

ATE | IMAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE

Des rues qui s'animent

Idées audacieuses pour un espace public où la convivialité prime

Page 20



Un cadeau pour les générations futures

Par un legs à l'ATE, vous prolongez votre engagement pour l'environnement au-delà de votre vie terrestre. Je me tiens volontiers à votre disposition pour répondre à vos questions.

Je vous conseillerai volontiers.

Anita Weber

– par téléphone au 031 328 58 86 ou
– par par site d'internet www.ate.ch/legs

Pour une mobilité
d'avenir

ate

- 4 **En bref**
- 6 **Politique climatique:** une importante victoire d'étape
- 7 **Élections 2023:** qui s'engage pour le climat?
- 8 **Vélo et train:** bidouiller – avec l'horaire ou le vélo
- 9 **Mobilité partagée:** interview avec Thomas Marty de l'OFEN
- 10 **Assurances:** protection complète pour vélo et voiture
- 12 **Protection du climat:** voici le Public Challenge 2023
- 13 **Construction d'autoroutes:** quand le trafic s'évapore
- 14 **JeuneATE:** dans la rue pour le climat
- 15 **Vélo:** entre devoir et égard
- 16 **Mobilité des entreprises:** un vrai potentiel d'amélioration
- 17 **Eco-auto:** un précurseur en Emmental
- 18 **ATEjunior:** notre page pour les enfants



36 **Roumanie:**
périple coloré en Transylvanie

- 41 **Excursion:** ascension brumeuse au Seebergsee
- 42 **Patrimoine mondial de l'UNESCO:**
des sites à ne pas manquer

- 30 **Offres pour les membres**
- 32 **Rapport des sections**
- 47 **Concours**
- 49 **Réfléchissez-y! avec Anders Gautschi**
- 50 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Pour des espaces de vie et de rencontre

La qualité de vie dépend directement de l'aménagement de l'espace public. En adaptant la mobilité, on transforme les villes et les villages en lieux de vie – des endroits où les voitures ralentissent, où les enfants se rendent à l'école sans accompagnement, où les cyclistes et les piéton-nes cohabitent et où la nature fleurit.

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



La scène se répétait soir après soir: «Quand l'église sonne huit fois, vous rentrez à la maison!» Mon frère, mes sœurs et moi acquies-

cions précipitamment avant de courir rejoindre les autres enfants du quartier pour d'interminables parties de cache-cache. Dans le village dans lequel j'ai grandi, les enfants jouaient dehors quotidiennement après l'école. Les adultes s'inquiétaient peu; nous savions qu'il fallait faire attention aux voitures, et les automobilistes, habitués à notre présence, roulaient au pas.

Qu'en est-il aujourd'hui dans nos villes et nos villages? Dans le dossier de cette édition, nous nous intéressons aux modèles qui permettent de redonner de la convivialité aux espaces publics notamment par le biais de la mobilité. Ralentissement, cohabitation et idées novatrices contribuent à ce que la rue se mue aussi bien en route qu'en itinéraire scolaire, en espace de rencontre, en lieu de vie et en terrain de cache-cache.

Je vous souhaite une très bonne lecture!

Camille Marion
Co-rédactrice en chef



20

© Fabian Lütolf/setrunners.ch



© Parc Ela

Un aller-retour gratuit vers les parcs suisses

Voyager en train ou en bus, c'est simple, confortable et cela préserve l'environnement. Depuis 2016, le Réseau des parcs suisses, l'ATE, les CFF, CarPostal et Birdlife s'engagent ensemble sous l'égide de la coopération «Destination Nature» pour une mobilité durable et un tourisme doux dans les parcs suisses. Depuis cet été, vous profitez d'une offre spéciale: réservez trois nuits ou plus dans l'un des hébergements participants des parcs suisses et bénéficiez d'un voyage aller-retour gratuit en transports publics en 2^e classe depuis votre domicile en Suisse. L'offre est valable jusqu'au 31 octobre, dans la limite des stocks disponibles.

Plus d'informations: www.parks.swiss/voyagegratuit

Mobilité scolaire: séminaire à Neuchâtel le 31 octobre

«Pourquoi et comment apaiser les abords des écoles»: c'est le thème du prochain séminaire de l'ATE consacré à la mobilité scolaire, qui se déroulera à Neuchâtel le mardi 31 octobre 2023. Il mettra en évidence l'importance du chemin de l'école comme lieu de développement et de socialisation et présentera des mesures concrètes d'apaisement et de sécurisation grâce à des exemples suisses et italiens.

Informations et inscriptions:
www.mobilitescolaire.ch/conference-pms

Récit d'un voyage à vélo avec Naomi Cahen

Dans le dernier webinaire de l'ATE, le 19 septembre, nous avons accueilli Naomi Cahen, autrice, graphiste et cyclo-touriste. En 2019, suite à deux ruptures consécutives, elle entreprend le voyage qui la courtise depuis quelques années: relier Londres et Lausanne à vélo. De cette expédition solitaire découle son premier livre «Une chambre à air», récit hybride, mi-journal intime, mi-livre illustré qui ne résoudra pas tout, mais qui fait tout de même avancer le schmilblick.



© mad

À revoir sur: www.ate.ch/webinaires

Manif nationale pour le climat le 30 septembre à Berne

L'Alliance Climatique, dont l'ATE Suisse fait partie, organise une manifestation centralisée pour le climat sur la Place fédérale le samedi 30 septembre. La crise climatique entraîne déjà des conséquences dramatiques telles que des vagues de chaleur, la fonte des glaciers, l'effritement des montagnes, des sécheresses sans précédent... Quatre semaines avant les élections nationales, nous réclamerons la justice climatique et exigerons que les plus grands responsables de la crise climatique soient tenus pour responsables. Après la manifestation, des vœux et revendications pour la justice climatique seront remis au Parlement.

Plus d'informations: www.manif-climat.ch



© mad

Une nouvelle plateforme de voyage durable pour l'ATE

L'ATE propose désormais une plateforme de réservation pour les voyages durables en train sur laquelle les membres bénéficient de rabais. C'est le résultat d'un nouveau partenariat de voyage entre l'ATE et Railtour Suisse SA. Depuis plus de 50 ans, l'entreprise s'est spécialisée dans les voyages durables en train et dans les villes européennes. Ensemble, l'ATE et Railtour veulent promouvoir les voyages à faible émission de CO₂. La plateforme de réservation comprend des offres de trains et d'hôtels, des voyages individuels et en groupe ainsi que des offres de vacances en Suisse, en Allemagne et en France.



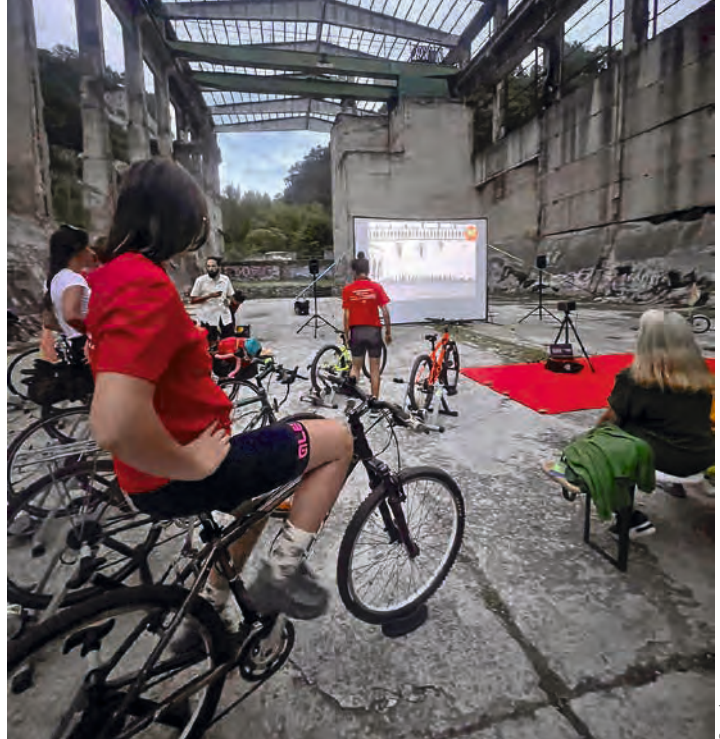
Plus d'informations: www.ate.ch/voyager

Libéralisation du rail: l'ATE est sceptique

Le Conseil fédéral étudie actuellement les modalités d'un nouveau paquet de négociations avec l'Union européenne et envisage notamment d'ouvrir le réseau ferroviaire suisse aux opérateurs étrangers. Des discounters comme FlixTrain pourraient également entrer en ligne de compte. L'ATE émet des réserves quant à de telles idées de libéralisation: le modèle de coopération actuel avec les compagnies ferroviaires étrangères a fait ses preuves. Pour la clientèle, des prix avantageux sont certes les bienvenus, mais la qualité de l'offre ne doit pas en souffrir. Le réseau ferroviaire suisse est déjà bien exploité et atteint ses limites sur les lignes les plus intéressantes pour les prestataires étrangers. Dans son concept d'offre 2035, l'Office fédéral des transports prévoit d'ailleurs que les trains en provenance de l'étranger ne circulent que jusqu'à la frontière pour permettre au réseau suisse de souffler. Avant d'instaurer des FlixTrain – dont la circulation freinerait le trafic de marchandises et pourrait même entraîner un report sur la route –, l'ATE souhaite que l'on garantisse les connexions internationales directes.

