud.ch)
- [www.facebook.com/ate.vaud](https://www.facebook.com/ate.vaud)
- [www.instagram.com/atevd](https://www.instagram.com/atevd)
- [www.twitter.com/ATEVaud](https://www.twitter.com/ATEVaud)
- Si vous souhaitez vous engager pour cette manifestation, écrivez-nous à [info@ate-vaud.ch](mailto:info@ate-vaud.ch) ou par courrier à ATE Vaud, Case postale 109, 1001 Lausanne 1

Romain Pilloud,  
Secrétaire général, ATE Vaud

### L'OFROU ne veut pas de l'ATE sur l'autoroute

En vue de la manifestation du 20 avril, l'ATE Vaud avait initialement déposé une demande d'autorisation de manifester sur le tronçon autoroutier, refusée par l'OFROU, qui souhaitait préserver la primauté de la circulation automobile face aux droits démocratiques à manifester, arguant que l'intérêt des automobilistes dépassait celui des considérations politiques de notre association et de ses membres. L'ATE a donc dû trouver une solution alternative d'une part (giratoire de la Maladière) mais a également décidé de faire recours contre cette décision en automne 2023 auprès du Tribunal administratif fédéral, pour une décision qui ne respecte ni le droit de manifester, ni la proportionnalité et qui nie l'inaction climatique de la Confédération. Pour l'anecdote, ce même tronçon autoroutier avait pourtant été fermé à la circulation lorsque le Tour de France s'était déroulé sous nos latitudes en 2022. L'ATE veut ainsi créer un précédent pour l'ensemble des organisations environnementales afin de préserver leur droit à manifester de manière proportionnée sur des thématiques fortes en matière de défense de l'environnement et de notre qualité de vie.

## Limitation à 30 km/h en ville de Fribourg

Fribourg



**La Ville de Fribourg a introduit cet automne une limitation de vitesse à 30 km/h sur une grande partie de son réseau routier. Si les réactions et inquiétudes ont été nombreuses, les conséquences positives ne se font pas attendre.**

La Ville de Fribourg a décidé il y a quelques années d'introduire une limitation à 30 km/h sur une bonne partie de son réseau routier, de nuit comme de jour. En effet, malgré le remplacement du revêtement des routes par du phono-absorbant sur 12 kilomètres de son réseau, il est apparu que de nombreux tronçons ne respectaient toujours pas l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. Après quelques aller-retour avec les autorités cantonales, dont l'aval est nécessaire pour ce type de mesures, la ville a enfin pu mettre en vigueur ces changements en octobre 2023.

Bien entendu, la mesure a suscité et suscite encore de nombreuses et vigoureuses réactions.

Pourtant, il faut savoir qu'en abaissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, le bruit est réduit de plusieurs décibels. Dans la perception, c'est comme si le trafic était divisé par deux. Les conséquences en sont multiples. On

peut parler de l'amélioration du sommeil des riverain-es, de la qualité de vie, de la santé, de la sécurité, etc. À noter aussi que la fluidité du trafic en est améliorée.

Enfin, contrairement à ce qu'on pourrait penser intuitivement, la perte de temps n'est pas conséquente. On parle ici au maximum de 2 secondes par 100 mètres. Pour une ville comme Fribourg dont le rayon ne dépasse

pas 2,5 kilomètres, un ou une automobiliste perdra 50 secondes pour traverser la ville de part en part. Finalement, les habitantes et habitants bénéficient d'une ville apaisée pour des désagréments minimaux pour les conducteurs et conductrices de véhicules.

Gérald Collaud

Membre du comité, ATE Fribourg

### Invitation à l'Assemblée générale: samedi 4 mai

Notre Assemblée générale aura lieu à la salle Rossier, Ancien Hôpital des Bourgeois, Rue de l'Hôpital 2, 1700 Fribourg.

#### 11h00: Assemblée générale

Ordre du jour:

1. Procès-verbal de l'Assemblée générale du 6 mai 2023
2. Rapport annuel 2023
3. Rapport du caissier 2023
4. Rapport des réviseurs 2023

5. Approbation des comptes 2023

6. Budget 2024

7. Élections

8. Programme d'activité 2024

9. Divers

#### 12h30: Apéritif

#### 13h00: Conférence sur les horaires 2025 des CFF

Par Monsieur David Fattebert, Directeur régional des CFF pour la Suisse romande.

## Quand l'Est est «à l'Ouest»

Neuchâtel



**Le pôle de développement économique «Littoral Est» de la Tène prévoit la construction d'un important quartier industriel et de logements. Le recours de l'ATE Neuchâtel au Tribunal cantonal est motivé par la construction d'un nombre disproportionné de places de parc, d'échangeurs routiers supplémentaires et l'absence de liaisons de mobilité douce.**

L'ATE Neuchâtel a fait opposition au Plan d'affectation cantonal (PAC) et au plan d'alignement du pôle de développement Littoral Est de la Tène en juillet 2021. Le Conseil d'État a levé celle-ci en novembre 2023, sans prendre en compte aucun des arguments. Un recours a alors été déposé au Tribunal cantonal.

### Une bonne desserte des TP

Le nombre de places de parc à prévoir dépend de la qualité de la desserte en transports publics.