La fin des trottinettes électriques en libre-service à Paris

Ce printemps, la capitale française a organisé une votation citoyenne invitant à la population à décider de l'avenir des trottinettes électriques en libre-service. Leur interdiction a été largement plébiscitée, recueillant près de 90% des voix – un score indéniable mais nuancé par une participation s'élevant à moins de 8%. Bien qu'à portée consultative uniquement, le résultat conforte la maire de Paris, Anne Hidalgo, convaincue que l'éviction de ces trottinettes réduirait les nuisances sur les routes et les trottoirs de la capitale. On reproche aux engins d'être abandonnés n'importe où dans l'espace public, de frôler à toute vitesse les piétonnes sur les trottoirs et d'avoir un piètre bilan écologique. La décision est entrée en vigueur le 31 août dernier, faisant de Paris la première capitale européenne à complètement interdire les trottinettes électriques en libre-service.



© mad

Ciclocinema: le cinéma qui pédale

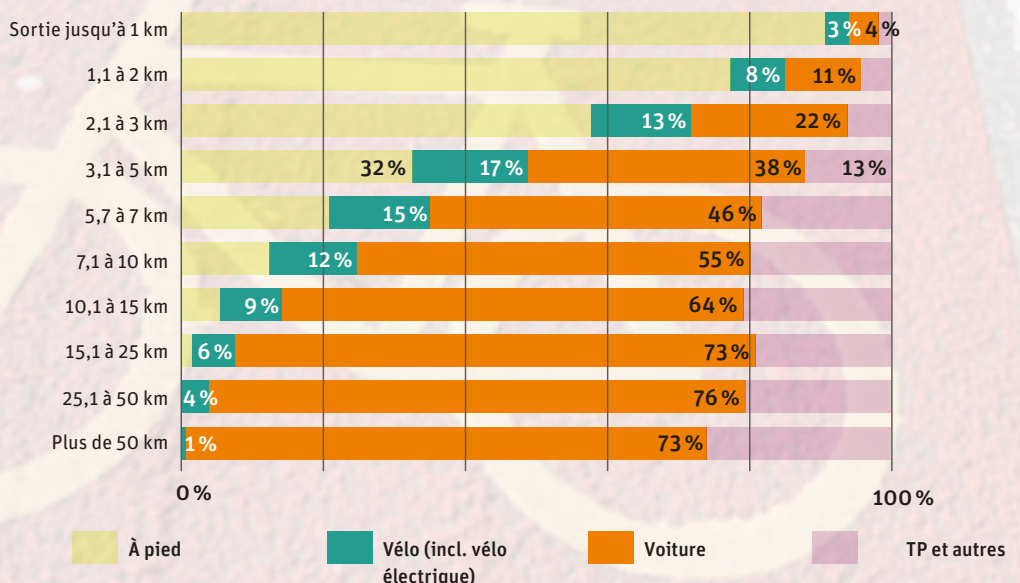
Dix vélos, deux séances de cinéma, zéro émission: c'est la promesse du Ciclocinema organisé cet été par l'ATE et la coordination tessinoise du Pedibus, en collaboration avec Pro Velo Ticino, le parc des gorges de la Breggia et les communes hôtes. Ce cinéma itinérant et autonome vise à promouvoir la culture cinématographique et à soutenir la mobilité durable. La première séance a eu lieu le samedi 26 août dans le parc des gorges de Breggia et la seconde le lendemain à Mélide. Plus de 150 personnes ont participé à l'événement, se relayant sur les vélos pour produire l'énergie nécessaire à la projection des films. En plus d'être durables et ludiques, les séances du Ciclocinema sont gratuites – autant de bonnes raisons d'y participer!



© Pixabay/Mircea

Grand potentiel pour le vélo sur les courtes distances

Lorsqu'une sortie – c'est-à-dire une suite de trajets qui commencent et se terminent à la maison – fait plus de 3 kilomètres, les Suisses préfèrent prendre leur voiture. Pourtant, ce sont précisément ces distances qui se prêteraient parfaitement à un déplacement à vélo. À l'exception de nos propres pieds, le deux-roues est en effet le moyen de transport le plus résilient. Pour en savoir plus, rendez-vous en page 24 de notre dossier.



Une importante victoire d'étape

Politique climatique Le 18 juin dernier, le corps électoral a clairement accepté la loi climat. L'espoir est de mise. Cette décision du peuple n'est cependant rien de plus qu'une étape sur un long chemin. Au niveau de sa réalisation, tout reste à faire.

Par Andreas Käsermann



© Pixabay/Sarah Lötscher

Les vagues de chaleur et de sécheresse qui ont marqué les derniers étés (ici le lac du Klöntal dans le canton de Glaris) sont un signal d'alarme: la Suisse doit agir de toute urgence pour la protection du climat.

Grande était la jubilation en ce dimanche de votation de juin: le regrettable et honteux référendum de l'UDC contre la loi climat était rejeté. Bonne nouvelle, la Suisse va enfin entreprendre quelque chose contre le réchauffement climatique. Mais quoi exactement? Cela reste à définir. La loi fixe l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, tout en restant très vague sur les moyens d'y parvenir.

Un développement dans ce secteur que la Suisse émet près de la moitié de ses gaz à effet de serre.

Ça devient sérieux

Une chose est sûre: des mesures complémentaires sont nécessaires pour atteindre l'objectif climatique. Elles seront définies dans le cadre d'autres lois. Le verdict populaire du 18 juin devrait notamment se refléter dans

«L'interdiction d'importation des voitures à moteur thermique est indispensable pour atteindre nos objectifs climatiques – et de préférence dès 2030.»

Ruedi Blumer

Mais au moins un agenda de réduction et des objectifs intermédiaires ont été définis. Des indemnités ont été admises, lesquelles devraient motiver les propriétaires d'immeubles à penser au climat, par exemple au moment de changer leur chaudière. Au niveau des mesures applicables aux transports, la loi climat reste muette, alors que c'est pré-

les débats parlementaires sur la loi CO₂ – lesquels viennent de débiter. Le but est clair, trouver une bonne solution, mais pas vide de sens: les Chambres fédérales devront avancer sur le fil du rasoir.

Michael Töngi, membre du Comité central de l'ATE et conseiller national Vert siégeant à la Commission des transports, estime

qu'il est possible de faire valoir le oui clair et net de la loi climat. Il admet cependant un certain décalage entre le vote exprimé et les comportements: «La question n'est pas tant de savoir à quel point notre société parle de post-matérialisme, mais à quel point elle le vit. On le voit en politique avec l'extension du réseau autoroutier et dans le privé avec la consommation de biens, de voitures toujours plus grandes et de voyages en avion.» La société fait face à un débat difficile sur la priorisation des domaines d'actions.

Mettre en œuvre le masterplan

Il y a deux ans déjà, l'ATE avait formulé des idées de préservation du climat dans son «masterplan pour un trafic sans énergie fossile», sur la base d'une étude sur la mobilité. Son constat: l'objectif de zéro net ne pourra être atteint que lorsque les transports se seront affranchis de l'énergie fossile. Sans mesures dans les transports aériens et la consommation de carburant – telle qu'une taxe CO₂ – la Suisse n'atteindra pas ses objectifs. «L'interdiction d'importation des voitures à moteur thermique est, elle aussi, indispensable et de préférence dès 2030», relève Ruedi Blumer, président de l'ATE. Il estime tout aussi primordial de renoncer à l'idée d'étendre encore la capacité des autoroutes. Il préconise également une taxe sur la consommation d'énergie des véhicules à moteur.

De même, le covoiturage, les horaires de travail flexibles et le télétravail aideront à atteindre l'objectif fixé. Mais surtout: «Les entreprises et les administrations doivent développer et mettre en œuvre des concepts de mobilité qui renoncent au parking gratuit pour le personnel. En lieu et place, il faut opter pour des vélos, e-bikes et vélos cargos d'entreprise ou des prix avantageux pour les transports publics.»

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



Pour davantage d'informations:
www.ate.ch/sansfossile

Qui s'engage pour le climat?

Par Andreas Käsermann

L'écoring analyse les votes des parlementaires sur les objets les plus importants liés à l'environnement et traités par le Conseil national ou le Conseil des États lors de la dernière législature. Plus les élu-es ont pris fréquemment position en faveur de l'environnement, plus leur score est élevé. Pas moins de 33 conseillères et conseillers nationaux ont approuvé tous les projets favorables à l'environnement, et cinq membres du Conseil des États ont atteint le maximum de points.

Lorsqu'on se penche sur l'appartenance politique des plus sensibles à ces questions, on note que les Vert-e-s, le PS, le PEV, le PVL et Ensemble à Gauche arrivent toujours en tête, leurs élu-es ayant résolument soutenu les projets écologiques. La progression des partis verts au Conseil national il y a quatre ans a permis de remporter davantage de scrutins à la Chambre du peuple. Les lanternes rouges en matière d'environnement sont elles aussi clairement repérables: il s'agit de l'UDC et de la Lega, dont les représentantes font presque toujours barrage aux projets écologiques.

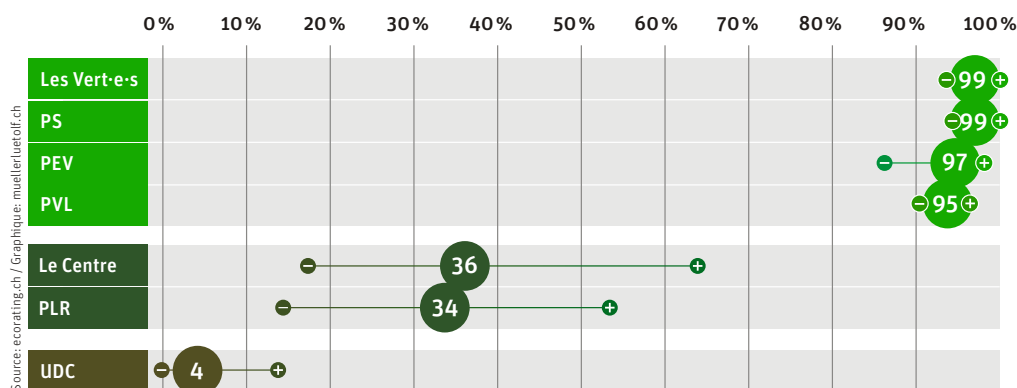
Le PLR progresse, le Centre faiblit

Il est décevant de constater que le PLR et le Centre (issu de la fusion du PDC et du PBD) ont refusé deux projets environnementaux sur trois ces quatre dernières années. Le Centre, autrefois potentiel faiseur de ma-

Élections Le 22 octobre, la Suisse est appelée aux urnes pour renouveler son Parlement. Mais que pensent les élu-es des questions environnementales et quel poids les partis accordent-ils à celles-ci? L'écoring permet d'y voir plus clair et de faire les bons choix lors du scrutin.

Écoring des partis 2019–2023

Attitude favorable à l'environnement, moyenne des partis en %



- ⊕ Membre du parti le/la plus favorable à l'environnement au Conseil national
- ⊖ Membre du parti le/la moins favorable à l'environnement au Conseil national

Les partis EàG, UDF, Lega dei Ticinesi et PDT n'ont pas été pris en compte pour des raisons de place

son ancienne présidente Petra Gössi n'était visiblement pas qu'une promesse creuse de dimanche électoral. Cela dit, l'ensemble des député-es PLR ne sont pas, et de loin, sensibles à la protection du climat, et certaines n'ont pas émis un seul vote en faveur de l'environnement.

Bilan mitigé à la Chambre haute

Nettement moins sensible à l'écologie que lors de la précédente législature, le Conseil

Plus les élu-es ont pris fréquemment position en faveur de l'environnement, plus leur score est élevé.

rités dans les questions d'écologie, a vu son score environnemental diminuer de près de 13 % par rapport à la dernière législature.

Le PLR a néanmoins progressé notamment sur les questions climatiques, améliorant son score de 12 %. L'inflexion verte imprimée à la politique climatique du parti par

des États a véritablement freiné la politique environnementale en faisant échouer moult projets ces quatre dernières années et en réduisant à néant nombre d'avancées du Conseil national. ■

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

Au sujet de l'écoring

L'écoring est une initiative de l'ATE, Greenpeace, Birdlife, Pro Natura, de la SES et du WWF, organisations partenaires qui composent l'Alliance-Environnement. Ce classement analyse le positionnement environnemental des élu-es du Parlement lors des scrutins, y compris de celles et ceux qui ont démissionné en cours de législature ou qui ne se représentent pas aux élections de 2023. L'écoring est publié chaque année et propose un bilan de la législature écoulée en année électorale, de manière à aider les votant-es à faire le bon choix. Au cœur de ce cahier, vous trouverez un encart de l'Alliance-Environnement sur les élections, présentant les promesses électorales des candidat-es de votre canton au Conseil des États.

Plus d'infos sur www.ecoring.ch

Bidouiller – avec l’horaire ou le vélo

Vélo et train Se lancer dans un tour à vélo en Europe au départ de la Suisse et revenir en train? Une entreprise aux allures de vacances idéales, mais qui recèle des complications insoupçonnées dans certains pays.

Par Selim Egloff



Qui dit autres pays, dit autres pratiques d'embarquement du vélo dans le train. Y a-t-il un espace dédié à bord? Faut-il un billet spécial? Faut-il réserver? Y a-t-il des alternatives que j'ignore? Y a-t-il de la place libre et comment réserver?

En principe, la règle suivante s'applique: plus le train est rapide et va loin, plus com-

En Suisse, un vélo emballé est accepté comme bagage. A l'étranger, les dimensions maximales sont différentes.

pliqué sera la procédure d'embarquement. Ce n'est cependant pas une raison pour se décourager. Souvent les trains régionaux sont d'excellents substituts. Après un long tour à vélo, la lenteur d'un train régional est presque une récompense. Finalement, en choisissant une telle formule de voyage, c'est bien aussi pour pouvoir admirer le paysage.

Les personnes qui, par manque de temps, préféreront subir le choc culturel des trains à grande vitesse, devront se soumettre au démontage du vélo et à son rangement dans une housse de transport. Les dimensions maximales pour le transport dans une housse varient d'un pays à l'autre. Pour la plupart des vélos, le démontage des deux roues est requis et parfois même aussi du guidon, des garde-boues et des porte-bagages.

Franchir les frontières

Les trains internationaux à réservation obligatoire sont riches en complications. De nos jours encore, le billet vélo international ne s'obtient qu'au guichet d'une gare ou par téléphone. De même, la disponibilité des espaces vélo en trafic transfrontalier ne peut pas être consultée en ligne. Les TGV Lyria, qui circulent en Suisse, ne disposent pas même d'espaces vélo, contrairement aux compositions usuelles de la SNCF. Dans ce cas, la meilleure solution est de passer la frontière à bord d'un train régional ou simplement de remonter sur son vélo ce qui permettra d'éviter d'être victime du système de réservation international. ■

Selim Egloff est chargé de projet au sein de l'équipe Politique des transports de l'ATE Suisse. Il est devenu expert dans l'art de ranger son vélo de manière à ce qu'il tienne dans le porte-bagages des trains.

Davantage d'infos sur l'embarquement du vélo en Europe sur www.europeentrain.ch/conseils/velo-dans-le-train

Aperçu des systèmes des pays voisins

Italie

EC (CFF): espaces vélos disponibles, réservation au guichet ou sur la hotline CFF.

Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca,

Italo: pas d'espace vélo; les vélos démontés et emballés dans des housses sont acceptés, pour autant qu'ils entrent dans l'espace pour les bagages (80x110x45 cm).

Intercity: quelques liaisons (estampillées Intercity Green) disposent d'espaces vélos sur réservation. Infos sur www.trenitalia.it (seulement sur la page en langue italienne!).

Intercity Notte: pas d'espace vélo disponible; les vélos démontés et emballés sont acceptés, pour autant qu'ils entrent dans l'espace bagages. Conseil: places libres dans les secteurs compartiments single.

Trains régionaux: en principe permis; infos à ce sujet sur les horaires. Le billet vélo s'achète à l'automate pour le prix de 3,50 euros.

Autriche

RJ/RJX/IC/EC: réservation et billets sur www.oebb.at (aussi de/vers Zurich)

Nightjet: réservation sur www.oebb.at ou www.nightjet.com ou au guichet en Suisse. Seulement 3 places par train.

Trains régionaux: embarquement du vélo autorisé, sous réserve de place. Billets à l'automate ou sur www.oebb.at.

Allemagne

ICE/IC/EC: réservations au guichet par téléphone pour les liaisons internationales et pour le trafic intérieur, réservations sur www.bahn.de.

Trains régionaux: embarquement du vélo aussi sans réservation. Les prix varient fortement selon les communautés tarifaires – s'informer sur place.

Nightjet: achat et réservation au guichet en Suisse ou sur www.nightjet.com. Seulement 3 places par train; pour Amsterdam, 13 places.

France

TGV Lyria: pas d'espace vélo

TGV intérieur: réservation d'espaces vélo au guichet en Suisse ou sur www.sncf-connect.fr (sur les TER Genève-Lyon et Bâle-Mulhouse, la réservation n'est généralement pas obligatoire).