C'est pourquoi l'ATE demande une amélioration de la cadence des trolleybus de 10 minutes à 7,5 minutes par la prolongation de la ligne 101 ou 107. Ceci permettrait de réduire le nombre de places de parc à construire et d'encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

Le PAC prévoit entre 1 400 et 2000 places de parc. En tenant compte d'une cadence à 7,5 minutes nous demandons entre 800 et 1100 places maximum. En outre, si la partie logements est

réellement faite sur le principe d'un écoquartier sans voitures, l'offre pourrait se situer entre 500 et 800 places, ce qui nous paraît suffisant.

### Moins de voitures, plus de vélos

En lien avec l'augmentation du trafic généré par la création du pôle, le PAC prévoit de construire de nouveaux échangeurs et accès routiers à Thielle et Marin. Ceci va bien entendu à l'encontre des objectifs en matière de pollution de l'air, de bruit et de dérèglement climatique. Nos propositions permettraient de renoncer à ces dispendieux travaux et d'utiliser les économies d'investissements en faveur des transports publics et de la mobilité active. À ce stade, les accès au



Le futur pôle de développement économique «Littoral Est» est prévu sur ce terrain, avec une ligne de transports publics à prolonger.

pôle à vélo n'ont pas été planifiés. Nous demandons que des bandes cyclables soient créées, sur les Champs-Montants également.

L'ATE Neuchâtel considère qu'en levant notre opposition le



Conseil d'État a statué de manière inopportune, faisant passer une vision désuète de l'aménagement du territoire et des intérêts

économiques contestés avant le principe du développement durable et les engagements pris par la Confédération et le Can-

ton de Neuchâtel en la matière. C'est pourquoi, l'ATE a recouru au Tribunal cantonal et espère que ses arguments seront pris en

compte pour une mobilité écologiquement supportable.

Olivier Neuhaus

Membre du comité, ATE Neuchâtel

## La liaison Berne–Neuchâtel–Frasne–Paris

Depuis le changement d'horaire de décembre 2023, une liaison ferroviaire est testée entre les capitales suisse et française. De part et d'autre de la frontière, les associations ATE et FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) se réjouissent de cette initiative.

Durant plusieurs années, trois relations TGV ont été offertes entre Berne et Paris par Neuchâtel–Pontarlier–Mouchard–Dole–Dijon, dont deux au départ de Zürich. En 2009, l'entreprise Lyria a supprimé un aller

et retour avant de cesser en 2013 toute activité sur cet itinéraire – cela malgré les protestations des associations, des élu-es sur le plan local comme régional (canton de Neuchâtel et Région Franche-Comté) et de la population des



© ATE Neuchâtel

### À vos agendas!

L'ATE Neuchâtel poursuit et développe sa collaboration avec Festi'neuch. Du 13 au 16 juin, nous serons en charge du parking pour vélo. C'est une occasion de parler de nos activités aux jeunes (et moins jeunes) concerné-es par le climat et la mobilité. Vous souhaitez nous donner un petit coup de main? Nous sommes à la recherche de personnes qui seraient d'accord d'offrir un peu de leur temps. En contrepartie, chaque bénévole reçoit une entrée pour Festi'neuch.

Le retour des beaux jours marquera également le lancement des Bourses aux vélos. Voici les prochains rendez-vous:

- 23.03: Neuchâtel
- 27.04: La Chaux-de-Fonds
- 04.05: Cernier et Le Locle
- 25.05: Fleurier
- 22.06: Neuchâtel

Plus d'informations: [info@ate-ne.ch](mailto:info@ate-ne.ch) et [www.ate-ne.ch](http://www.ate-ne.ch)

localités abandonnées par Lyria.

Dès lors, Lyria a fait circuler un TGV Paris–Interlaken via Mulhouse, Bâle et Berne durant quelques années mais avec des heures ne convenant pas à une majorité de la clientèle. Cette relation a alors été abandonnée au profit d'un cadencement de deux heures Paris–Zürich et retour, au détriment de Berne.

### Berne–Frasne, un renouveau?

À titre d'essai, du 10 décembre 2023 au 7 juillet 2024, les samedis et dimanches, un train de raccordement quitte Berne à 6h23 pour Frasne permettant une arrivée à Paris à 11h08. Au retour, le dé-

part de Paris Gare-de-Lyon se fait à 17h56 pour une arrivée à Berne à 22h30. Cette offre attractive devrait intéresser une clientèle accrue entre les deux capitales. Mais pour attirer une plus large clientèle sur cette ligne, il faudrait offrir à nouveau quatre liaisons TGV Lausanne–Dijon–Paris et retour, en correspondance à Frasne avec Berne et Neuchâtel. À Frasne, en venant de Berne et de Neuchâtel, la correspondance devrait toujours être assurée sur le même quai, comme cela avait été promis.