Trains régionaux: embarquement généralement sans réservation obligatoire. Durant l'été, une réservation est nécessaire sur quelques liaisons (souvent de/vers Paris), via www.resatercyclo.fr.

Intercité Nuit: les trains de nuit de la SNCF disposent généralement d'espaces vélo – réservation et infos sur la disponibilité via www.sncf-connect.fr.

«Nous visons une multiplication par dix»

Autopartage Posséder sa propre voiture est rarement dans l'intérêt de l'économie publique, des consommateur·rices ou de l'environnement. Avec l'autopartage, tout le monde y gagne. Interview de Thomas Marty, de l'Office fédéral de l'énergie, sur le potentiel des véhicules en partage.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



Thomas Marty, expert mobilité à l'OFEN.

Thomas Marty, où se situent les limites entre posséder, louer et partager?

D'un côté de l'éventail, il y a le véhicule détenu en propre et de l'autre, les offres de partage. Pour ces dernières, il peut s'agir aussi bien d'une voiture que d'un vélo, que j'emprunte pour un trajet ou que je paie au kilomètre. La location se situe entre les deux.

Nous sous-estimons les coûts d'une voiture privée. Pourquoi est-ce ainsi et quelle règle s'applique?

Les coûts réguliers, en particulier les frais de carburant, sont faciles à estimer. Au niveau des assurances et de l'entretien, mais surtout de l'amortissement, nous nous trompons souvent lourdement. Une récente étude allemande indique que les coûts mensuels sont environ le double de ce qu'estiment leurs propriétaires. Il en découle des choix de moyens de déplacement qui ne sont pas économiquement judicieux. Pour une personne qui parcourt avec sa voiture moins de 10000 kilomètres par année, la louer à l'heure est plus intéressant que d'en être propriétaire. Curieusement, peu de gens font ce calcul: l'économie comportementale révèle que nous

nous laissons souvent davantage guider par nos émotions et par nos habitudes.

Se partager un véhicule peut-il aider à rompre avec ces habitudes?

Environ 30 % des trajets en voiture sont inférieurs à 3 kilomètres! Si elle est parquée devant ma porte, je vais l'utiliser par habitude, même pour de petits déplacements. Une fois client d'un service d'autopartage, j'y recourrai seulement si le voyage à vélo ou en transports publics – même moins cher – est plus pénible. Il est probable alors que je n'utiliserai plus la voiture tous les jours, mais de temps à autre.

Qu'en est-il des vélos et des trottinettes en partage?

Ces systèmes de partage permettent la combinaison de divers modes de transports. Typiquement, cette clientèle est aussi la clien-

te de la location de vélos et de trottinettes. Lapidation des ressources n'est ni dans l'intérêt de l'économie publique, ni dans celui des consommateurs et consommatrices, et encore moins dans celui de l'environnement. Nous savons qu'en moyenne, une auto en partage en remplace 11 privées. Sans parler du gain de place: les voitures en stationnement accaparent des surfaces énormes.

Le vélo en libre-service rend-il mon propre vélo superflu?

Si je parcours souvent le même trajet, c'est plus agréable d'avoir mon propre vélo. Dans une ville étrangère, en revanche, il peut être intéressant de parcourir le dernier kilomètre à l'aide d'un engin de micromobilité. Sachant combien de vélos il est possible de parquer dans les nœuds de transports, il est clair que le gain de place des vélos en partage est un avantage.

Nous savons qu'en moyenne, une auto en partage en remplace 11 privées.

tielle des transports publics. Les longs trajets s'effectuent en train et le premier et le dernier kilomètre se parcourent à vélo ou en trottinette en libre-service, et à la campagne en autopartage.

Quel est le potentiel de réduction de consommation d'énergie et de pollution des systèmes de partage?

Comme l'offre d'autopartage permet de se déplacer moins en voiture et davantage avec les transports publics ou le vélo, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre diminuent fortement. Autre aspect important: le taux d'utilisation. Une voiture privée est immobile 23 heures par jour et quand elle roule, le taux d'occupation moyen est de 1,5 place (sur 5). Une telle di-

Le concept de partage est-il aussi pertinent à la campagne?

À la campagne, l'autopartage et les vélos cargos en libre-service peuvent avant tout remplacer la deuxième ou la troisième voiture d'un ménage. Les bus à la demande ont aussi un grand succès. Mais pour les fournisseurs de libre-service, la campagne est rarement rentable. Ici, les communes peuvent jouer un rôle important, sans devoir beaucoup investir.

Quel est le potentiel de développement de l'offre de véhicules en partage?

Ces dernières années, la croissance est exponentielle et le potentiel loin d'être épuisé. Dans l'étude «Shared-Mobility-Agenda 2030», nous visons une multiplication de l'utilisation par dix. ■

Couverture complète pour le vélo et la voiture

Par Michele Diso et Philipp Geering

Assurances La fin de l'année approche à grands pas. L'occasion idéale pour faire le point sur son portefeuille d'assurances, comparer les prestations et vérifier que la couverture est optimale – pour sa voiture et son vélo – auprès d'un assureur qui se soucie de l'environnement.

L'ATE propose une vaste palette d'assurances bien dimensionnées pour les besoins de ses membres. Nous passons ci-dessous en revue l'offre de produits d'assurances dans le domaine des véhicules à moteurs, ainsi que l'éventail des assurances pour vélo. Vous y découvrirez les avantages de penser à un changement de prestataire.

La pratique du vélo est à la mode. Le vélo est d'ailleurs toujours plus utilisé comme moyen de transport pour d'assez longs trajets. Les personnes au guidon d'un vélo électrique, en particulier, parcourent de grandes distances. Mais pour pouvoir profiter de son deux-roues le cœur léger, il est important de savoir qu'il est parfaitement à l'abri des risques et ce, qu'il s'agisse d'un vélo de course flambant neuf, d'un petit bijou antique ou

d'un e-bike. Comment procéder? Souscrire une assurance auprès d'une association de mobilité écologiste telle que l'ATE est une bonne solution: d'une part, l'ATE se charge de la couverture de votre vélo et, d'autre part, elle se bat pour que les intérêts des cyclistes soient mieux pris en compte dans la politique des transports de demain.

Les propriétaires de voiture qui l'utilisent avec parcimonie et dans le respect de l'environnement ont d'autant plus intérêt à comparer les primes. Cela permet non seulement de faire des économies intéressantes, mais également de porter son choix sur une assurance qui récompense une conduite écologique. Un argument qui parle en faveur du passage d'un prestataire classique à une association de mobilité écologiste. Par une adhé-

sion à l'ATE, vous devenez automatiquement membre d'une communauté écologiste qui s'investit pour donner forme à une mobilité durable. ■

Michele Diso et Philipp Geering sont les co-responsables du département Assurances de l'ATE.

Une offre étendue

Outre ses assurances vélos et voiture, l'ATE propose un vaste éventail: protection juridique, responsabilité civile, assurance maladie et même une assurance animaux domestiques.

Plus d'infos sur:
www.ate.ch/assurances



L'assurance vélo ATE

L'idée du tout en un a déjà fait ses preuves dans bien des domaines et l'assurance vélo n'y fait pas exception. Le portefeuille des assurances vélo de l'ATE en est un bel exemple. Indépendamment du type de vélo, l'ATE offre des solutions d'assurance sur mesure, afin de garantir la meilleure couverture de votre deux-roues. Ce qui rend cette assurance vélo particulièrement intéressante, ce sont les modèles individuels d'assurance. Alors qu'une famille devra probablement assurer plusieurs vélos, une personne seule aura peut-être besoin d'une solide assurance vol pour son vélo électrique high-tech. Les assurances vélo de l'ATE tiennent compte de ces différences et permettent de moduler sa police d'assurance selon ses besoins spécifiques. Un autre avantage de l'assurance ATE vélo est sa souplesse. Comme elle couvre tous les types de vélos, leurs propriétaires peuvent avoir la certitude qu'elle s'applique à tous les scénarios possibles. Cette souplesse touche aussi l'étendue de la couverture, qui va du vol aux dégâts dus à un accident, en passant par la responsabilité civile.



De l'intérêt? Vous trouverez d'autres informations sur www.ate.ch/assurances-velo



© ATE/Ruben Ung



Assurance voiture ATE

Il serait logiquement temps de considérer que l'assurance voiture n'est plus une nécessité, mais plutôt une chance de concilier attitude écologique et déplacements. Qui plus est, l'avantage financier n'est pas à négliger, puisque le style d'utilisation de la voiture se reflète dans les primes d'assurance: nous offrons depuis peu l'assurance MyWay ATE aux personnes qui roulent très peu. La prime de l'assurance voiture est calculée au kilomètre près et fonctionne selon le principe «rouler moins, payer moins» – elle ménage ainsi à la fois le porte-monnaie et l'environnement.

De l'intérêt? Vous trouverez davantage d'infor-

mations sur MyWay ATE sur
www.ate.ch/myway



© AdobeStock/Halpoint

ANNONCE



3.25% d'intérêts* en investissant dans la production d'énergie solaire

Avec une durée de cinq ans (01.11.23 – 31.10.28) et un rendement de 3.25%, le nouvel emprunt d'Edisun Power, un producteur suisse d'électricité solaire coté en bourse, représente une opportunité d'investissement attrayante et durable. En souscrivant à l'emprunt obligataire jusqu'au 24.10.23, vous apportez également une précieuse contribution à un approvisionnement énergétique climatiquement neutre.

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

Plus d'informations sous:



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

Réduisons l'impact de nos trajets

Par Viviane Barben

«**D**éplaçons-nous sans nuire au climat!» C'est selon cette devise que se déroule le Public Challenge 2023, un défi-concours qui s'adresse à la population de la Suisse entière. Lancé il y a quatre semaines, il se ter-

Le «Challenge ATE Week-end» incite à produire moins de 3,4 kilogrammes de CO₂ au cours du week-end.

minera le 8 octobre. Divisé en petits «sous-challenges», pour mieux changer les choses en grand. Du 2 octobre au 8 octobre, l'ATE organise deux de ces douze programmes: le «Challenge ATE Weekly» invite à émettre moins de CO₂ d'une semaine à l'autre. L'app «Swiss Climate Challenge» permet de calculer les émissions effectives. Quant au «Challenge ATE Week-end», il incite à produire moins de 3,4 kilogrammes de CO₂ au cours du week-end: assez pour faire Genève – Saint-Gall en train ou 18 kilomètres en voiture.

Le projet a été initié par Swisscom et mis en œuvre avec le soutien de l'ATE et d'autres partenaires. Les participantes et participants à ce défi public ont pour mission de comprendre, de comparer et d'améliorer leurs habitudes de mobilité à l'aide d'une application pour smartphone – avec, en toile de fond, le défi global de combattre le réchauffement climatique.

Le moins sera le mieux

L'objectif commun est de parvenir à une réduction d'un million de kilos de CO₂. Pour cela, les participantes et participants devront tenter de se placer en-dessous de la moyenne suisse d'émissions (9,5 kilos de CO₂ par jour). Le bilan de CO₂ de leur mobilité personnelle sera calculé à l'aide de la banque de données Mobitool de l'Institut Paul Scherer.

L'app «Swiss Climate Challenge» affiche un graphique simple de l'évolution de la mo-

bilité des participantes et participants. Cet outil logiciel fournit encore d'intéressantes informations sur divers sujets. Par exemple: quel est le moyen de transport le moins nuisible si l'on prend en compte la fabrication,

l'élimination du véhicule et l'entretien? Ou encore: qu'entend-on par zéro émission nette et quelle est l'efficacité énergétique des voitures électriques par rapport aux modèles usuels?

Tout le monde y gagne

Les participantes et participants ne s'efforceront pas en vain d'atteindre l'objectif commun – la réduction des émissions – puisque que de jolies récompenses les attendent. En effets, les «points verts» récoltés donneront droit au tirage au sort de prix qui favorisent un style de vie durable, par exemple, une housse pour le transport du vélo dans le train.

Le projet sera accompagné par des ambassadeurs et ambassadrices du climat. Yves Chatton, le représentant de l'ATE, n'en doute pas: «Des comportements durables en matière de mobilité profitent à chacun-e comme à la société. Grâce au Public Challenge 2023, j'aurai une bonne vue d'ensemble de ma mobilité et de ses émissions et je verrai où il y a un potentiel d'amélioration.»

Défi Relever des défis, engranger des points et réfléchir sur son propre comportement: c'est, en résumé, la vocation du Public Challenge 2023. L'ATE participe au projet. Et vous?

Un effet considérable

Le Public Challenge est la suite du Swiss Climate Challenge, réalisé en 2021 par Swisscom. Il offre un espace ludique qui permet de sensibiliser un grand nombre de personnes à l'importance d'un style de vie durable. Il vaut la peine de rejoindre le mouvement maintenant encore – chaque personne qui y participera nous rapprochera de l'objectif de cette année. Nous n'avons aucun doute: c'est par de petits changements dans nos habitudes de mobilité que nous changeons les choses en grand. ■

Viviane Barben travaille dans l'équipe Communication de l'ATE. N'ayant pas de voiture, elle parvient à limiter l'empreinte carbone de ses déplacements.



Comment participer:

Téléchargez l'application et participez au Public Challenge 2023: challenge.swissclimatechallenge.ch



© mag/www.uli-uhu.ch

Uli Uhu et ses amis font comme l'auteur de ce texte et se déplacent à vélo en ville.

nuer d'environ 10 % pendant six ans à partir de 2021. Ruedi Blumer s'en souvient: «Dans la région, beaucoup de gens redoutaient le chaos en ville.» Le canton et la Confédération ont donc lancé en 2021 une coûteuse campagne d'information. Sensibilisées, plus d'une cinquantaine d'entreprises ont remis des billets de transports publics à prix réduit à leur personnel. Apps d'information, radio, SMS et médias sociaux ont servi à interpeller directement la population. Et «Fredri Vogl», mascotte et personnage de bande dessinée créé pour la campagne, serinait allégrement: «Tout le monde s'y met! Ne laissons aucune chance aux bouchons!»

Argument contre l'extension

La circulation a baissé de 13 % aux heures de pointe, on a constaté un report partiel des déplacements vers les transports publics, et une part du trafic s'est tout simplement évaporée. Aucune surcharge du réseau routier environnant n'a été relevée. «L'OFROU a très efficacement balayé son propre argument de l'augmentation inéluctable du trafic. Des mesures intelligentes ont même permis de l'inverser», sourit Ruedi Blumer. «L'ATE n'aurait pas pu faire mieux avec «Uli Uhu», le personnage de BD imaginé en réaction.»

En science des transports, un tel phénomène s'appelle «évaporation du trafic» ou «trafic déduit». On le définit comme la réduction et le transfert modal des déplacements, grâce à l'adaptation du comportement d'usagers et usagers quand les conditions changent. Un aspect important à cet égard est la communication vis-à-vis des personnes concernées ainsi que la prévention du trafic d'évitement, ce que la saturation du réseau routier garantissait déjà à Saint-Gall. Mais la Confédération et les cantons restent sourds aux conclusions scientifiques, préférant s'en tenir mordicus à leurs programmes d'extension dans toute la Suisse. Contre la volonté de l'ATE et, à Saint-Gall, du Parlement de la ville. «Il est donc logique de lancer un référendum», réagit Ruedi Blumer. ■

Quand le trafi s'évapore

Autoroutes La croissance effrénée du trafic automobile n'est pas inéluctable, ainsi que le prouvent plusieurs exemples. Gros plan sur un goulet d'étranglement. Par Selim Egloff

À Saint-Gall, à hauteur du tunnel sous le Rosenberg, l'A1 est une autoroute urbaine. Les bouchons y sont fréquents, surtout aux entrées dans la ville et à ses sorties. Ruedi Blumer, président de l'ATE, en connaît la cause principale: «Le système de transport en ville est surchargé, incapable d'absorber autant de voitures.»

Dans le cadre du développement du réseau des routes nationales, la Confédération planifie à cet endroit de supprimer le goulet d'étranglement pour 1,25 milliard de francs. De nouveaux tunnels et une nouvelle sortie reliée directement au centre-ville doivent remédier au surplus de trafic. Or, l'espace disponible dans le chef-lieu restera le même. «Même la planification test réalisée par le canton a montré que les rues ne pourront pas assimiler la circulation supplémentaire ainsi générée», soupire Blumer. Pourtant, la Confédération et le canton continuent de voir dans le bétonnage la seule solution aux problèmes du trafic individuel motorisé.

Les inquiétudes sont montées d'un cran quand on s'est rendu compte qu'à cause des travaux, la capacité de l'autoroute allait dimi-

Étude scientifique

Une thèse de doctorat – collaboration entre Transitec et le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'EPFL – porte sur quatre années d'investigation pratique et scientifique du phénomène d'évaporation du trafic: infoscience.epfl.ch/record/297524

Selim Egloff est chargé de projet pour la politique des transports à l'ATE. Il suivait les conseils de «Fredri Vogl» bien avant que l'OFROU les ait approuvés, se déplaçant en ville à vélo.



© Camille Mariton

Le 30 septembre, nous retournons dans la rue pour le climat – comme ici, en 2019.

Dans la rue pour le climat

jeuneate

La crise climatique s'est brutalement rappelée à son bon souvenir. Pourtant, les sondages nous prédisent un glissement à droite aux prochaines élections. Manifestons à Berne pour le climat le 30 septembre! Nous n'avons plus le choix.