Claude Budry,

Membre du comité, ATE Neuchâtel

## PETITES ANNONCES

### VACANCES A L'ETRANGER

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

**Île de Hvar, Croatie,** Maison 2–8/10 personnes, tranquille, situation de rêve. [www.plavisan.com](http://www.plavisan.com), Tél. 076 54 28 134

**Ischia:** maison vacances pour 1–5 personnes. Jardin avec vue sur mer et sur village pittoresque de Sant' Angelo. Prox. bus et plage. Info: [c.enezian@bluwin.ch](mailto:c.enezian@bluwin.ch) ou Tél. 044 840 23 28 / 076 340 23 28

**Lac d'Orta/Italie:** Profiter, se promener, dolce vita ... Appartement privé pour 2–6 p., 480 €/sem., NF, chiens bienvenus. Tél. 079 208 9 802, [www.ortasee.info](http://www.ortasee.info)

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

### VACANCES EN SUISSE

Maison de vacances de style jurassien **au milieu des pâturages** dans les Franches-Montagnes, été, pour 1–2 familles. Infos: Tél. 076 544 83 16.

### Repos et loisirs au Tessin

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

### Ferien in der Viamala GR

Haus Brandi, Rongellen, 140 m2 bis 9 Personen. Bioimkerei, Tel. 077 441 81 19



Après une promenade à la découverte des épicéas de la forêt du Risoud, la journée se termine dans le cadre accueillant de l'Hôtel des Horlogers, premier établissement certifié Minergie-Eco en Suisse.

# La magie de la forêt du Risoud

Par Camille Marion

Dans le Nord vaudois, le savoir-faire horloger et la nature sauvage composent un attirant mariage. Une balade à la découverte des secrets du bois de résonance du Risoud se finit en point d'orgue dans l'écrin exceptionnel de l'un des hôtels les plus verts de Suisse, au Brassus.

«**L**a Vallée». Ses vastes pâturages, ses collines boisées et ses villages au charme d'antan. Il règne ici une atmosphère unique, une enveloppante mélancolie qui se noie dans l'immensité de ses combes au sol tourbeux. Le train file le long du lac de Joux où s'égrainent les arrêts sur-demande. Le Pont, Le Lieu, Le Solliat-La-Golisse, Le Sentier-L'Orient. Et finalement, Le Brassus – «Terminus, tout le monde descend».

La forêt du Risoud tapisse le relief vallonné qui s'étend au-delà du village. Frontière naturelle entre la Suisse et la France, cet océan d'épicéas, de hêtres et de sapins impressionne par sa densité labyrinthique. Qui s'y aventure sans carte ni boussole prend le risque de se perdre, la lumière hivernale diffuse compliquant la perception du soleil et donc l'orientation.

## Dans les bois mystérieux

Au cœur de cette forêt poussent des arbres exceptionnels, des épicéas centenaires qui deviennent des pianos, des harpes et des violons. Le nouveau sentier didactique du bois de résonance du Risoud emmène à la découverte de cette histoire passionnante.

Depuis le Brassus, il faut rejoindre les Grandes Roches, point de départ du sentier. On s'éloigne du village pour plonger dans la forêt où le chemin grimpe d'emblée. Sur l'arête, les arbres laissent place à de petites clairières où se mélangent le brun des troncs, le vert des mousses moelleuses, l'ocre chaleureux des feuilles et le bleu du ciel. Ça et là, des

monticules de neige projettent une blancheur éblouissante. Après une petite heure, on atteint les Grandes Roches de l'autre côté de la colline. Ce site, hôte des Jeux Olympiques d'hiver de la Jeunesse en 2020, marque aussi le départ de parcours de ski de fond ou de raquettes.

## Des arbres d'exception

Les dix panneaux qui jalonnent le sentier livrent les secrets des épicéas du Risoud. Dans cette région battue par les vents, le sol calcaire et les températures rudes créent des conditions difficiles pour les conifères. Ils poussent très lentement comme en témoigne la finesse de leurs cernes de croissance. Arrivés à maturité vers 350 ans, les épicéas sont coupés en prenant bien garde à la lune, les fluides des arbres étant attirés par elle comme les eaux des océans. Le bois qui sera ensuite utilisé pour la création d'instruments de musique répond à des critères très stricts.

Le sentier du bois de résonance forme une boucle de 6,4 kilomètres entre forêt et pâturages où courent des murs en pierre sèche. Au bord du chemin, des troncs s'empilent en tas vertigineux et parfument l'air de l'odeur du bois fraîchement coupé. Quelques chalets et refuges ont éclorés sur les pentes herbeuses ou à l'abri des branchages.

## Un hôtel pionnier

On retrouve les Grandes Roches après une heure et demie d'une promenade facile et

sans dénivellé avant de revenir sur nos pas jusqu'au village pour pousser les portes de l'Hôtel des Horlogers. Installé depuis 1857 au Brassus, l'établissement historique a été entièrement rebâti pour rouvrir en 2022.

Ce nouveau bâtiment a été conçu dans le respect des normes les plus exigeantes afin de limiter son impact écologique – dans sa construction comme son fonctionnement. L'Hôtel des Horlogers est le premier établissement hôtelier suisse à avoir été certifié Minergie-Eco. Cette distinction récompense notamment la construction durable, la stricte protection du sol, l'utilisation de bois et de pierre de la région, la toiture végétalisée, les jardins de plantes indigènes, l'installation de panneaux photovoltaïques et de bornes de recharge pour voitures et vélos électriques.

Au-delà du label, on découvre un hôtel subtilement décoré pourvu de 50 chambres avec vue sur la forêt du Risoud. Au restaurant comme dans l'espace détente, le menu fait la part belle aux produits locaux. Un exemple convaincant de tourisme durable à un prix qui reste raisonnable au regard de la qualité de l'accueil, du charme de l'établissement et de la beauté de la Vallée. ■

## Plus d'informations

- Sentier didactique du bois de résonance du Risoud: [www.sentierboisderesonance.ch](http://www.sentierboisderesonance.ch)
- Hôtel des Horlogers: [www.hoteldeshorlogers.com](http://www.hoteldeshorlogers.com)





# Au royaume du grand tétras et consorts

La Dôle, le mont Tendre, le Chasseral comptent parmi les points culminants du massif du Jura. Moins connus, le Noirmont et le mont Sâla permettent de vivre une expérience différente.

Texte et photos: Urs Geiser

**E**n vérité, nous espérons y retourner mi-décembre déjà. Nous prévoyions de poser nos bagages à l'hôtel Franco-Suisse de La Cure, cet établissement unique en son genre dans lequel on peut entrer depuis la France ou la Suisse. Aménagé avec originalité et une touche de kitsch, l'endroit a marqué l'histoire locale et internationale, ce dont témoignent photos, documents et objets qui trônent dans des vitrines et aux murs. L'hôtel a même accueilli, en 1961, des négociations destinées à mettre fin à la guerre d'Algérie. En 2020 et 2021, les médias se sont intéressés à ce refuge pour couples binationaux séparés par la pandémie. L'hiver passé, nous avons dû attendre le moment propice jusqu'à

début février. Et en décembre dernier, des bottes en caoutchouc auraient été plus utiles que des raquettes, mais peu importe: le jour de l'an, nous avons quitté Saint-Cergue pour partir à l'ascension du mont Sâla, en suivant le sentier qui passe par le mont Roux, la Grande Enne et les Pralets. Il fallait profiter de la neige de la Saint-Sylvestre avant que le déluge annoncé pour le 2 janvier vienne balayer cette splendeur. Juste après la Grande Enne, les petites routes enneigées croisent le fameux itinéraire de ski de fond La Givrine – Col du Marchairuz. Aucune trace en vue. Aux Pralets, où nous avons savouré l'an dernier une soupe roborative, les magasins sont fermés.

Ici commence le sentier de raquettes officiel. Nuages, fil cons légers et beau temps se succèdent pendant la montée entre les sapins, de plus en plus blancs. La danse des cristaux de neige dans les rayons solaires est de toute beauté. Sur le plateau qui entoure le Couchant, les dolines impressionnent autant que le silence. La lumière, devenue diffuse, renforce le sentiment de se trouver hors du monde.

## Les raquettes souvent superflues

La faune aussi apprécie le calme, surtout en hiver. Comme nous nous trouvons dans le district franc fédéral du Noirmont, il est d'autant plus important de demeurer sur le sen-





Deux superbes balcons surplombant le lac Léman: les sommets du Noirmont (à gauche) et du Mont Sâla.

tier balisé. Or, faute de trace bien marquée, cela peut être difficile entre l'arrivée sur le plateau et Creux Devant. La dernière portion du chemin qui mène au sommet du Mont Sâla (1511 mètres) permet heureusement de suivre assez bien la piste. Trois bonnes heures et demie après le départ, un superbe panorama s'ouvre soudain sur le Léman et les sommets alpins, Mont Blanc inclus.

Lors de notre précédente venue, nous avions lézardé au soleil en admirant l'épais bourrelet de nuages étendu entre la Dôle et le Chablais. Aujourd'hui, un vent d'ouest impétueux nous oblige à fuir sans tarder. La suite consiste en des ondulations légères à travers la belle forêt qui sépare Creux Devant du Croue. S'il n'y avait pas eu de trace ou si la neige s'était amusée à recouvrir les losanges jaunes sur les arbres, nous aurions dû parfois recourir à notre instinct. Mais l'itinéraire est si populaire qu'il était inutile de chausser les raquettes.

Admettons ici que l'on rejoint plus facilement le mont Sâla depuis La Cure (1153 mètres). Le parcours par les Coppettes et l'Arzière est aisé. Seules de très mauvaises conditions de visibilité pourraient nous faire douter du chemin qui mène au Croue. Du sommet à Saint-Cergue, le retour ne prend guère plus de deux heures. Hélas, la porte du Mamac, dont nous nous réjouissons de déguster la bière régionale, est close.