Par Dominik Beeler

Les forêts d'Europe sont en feu. Les médias nous montrent des images de torrents de grêle envahissant les rues. Ce mois de juillet aura été, pour la planète entière, le plus chaud jamais enregistré depuis le début

Cet argent, qui devrait assurer l'avenir de notre génération, est investi dans des infrastructures parfaitement inutilisables pour les transports respectueux du climat de demain.

des mesures et, selon les scientifiques, le plus chaud depuis des millénaires. L'Afrique de l'Est souffre d'une sécheresse catastrophique et l'Uruguay annonce l'effondrement imminent de son système d'approvisionnement en eau potable. La crise climatique est une réalité et s'est mue en danger mortel.

Des idées d'une époque révolue?

En dépit de cette grave évolution, les sondages sur les prochaines élections fédérales nous prédisent un sombre scénario. Après les élections de 2019, favorables au climat, nous risquons d'assister à un glissement à droite, préfigurant tout sauf la conduite d'une poli-

tique raisonnable pour le climat. Les actuels projets d'extensions routières à plusieurs milliards de francs nous laissent imaginer le pire. Au lieu de poser les fondements d'une mobilité durable et sociale, des milliards se-

ront investis dans des concepts de transports datant du dernier millénaire.

Cet argent, qui devrait assurer l'avenir de notre génération, est investi dans des infrastructures parfaitement inutilisables pour les transports respectueux du climat de demain. Autrement dit, une politique qui contredit les objectifs climatiques clairement adoptés par la population lors des dernières votations.

La clé est en nos mains

Une bonne nouvelle malgré ces sinistres perspectives: peut-être ne devons-nous pas en arriver là. En effet, nous allons combattre

cette dilapidation de nos milliards dans des projets routiers par le lancement d'un référendum. En outre, par une manifestation nationale pour le climat, le 30 septembre à Berne, nous démontrerons que la préservation du climat reste une urgence absolue pour la population. Ce n'est pas un hasard si cette question est en tête des préoccupations des gens. Réconfortons-les! Montrons-leur qu'ils ne sont pas seuls! La clé est entre nos mains pour retourner la tendance via les urnes.

Pour réussir, nous avons besoin de vous toutes et tous – en manifestant haut et fort le 30 septembre sur la Place fédérale, en récoltant des signatures pour le référendum et en allant voter le 22 octobre. Ensemble, nous parviendrons à faire émerger des élections 2023 un parlement pro-climat. Un parlement qui sache enfin honorer nos engagements internationaux en matière de sauvegarde du climat, afin que notre génération connaisse un avenir digne d'être vécu – pendant qu'il est encore temps! ■

Dominik Beeler est co-président de la JeuneATE.

Entre devoir et égard

Vélo Piste libre pour les cyclistes? Trottoirs réservés exclusivement aux piéton-nes? Ni l'un, ni l'autre: l'espace restreint de la chaussée génère des conflits quotidiens. En appliquant le principe «les plus fort-es respectent les plus faibles», on pourrait éviter bien des querelles.

Par Christine Steinmann



© ATE/Ruben Ung

Les chemins partagés appellent au respect mutuel, selon nos conseils dans l'encadré.

Sur le trottoir, les piéton-nes se font parfois bousculer et craignent pour leur sécurité. Les cyclistes, de leur côté, se sentent menacés par le nombre croissant d'automobiles et ont parfois tendance, par prudence, à circuler sur le trottoir. Les personnes qui ne s'attendent pas à ces incursions sont désarçonnées, ce qui suscite malaise et indignation. Il s'agit bien d'une infraction aux règles de la circulation et d'un non-respect de la signalisation. La question se pose cependant: ce phénomène est-il nouveau?

En fouillant un peu dans le passé, on peut constater que l'éditorial de «Velojournal» de 1993 était déjà consacré à ce sujet: «Le conflit qui s'amplifie entre piéton-nes et cyclistes est l'expression d'une lutte territoriale toujours plus dure pour l'utilisation de nos surfaces de transport. Un conflit qui, soit dit en passant, élude le vrai problème: des voitures toujours plus rapides et puissantes s'approprient une part croissante de l'espace public sur le dos des plus faibles.»

Chaos sur le trottoir

Depuis le début des années 2010, les vélos électriques ont connu un essor rapide et font à présent partie du paysage routier. À cela s'ajoutent les trottinettes et planches à roulettes électriques, souvent en libre-service, qui inondent les surfaces habituellement réservées à la mobilité piétonne. Ces engins à la mode circulent volontiers illégalement sur les trottoirs. Ces pratiques angoissent les personnes âgées en particulier, dont la capacité de réaction n'est pas la même que celle des jeunes. Les vélos électriques qui traversent les zones de rencontre à (trop) vive allure sont aussi un problème. Ces comportements ont pour effet de dissuader les personnes âgées à sortir de chez elles.

Une des raisons du non-respect des règles par les cyclistes est l'absence d'infrastructure avec réseaux de pistes séparées. La seule solution réaliste découlera des projets d'extension des réseaux de voies cyclistes rapides et attrayantes, tant pour les déplacements pendulaires que pour les loisirs. C'est le seul

moyen d'éviter que les vélos, les trottinettes électriques et autres ne se retrouvent sur les trottoirs et les chemins piétons. Jusqu'à ce moment-là, il n'y aura rien d'autre à faire que de se respecter mutuellement et de céder parfois la priorité – que l'on soit à pied ou à vélo.

Égards plutôt que confrontation

Comment entretenir une culture de cohabitation prudente et attentive? Sur les surfaces de circulation partagées, les cyclistes ne doivent pas, à l'évidence, chasser à grands coups de sonnettes les personnes à pied qui se trouvent sur leur trajectoire. Le mieux, en cas d'exiguïté de la piste, est de ralentir, de garder suffisamment d'écart et de signaler sa présence par un grand «Bonjour!» avant de dépasser. Un souriant «Merci!», complètera agréablement le tableau. À l'inverse, si les piéton-nes apprécient ces égards, il serait bon de le manifester par un geste de bonne humeur. ■

Christine Steinmann est responsable de projets de sécurité routière à l'ATE Suisse. Cycliste passionnée et grand-maman, elle comprend bien les deux points de vue.

Conseils pour les cyclistes

- Respecter les interdictions de circuler.
- Saluer les gens est sympathique et exprime le respect.
- Piste cyclable sur le trottoir: ralentir, signaler sa présence à temps et dépasser avec un bon mètre d'écart.
- Les plus fort-es respectent les plus faibles et les plus rapides respectent les plus lent-es.

Conseils pour les piéton-nes

- En cas d'exiguïté, laisser suffisamment d'espace pour les cyclistes et ne pas marcher au milieu du chemin.
- Les personnes prises en défaut sur leur deux-roues ne sont pas toutes irrespectueuses et ne doivent pas nécessairement être réprimandées.



Vous trouverez les principales règles sur www.ate.ch/regles-velo



© Mobility Coopérative

Un exemple de label Clean Fleet Or à suivre: la flotte de voitures de Mobility.

Flottes d'entreprises: on peut faire mieux

Mobilité des entreprises Un sondage de l'organisation Clean Fleet révèle l'énorme potentiel d'amélioration des flottes de véhicules d'entreprises en matière de préservation du climat.

Par Martin Winder

En Suisse, près de 69% des émissions de CO₂ du secteur des transports sont dues aux voitures de tourisme et 8% aux utilitaires légers. La moitié des voitures de tourisme neuves mises en circulation – et une grande partie des utilitaires – sont des véhicules d'entreprises. Comme le kilométrage moyen de ces véhicules est très supérieur à la moyenne,

100 entreprises interrogées comptabilisaient les émissions de CO₂ de leur flotte de véhicules. Plus de 60% d'entre elles n'avaient pas fixé d'objectifs «écologie» pour leur flotte. Cet aspect préoccupe d'ailleurs moins les entreprises qu'en 2015. Ainsi, en 2022, 45% d'entre elles connaissaient les prescriptions légales en matière d'émissions de CO₂ des

L'organisation Clean Fleet conseille les entreprises dans leurs efforts de conversion de leur flotte.

une forte proportion des émissions de CO₂ du secteur des transports leur est imputable.

En conséquence, la contribution aux efforts de préservation du climat de la part des entreprises qui optent pour le passage à la motorisation électrique est tout sauf négligeable – un potentiel qu'il s'agit d'exploiter sans plus attendre. L'organisation Clean Fleet conseille les entreprises dans leurs efforts de conversion de leur flotte. En outre, elle décerne des distinctions aux entreprises dont la contribution est particulièrement méritoire: le label argent pour le passage à la neutralité carbone de véhicules neufs de la flotte d'ici 2034, le label or d'ici 2033 et platine d'ici 2030.

Méconnaissance du potentiel

Un sondage en ligne réalisé par Clean Fleet en 2022 a révélé que 19% seulement des

voitures neuves – contre 77% en 2015. Cela peut s'expliquer par le fait que, ces dernières années, les entreprises ont été plus fortement confrontées aux problèmes en lien avec la pandémie de Covid-19, la chaîne d'approvisionnement, l'inflation et les tensions géopolitiques.