### Prolongations

Il ne nous a pas été donné non plus de revoir un coucher de soleil tel que celui du 3 février 2023, qui avait fait les gros titres dans tout le pays. Pendant bien plus d'une heure, nous étions aux premières loges pour assister au déploiement d'un spectre chromatique d'une rare intensité. Cela nous ramène au Noirmont (1567 mètres), où nous avions fait halte la dernière fois. Depuis la Cure, on en conquiert le sommet – sinon l'avant-som-

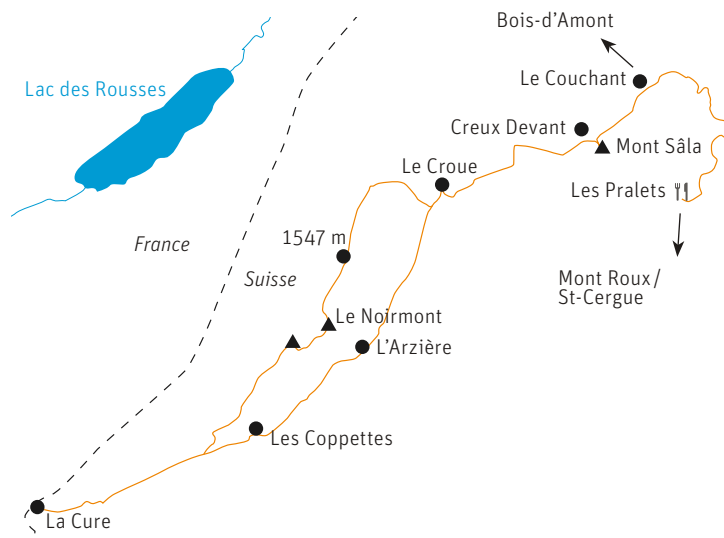
met – en un peu plus d'une heure et demie. Ici aussi, il faut suivre scrupuleusement le balisage d'un bout à l'autre et ne pas rater la bifurcation pour quitter le sentier forestier et rejoindre la crête. La vue offerte à chaque pas vaut l'effort.

Les remontées mécaniques du versant nord-ouest de la montagne partent de la France pour arriver en Suisse. Elles étaient à l'arrêt ce jour-là, ce qui semblait peu contrarier les adeptes du ski de randonnée. Nous avons apprécié la trace bien marquée, au cœur du paysage fascinant qui entoure la cuvette du Creux du Croue. Dans la descente abrupte depuis le point 1547 (panoramique), il est recommandé de se tenir respectueusement à distance de l'arête rocheuse. Finalement, ce qui était prévu comme un aller et retour au Noirmont est devenu une boucle de quatre à cinq heures via le Croue.

Conquis, nous décidons que la prochaine fois, nous partirons de La Cure et gravirons le Noirmont ou le Sâla, voire les deux. Au lieu de refaire le long trajet jusqu'à St-Cergue (1041 mètres), nous franchirons la frontière entre Creux Devant et Bois-d'Amont, jusqu'à la vallée du lac des Rousses où commence l'Orbe. Et même si nous ne dénichons pas d'hébergement convenable et si le bus ne circule, nous parviendrons bien à atteindre La Cure. Nous rejoindrons alors la famille d'aubergistes qui mérite son label «Franco-Suisse», car les un-es vivent ici et les autres là, avec parfois deux passeports en poche.

Nous y retournons ce 1<sup>er</sup> janvier 2024, avides de tester de nouveau la cuisine. Impossible, hélas, d'aller au-delà de l'apéro: même avec la meilleure volonté du monde, aucune table ne peut être libérée. Voilà qui en dit long. ■

Urs Geiser écrit pour les pages «voyages». Il décerne une étoile supplémentaire à l'hôtel Franco-Suisse pour son eau-de-vie de gentiane.



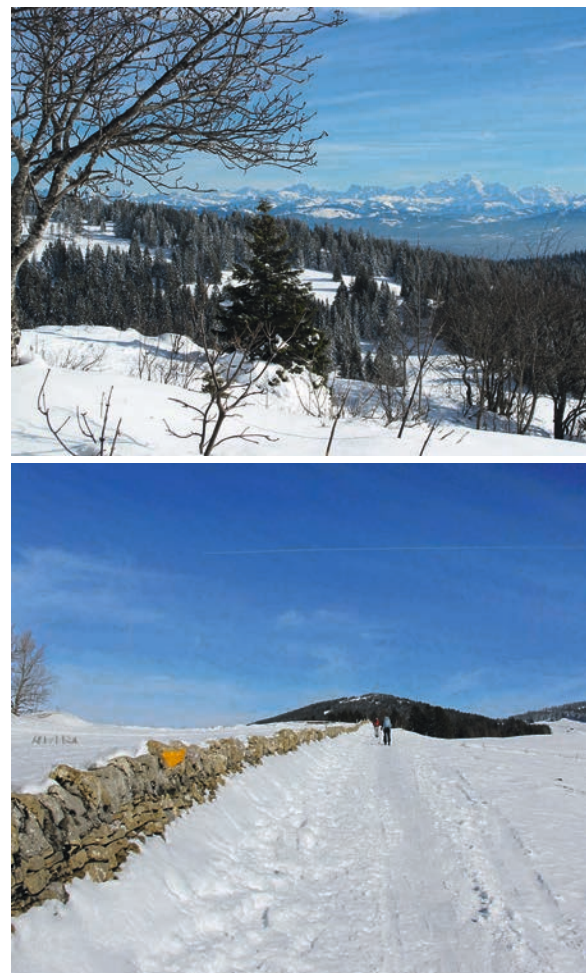
### Informations pratiques

**Trajet:** avec les CFF jusqu'à Nyon, puis avec le NStCM jusqu'à St-Cergue ou La Cure.

Pour le sentier raquettes officiel et balisé entre St-Cergue et La Cure, voir le Magazine ATE 1/2023.