Un défi articulier pour les PME

Pour les petites et moyennes entreprises (PME), principalement, le défi est d'importance. En l'absence de spécialistes du sujet dans l'entreprise, les connaissances en matière de durabilité font défaut. Au niveau de l'acquisition des véhicules, elles manquent d'expérience sur les questions de motorisation, de fournisseurs de courant et de tarifs, de systèmes de recharge et de fiscalité. Elles savent toutes que l'électromobilité est la so-

lution d'avenir. Pourtant, les entreprises, tout comme les pouvoirs publics, peinent à opérer la conversion.

Une étude menée par l'assureur AXA en 2021 donne un résultat comparable: une entreprise sur huit admettait connaître l'ampleur de ses émissions de CO₂. Les meilleurs chiffres obtenus par le sondage de Clean Fleet s'expliquent par le fait que les entreprises interrogées sont plus intéressées par les questions d'écologie – près d'un tiers d'entre elles sont membres du réseau pour l'économie durable (öbu).

Martin Winder est chargé de projets en politique des transports à l'ATE Suisse.

Davantage d'informations sur www.cleanfleet.ch

Précurseur en Emmental

eco auto.info L'imprimerie Vögeli SA, dans l'Emmental, livre ses produits à l'aide d'un utilitaire électrique. Mais les livraisons ne sont pas le seul aspect écologique de l'imprimerie, dans un autre secteur elle est même championne du monde...

Par Maria Marty

Devant les ateliers de l'imprimerie Vögeli SA à Langnau (BE), les trois stations de recharge pour véhicules électriques ne passent pas inaperçues. En longeant le parking, on aboutit à la salle de réception où sont exposés divers produits de l'entreprise. Les prospectus et emballages qui y sont présentés sont, à l'évidence, intéressants et innovants. Mais c'est surtout leur composition qui les rend très particuliers: si ces produits finissaient leur vie dans la nature, ils se dégraderaient sans laisser le moindre résidu nocif.

Cette imprimerie peut se targuer d'être la plus durable au monde. Elle est, en effet, la première à avoir obtenu le label Cradle-to-Cradle-Certifi d™-GOLD. Ce certificat est décerné aux entreprises dont les circuits de production sont courts et dont les matériaux utilisés ne génèrent pas de déchets. En outre, en matière d'émission de substances toxiques, c'est la tolérance zéro qui s'applique et l'énergie consommée doit être à 100 % renouvelable. Pour Renato Vögeli, son directeur, la durabilité s'inscrit en lettres d'or: «Au départ, nous nous sommes surtout préoccupés de produire dans des conditions d'efficacité énergétique maximale. En cours d'optimisation de notre production, nous avons découvert et adopté le principe de Cradle-to-Cradle.»

Diesel, non merci!

L'entreprise a acquis ses premières voitures électriques en 2017. Depuis lors, sa flotte de véhicules de service compte trois Teslas et une BMW i3. En 2022, une voiture de livraison électrique Ford E-Transit est venue remplacer le vieux modèle diesel. Alors que le personnel était habitué à effectuer les livraisons au volant de l'utilitaire diesel, personne, pour rien au monde, ne voudrait revenir en arrière. «Notre personnel n'a eu à déplorer aucune limitation d'utilisation. Bien au contraire, tout le monde apprécie la meilleure qualité de l'air et la diminution du bruit», explique Renato Vögeli.

Encourager la transition

En 2017 déjà, l'imprimerie s'était dotée de sa propre station de recharge, alimentée par l'installation photovoltaïque sur le toit de l'usine. Une recharge complète dure huit heures – une opération aisément effectuée de nuit. En outre, trois des bornes peuvent être utilisées pour des voitures externes à l'entreprise. «Elles sont aussi à la disposition de nos collaborateurs et collaboratrices, ce qui peut les aider à se décider à passer à l'électromobilité pour leur usage privé», précise encore Renato Vögeli, en pointant du doigt la Tesla d'un employé.

Pour les entreprises qui envisagent de passer à l'électromobilité, Renato Vögeli conseille «de bien analyser au préalable les

besoins et de choisir l'utilitaire en conséquence». Vögeli SA a eu la chance de trouver le modèle adéquat auprès d'un garagiste de la localité. Il a mis le Ford E-Transit à disposition de l'imprimerie pendant une semaine à titre d'essai – et l'essai a été convainquant. ■

Maria Marty est stagiaire à l'ATE Suisse et étudie la géographie. Dans son temps libre, elle aime se rendre à la montagne.

Pour Renato Vögeli, directeur de l'imprimerie Vögeli SA, la durabilité est centrale.

Le Ford E-Transit est rechargé durant la nuit sur le site de Vögeli SA et est prêt au départ le lendemain.



© ATE/Viviane Barben

atejunior

EST-CE QUE TU
SAVAIS ÇA?



À cause des changements climatiques, l'air de la planète devient toujours plus chaud. Parce que la route chauffe au soleil, tout le quartier devient très chaud.

Les arbres rafraîchissent l'air de plusieurs degrés. Ils font de l'ombre sur les routes, les trottoirs et les maisons.

C'est pourquoi il est important de planter beaucoup d'arbres dans les villes et les villages!



DÉCOUVRE TON QUARTIER

Quelles sortes d'arbres poussent dans ton quartier? Récolte des feuilles d'automne avec tes camarades. Qui arrivera à deviner en premier de quel arbre elles proviennent?

On rencontre souvent ces arbres dans les villes et les villages:



l'érable plane



le tilleul



le marronnier

MON JEU PRÉFÉRÉ

Chaque enfant s'appuie à un arbre et un seul reste au milieu. Il appelle: «Arbres, entrez dans la danse!» C'est le signal pour que chaque enfant change d'arbre le plus vite possible, pendant que celui du milieu essaie d'en toucher un. Le premier qui se fera toucher prendra alors sa place au milieu.

À bientôt,
LOU

CONCOURS: DESSINE LE QUARTIER DE TES RÊVES

Tirage au sort de 2 x 2 entrées gratuites au Papiliorama. Envoie-nous ton dessin jusqu'au 18 octobre à: Magazine ATE, Concours Juniors, Aaberggasse 61, case postale, 3001 Berne.

Les boîtes «Caran d'Ache» ont été gagnées par Emma, Felix, David et Anna.





1	18551	hajk Scout Explorer (paire)	109.00	8	13518	Musette scoute hajk MONTREUX 2	49.90	15	16498	Housse bivouac hajk	89.00
2	11080	Musette scoute Berne	69.00	9	10457	hajk Wash Center Lite II	29.90	16	3378	Marmite scoute hajk	dès 54.90
3	11449	hajk Zip Pouch Set	24.90	10	11948	Réglette hajk en métal	5.50	17	3380	Trépied pour marmite scoute	49.90
4	8177	Travel Set hajk 4 pièces	58.00	11	11699	Nalgene OTF hajk vert	14.90	18	3379	Couvercle de rechange	dès 29.00
5	18434	Musette scoute hajk	35.00	12	8787	hajk Scoutpack 28l	139.00	19	6868	Housse hajk 50-90 litres	21.90
6	11123	Nalgene OTF hajk bleu	14.90	13	9306	Sac Ortlieb PD 350 hajk 59l	31.90	20	10469	Carinthia Scout Sleeper	169.90
7	9255	Wash Bag Tour II hajk	24.90	14	10683	Sac Ortlieb PD 350 hajk 22l	26.90				





Quand la rue devient un espace de vie

En pleine ville comme à la campagne, la mobilité dicte les aménagements et influence nos comportements. Afin que l'espace public invite à la rencontre, nous plaçons pour une priorisation de la mobilité piétonne et cycliste, un ralentissement de la vitesse de la circulation et une transformation des espaces vers plus de végétalisation.



Remettre de la vie dans la rue

Par Camille Marion

La rue devient conviviale lorsqu'elle invite à s'arrêter. Dans les zones résidentielles, commerciales ou scolaires, une limitation de la vitesse et un meilleur équilibre entre les modes de transport contribuent à améliorer la sécurité – et donc la qualité de vie.

«**R**emettre de la vie dans la rue.» Fermez les yeux, laissez ce titre infuser dans votre esprit et explorez ce que votre imagination dessine. Peut-être voyez-vous des enfants jouer au ballon, des personnes se rencontrer sur le palier d'un immeuble, une poussette ou un vélo en mouvement. Il est moins probable que vous voyiez une voiture circuler ou stationner dans cette rue mentale. Où il y a de la vie, il y a bien davantage d'êtres humains que de véhicules.

Avec l'avènement de la voiture, les rues de nos villes et villages sont devenues des routes; on ne fait plus qu'y passer. L'urbanisme s'est développé dans une logique du «tout à l'automobile», repoussant les autres formes de mobilité sur le bord de la route. Alors on marche en équilibre sur un étroit trottoir, on pédale dans le frôlement des voitures et on s'inquiète du chemin qui relie le domicile à l'école au point de préférer y conduire ses enfants.