**Carte:** par ex. carte nationale 260 St-Cergue, 1:50 000. Pour un coup d'œil instructif dans les coulisses d'un établissement binational, lire l'article «Un hôtel moitié suisse moitié français» sur le site web de l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières: [www.bazg.admin.ch](http://www.bazg.admin.ch)

À peine une heure après le départ de La Cure en direction du Noirmont (en bas), le Mont Blanc nous salue déjà.







# LA MER DU NORD EN TRAIN

CHF 50.– de réduction  
pour les membres ATE

code promo: REDUNORD24

Le train:  
un geste pour  
le climat!

Prenez le train pour Husum, ville portuaire tournée vers la mer des Wadden. Respirez l'air marin et ressentez la brise fraîche lors d'une promenade sur la plage. Plongez-vous à l'eau ou dans la culture et plaisirs culinaires locaux? Idéalement situé au centre-ville, l'hôtel Thomas\*\*\*\* vous accueille dans une élan de modernité et de charme pour votre séjour en mer du nord.

Train + 6 nuits à partir de

CHF **881.–**



code promo: **REDUNORD24**  
[www.ate.ch/voyager](http://www.ate.ch/voyager)

Code promo valable jusqu'au 31.03.2024 sur les réservations supérieures à chf 500.-. Applicable uniquement sur les réservations en ligne via le lien indiqué. Ne s'applique pas aux réservations par téléphone ou par e-mail. | Exemple de prix par personne de/à Lausanne en 2<sup>e</sup> classe base demi-tarif et 6 nuits en chambre double avec petit déjeuner au Thomas Hotel Spa & Lifestyle\*\*\*\* à Husum. État au 10.01.2024 pour un départ le 10.04.2024.



© U.F. Flickr / Jerome Kranssen

Dans les contes de fées, on rencontre ces bottes magiques qui s'adaptent à la taille de la personne qui les chausse et permettent de parcourir en une seule enjambée sept fois l'unité que nous cherchons.

## CONCOURS

# Une histoire de mesure

Nous cherchons une unité utilisée à l'époque romaine pour indiquer la longueur. On s'inspirait alors des objets du quotidien et des parties du corps pour définir les mesures: gobelet, cruche, seau, sac, pouce, bras, pied ou pas. Afin de calculer les distances, les Helvètes utilisaient aussi bien l'unité que nous cherchons que le mille romain.

Aujourd'hui, très peu d'unités de mesures cohabitent. La plupart des pays dans le monde utilisent le système international d'unités: le mètre, le kilogramme, la seconde, l'ampère, le kelvin, la candela et la mole. On connaît bien entendu l'exception anglo-saxonne qui

utilise les feet (pieds), les inches (pouces) et les miles. Avant que tous les pays se mettent d'accord sur un système de mesure unique, chaque région, chaque culture, chaque pouvoir en place pouvait avoir des mesures spécifiques. En Suisse, la création de l'État fédéral en 1848 transfère l'autorité des poids et mesures des cantons à la Confédération. Les cantons restent chargés du contrôle, sous la surveillance du Bureau fédéral des poids et mesures fondé en 1862. Mais ce n'est qu'après plusieurs négociations avec les cantons et la signature de la Convention du mètre qu'en 1877 les poids et mesures dans l'ensemble de la Suisse sont unifiés.

### Connaître la distance

Calculer la distance est devenu un enjeu central avec l'arrivée des taxes et du commerce. En Suisse romande et alémanique, on utilise surtout le pied (Fuss), bien qu'il connaisse des variantes en fonction des régions: le pied de Berne, le pied du roi (venant de France), le pied de Nuremberg, le pied de Savoie (dans la région de Genève) et quelques autres pieds très locaux dans les régions de montagnes.

À l'époque romaine, l'unité de mesure que nous cherchons correspondait à 2,2 kilomètres. Elle figurait sur les «milliaires», les bornes dressées le long des routes entre les grandes villes et qui indiquaient la distance soit dans cette unité gauloise, soit en milles, l'unité romaine. Aujourd'hui, elle n'est plus utilisée que très rarement afin d'exprimer des distances dans le domaine marin. On la retrouve ainsi dans le titre de l'un des plus célèbres romans de Jules Verne. ■

Nouria Zeggani est stagiaire à l'ATE Suisse.

### À GAGNER:

#### Une nuit de rêve à l'hôtel 5 étoiles supérieur Maximilian's à Augsburg

Situé au cœur de la ville allemande d'Augsbourg, l'hôtel traditionnel Maximilian's révèle une histoire impressionnante de plus de 300 ans. La vaste collection d'art peut également être admirée dans les

chambres et confère à l'établissement un caractère tout à fait particulier. Le spa de 360 mètres carré au design oriental invite à la détente et les deux restaurants comptent parmi les meilleures adresses d'Augsbourg. Le prix comprend deux nuits en chambre double avec petit-déjeuner et accès au spa pour deux personnes.



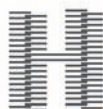
© Hotel Maximilian's

### Réponse du dernier numéro:

La crémaillère.

**Gagnante:** Gaby Zogg, de Baden (AG), remporte la nuit de rêve à l'Hôtel des Horlogers à la Vallée de Joux.

Prix offert par



Hôtel des Horlogers  
Vallée de Joux

### De quelle unité de mesure s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 17 mars pour participer au tirage au sort.

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

Une seule participation par personne.



à partir de  
**Fr. 80.–**  
par ans



## Faites valoir vos droits!

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



Calculer la prime maintenant:  
[www.ate.ch/juridique](http://www.ate.ch/juridique)

Encore des questions sur le produit?  
Nous vous conseillons avec plaisir: Tél. 031 328 5812

Pour une mobilité  
d'avenir

**ate**

«Ce qui m'aide, c'est de remplacer les nouvelles négatives qui nous plongent dans une dépression collective par des visions d'avenir positives qui nous permettent d'imaginer des solutions alternatives.»



SIMON HOFMANN

## Tout commence par l'espoir

Notre époque est marquée par des crises politiques, des rapports alarmants sur le climat et des conflits armés. Parallèlement, la défense de l'environnement est en perte de vitesse, les partis écologistes sont en recul et les émissions de CO<sub>2</sub> ne cessent d'augmenter. Cette évolution est la suite d'une série de chocs: la pandémie de Covid-19 ainsi que la guerre en Ukraine et au Proche-Orient notamment. Dans ces périodes de crises, les vieux mécanismes de pensée refont surface, reléguant l'écologie au rang de luxe. Face aux discours populistes, il peut paraître vain de vouloir parler de sauvegarde de l'environnement ou d'objectifs climatiques. Comment faire pour garder espoir et confiance en ces temps difficiles? L'espoir doublé de la certitude que malgré les destructions et les forces réactionnaires, les idées positives parviendront à s'imposer et à amener d'importants changements structurels?

Dans de tels moments, ce qui m'aide, personnellement, c'est de dresser l'inventaire des réussites et de remplacer les nouvelles négatives qui nous plongent dans une dépression collective par des visions d'avenir positives qui nous permettent d'imaginer des solutions alternatives. Ces visions m'inspirent et me donnent de nouvelles idées. C'est pourquoi je m'applique à «collectionner» les solutions et évolutions positives. La lente transforma-

tion de nombreuses villes de Suisse en villes éponges, la permaculture de mon voisin ou encore les entreprises qui se mettent à établir des bilans de bien commun pour renoncer au profit pur en sont quelques bons exemples. Le concept des super-îlots de Barcelone en est un autre où plus de cent intersections de rues ont été réaffectées en espaces publics conviviaux. Le trafic routier et le bruit ont fait place aux activités culturelles, sportives et même de jardinage.

À l'ATE, nous nous attelons à concocter de telles images d'avenir positives de villes et localités de Suisse. Elles visent à susciter le désir de projeter un mode de vie en équilibre avec la nature. Notre démarche a pour but de faire la synthèse des visions les plus audacieuses et des solutions durables éprouvées. C'est ainsi que l'avenir pourra prendre forme. Le sentiment de réussite est source d'inspiration et encourage à entreprendre. Et si nous entendons changer le présent, nous avons besoin de savoir vers quel futur nous nous orientons: un futur qui corresponde à nos aspirations profondes et qui sache répondre à nos véritables besoins.

Réjouissons-nous de demain et restons confiant-es! ■

Simon Hofmann est Responsable Marketing et Assurances à l'ATE Suisse.

### 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](http://www.magazine-ate.ch). **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: [magazine@ate.ch](mailto:magazine@ate.ch)). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Viviane Barben, Yves Chatton, Anders Gautschi, Urs Geiser, Alice Gentile, Simon Hofmann, Andreas Käsermann, Nadja Mühlemann, Edmea Stegmaier, Anita Weber, Edward Weber, Nouria Zeggani. **Sections:** Camille Marion. **Annonces:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: [andreas.spycher@adveritas.ch](mailto:andreas.spycher@adveritas.ch) **Graphisme:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipä Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 63380 (français 13535, allemand 49845). **Prochaine édition:** 16 mai 2024. **Remise des annonces:** 2 avril 2024. **Changements d'adresse:** [mga@ate.ch](mailto:mga@ate.ch)

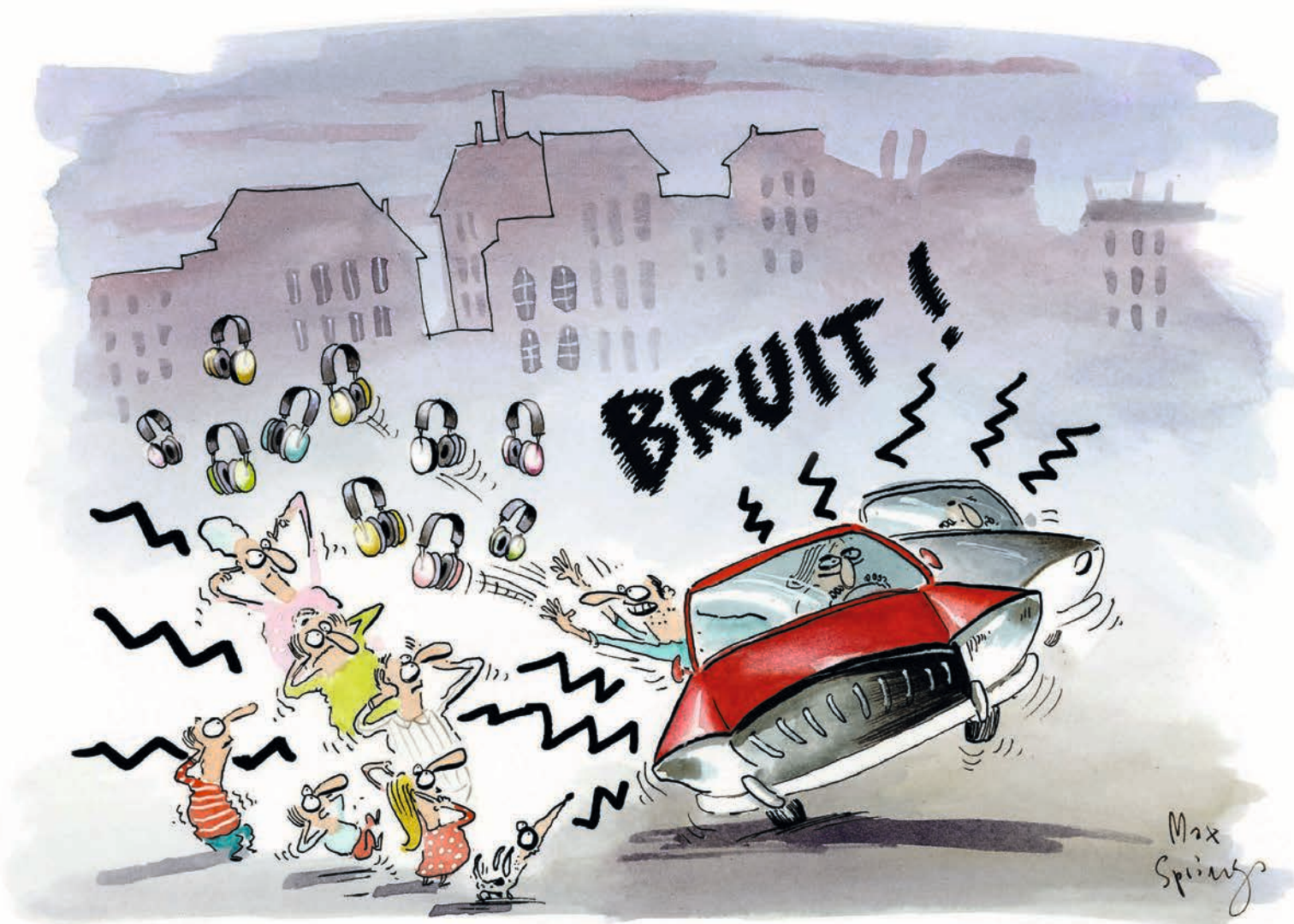
L'utilisation des textes, photos et graphiques est uniquement possible sur autorisation écrite de l'ATE Association transports et environnement. Cela vaut également pour une utilisation numérique, d'autres publications ou des traductions.

Informations sur la protection des données: [www.ate.ch/declaration-de-confidentialite](http://www.ate.ch/declaration-de-confidentialite)

imprimé en  
suisse



MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



**EN TANT QUE MEMBRE DE L'ATE,  
VOUS FAÇONNEZ LES RUES DE DEMAIN**

Une mobilité durable et écologique pour une Suisse où il fait bon vivre, c'est ce pour quoi l'ATE s'engage avec vous – pas «un jour», mais ici et maintenant. Idée après idée, avancée après avancée, nous cheminons ensemble.



**Votre don a un impact!**

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

**Vous n'êtes pas encore membre?**

Avec 85 francs par an, rejoignez l'ATE et recevez ce magazine quatre fois par an. [www.ate.ch/bienvenue](http://www.ate.ch/bienvenue)

**Merci beaucoup pour votre contribution à une mobilité durable!**



Dès mars  
S'informer  
maintenant



## Nouvelle assurance vélo de l'ATE: la saison du vélo en toute détente

La solution d'assurance individuelle offre une couverture complète contre les dommages, le vol, le défaut de batterie et bien plus encore pour votre vélo de course, votre VTT et votre vélo électrique – et tout cela sans franchise.



Calculer la prime maintenant:  
[www.ate.ch/assurances-velo](http://www.ate.ch/assurances-velo)

Encore des questions sur le produit?

Nous vous conseillons avec plaisir: Tél. 031 328 58 22

Assureur:



Pour une mobilité  
d'avenir







## Tyrol du Sud, Trentin et lac d'Iseo

- Treno dei Saponi : 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.–



## Le sud de la Norvège et le canal de Telemark

- Le chemin de fer spectaculaire de Flâm
  - Voyage avec le plus vieux bateau à vapeur du monde
  - Chemin de fer de Rjukan et excursion sur le canal Telemark
- du 30 juillet au 10 août 2024 (12 jours) Prix forfaitaire CHF 4190.–



Informations,  
brochures, pro-  
grammes détaillés  
et réservation :  
[www.servrail.ch](http://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
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](http://www.servrail.ch) | [info@servrail.ch](mailto:info@servrail.ch)  
031 311 89 51