La mobilité fait partie intégrante de notre quotidien; pour le travail comme

les loisirs, nous devons nous déplacer. Afin de remettre de la vie dans la rue, il ne s'agit pas de nous condamner à l'immobilité ni de bannir complètement les voitures, mais plutôt de repenser la répartition modale en favorisant la cohabitation entre l'ensemble des moyens de transport. Pour l'instant, la balance est déséquilibrée.

Trouver le frein

Pour que les espaces publics retrouvent leur vitalité, la circulation doit être ralentie. «En limitant la vitesse à 30 kilomètres à l'heure dans les localités, on constate une augmentation notable de la sécurité de l'ensemble des usagères et usagers, encourageant à flâner et à s'arrêter», explique Michael Rytz, spécialiste en sécurité routière pour l'ATE Suisse.

Comme l'ATE, nombre de spécialistes de la mobilité et de la sécurité routière préconisent un changement de paradigme et une généralisation du 30 kilomètres à l'heure en remplacement du 50, à l'instar du bureau de prévention des accidents: «Au moins un tiers des accidents graves pourraient être évités grâce à l'introduction plus systématique de

la limite de vitesse de 30 kilomètres à l'heure sans que le gain de sécurité ne porte préjudice à la fluidité du trafic.»

À travers notre pays, les zones 30 sont déjà nombreuses et leur plus-value largement reconnue. Depuis

le début de cette année, les communes profitent ainsi d'une simplification de la procédure permettant l'instauration

de cette limitation. L'amélioration de la qualité de vie est un argument prépondérant: «Lorsque l'on réduit la vitesse, les nuisances sonores diminuent pour les personnes qui se trouvent dans la circulation mais également pour celles qui habitent à proximité d'axes fréquentés», confirme Michael Rytz.

Où les priorités s'inversent

Si le 30 kilomètres à l'heure est un prérequis en matière de sécurité et de qualité de vie dans les localités, d'autres mesures permettent d'aller plus loin. Ainsi, le slogan «Le 30 est le nouveau 50» est déjà bientôt dépassé, remplacé par «Le 20 est le nouveau 30»: dans les quartiers résidentiels ou les rues commerçantes, les zones de rencontre flouissent. Avec une limitation à 20 kilomètres à l'heure, elles renversent le rapport habituel entre les moyens de transport en donnant la priorité à la mobilité piétonne.

La première zone de rencontre a été créée en 1996 à Berthoud (BE). À une époque où les préoccupations environnementales se faisaient plus discrètes qu'aujourd'hui notamment en matière d'urbanisme, la mise en place d'une «Flanierzone» relevait d'une audacieuse ambition. Lancé par l'ATE et l'Office fédéral de l'énergie, le projet pilote a pourtant su convaincre notamment grâce à l'implication de la population, des commerçantes et des différentes tendances politiques dans le processus de planification. Plus de 25 ans plus tard, impossible d'imaginer Berthoud sans sa zone de rencontre.

Une cohabitation fructueuse

En conjuguant les moyens de transport sans interdire la circulation automobile,





les zones de rencontre s'accordent particulièrement aux usages d'endroits spécifiques: les centres historiques, les abords de gares ou d'écoles, les zones résidentielles ou commerciales. Dans ces dernières, elles répondent à la crainte des commerces de voir leur clientèle motorisée s'évaporer si la possibilité de se parquer à proximité est supprimée. Les études récentes montrent cependant que contrairement aux idées reçues, une piétonnisation des zones commerciales a un impact positif sur le chiffre d'affaires des enseignes concernées (lire en page 25).

La limitation de vitesse à 20 kilomètres à l'heure dans les zones de rencontre ne se traduit pas uniquement par un gain de sécurité pour les piétonnes et les cyclistes, elle procure également une plus grande marge de manœuvre dans l'aménagement de l'espace public. Là où les modes de transport cohabitent, on ralentit, on flâne, on s'arrête, on s'assied. Bref, on prend le temps.

La présence d'enfants dans les rues est un baromètre de la qualité de l'espace public. Il faut donc s'intéresser à la mobilité scolaire pour dessiner la ville de demain.

Près de trente ans après l'introduction de la première zone de rencontre, le bénéfice sur la qualité de vie n'est plus à démontrer. Lausanne, Berne, Fribourg, Zurich, Genève, Bellinzone, Sion mais aussi Renens (VD), Manno (TI), Brugg (AG), Bremgarten (BE), Schlieren (ZH), Versoix (GE) ou Wald (ZH): il n'est pas surprenant de constater que nombre de communes ont emboîté le pas à Berthoud ces dernières années.

Des idées qui s'exportent et s'importent

Une bonne dose d'audace aura été nécessaire pour mettre en place la première zone de rencontre en 1996. Le succès s'est rapidement exporté au-delà des frontières suisses, signe de son adaptabilité à de nombreux contextes. Il faudra tout autant d'audace pour s'inspirer de réussites menées à l'étranger et les déployer sur notre territoire. C'est par

exemple le cas des rues scolaires. Alice Gentile, chargée de projet pour le bureau romand de l'ATE, est convaincue du potentiel de cet aménagement: «De nombreuses villes d'Europe ont créé des rues scolaires afin d'améliorer la sécurité aux abords des écoles. La Suisse doit absolument se mettre au diapason.»

Le concept de la rue scolaire tient en une phrase: il s'agit de la fermeture d'une ou plusieurs routes d'accès aux écoles

six mois est indispensable pour observer les conséquences concrètes sur la mobilité, adapter l'aménagement si besoin et convaincre les éventuelles personnes réticentes», complète Alice Gentile.

Quelques communes suisses se lancent timidement dans la création de rues scolaires, conscientes du gain potentiel pour la sécurité et la qualité de vie. Forte de son expertise en matière de mobilité des enfants ainsi que ses échanges avec des associations étrangères et des réseaux internationaux, l'ATE les accompagne dans la démarche.

Les enfants comme indicateur

Lorsque les enfants vont à l'école à pied ou à vélo, le trafic automobile et le phénomène des parents-taxis diminuent, rendant les cheminements piétons plus sûrs. En conséquence, le sentiment de sécurité augmente, rassurant les parents qui laissent volontiers leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo, etc. Le cercle vertueux induit par les rues scolaires profite à l'ensemble des usagères et usagers des axes concernés: moins de bruit et de pollution, plus de sécurité et de qualité de vie aux abords des écoles.

La présence d'enfants dans les rues est un baromètre de la qualité de l'espace public. C'est pour cette raison qu'il est important de s'intéresser à la mobilité scolaire pour dessiner la ville de demain. Lorsque la rue devient un itinéraire sécurisé ou un espace de jeu pour les plus jeunes, c'est que son aménagement est réussi. Et lorsque les éclats de voix des enfants remplacent le bruit des voitures, c'est que la vitalité de l'espace public se porte bien. ■

Les ingrédients du succès

Les exemples belges, anglais, français, italiens ou canadiens livrent les éléments facilitant la mise en place d'une rue scolaire. Dans l'idéal, elle concerne une école située dans un quartier résidentiel qui n'est pas traversé par des transports publics. Elle comprend une démarche participative intégrant les enfants, les parents, le corps enseignants ainsi que la population. «Une phase test d'au moins

Le vélo pour lutter contre les crises

Par Martin Winder

Les changements climatiques, la menace de pénurie d'énergie ou la pandémie de Covid-19 ont des effets sur notre mobilité. Une structure d'habitat à petite échelle, où le vélo joue le premier rôle, rend le système de transports plus résistant.

Comment rendre le trafic résistant aux crises? En regard des changements climatiques, de la menace de pénurie d'énergie ou de la récente pandémie de

ou, parfois, de l'électricité. Et même si une bonne infrastructure cycliste est souhaitable, un chemin non goudronné fait aussi l'affaire.

si que d'une offre de transports publics adaptée. Trois quarts de la population suisse vivent aujourd'hui dans un milieu urbain, des conditions idéales pour la ville des 15 minutes.

Même pour les trajets les plus courts, de 1,1 à 2 kilomètres, la voiture prime sur le vélo.

Covid-19, cette question est plus pertinente que jamais. Pour l'ATE, il ne fait aucun doute qu'après nos pieds, le vélo est le moyen de transport le plus résistant aux crises. Léger, pas cher, il ne pollue pas et prend peu de place. Pédaler ne demande que de la force musculaire

Les voitures, elles, ont besoin de carburant ou d'électricité. L'énergie nécessaire aux moteurs à combustion est importée par pipeline, train ou bateau. En raison de la crise climatique, la fiabilité des transports fluviaux diminue. En été, le niveau du Rhin baisse régulièrement au point de contraindre les tankers à alléger leur chargement. L'an dernier, la Confédération a dû puiser dans ses réserves pour garantir l'approvisionnement. La Suisse dépend ainsi des pays producteurs de pétrole, où règnent souvent des régimes dictatoriaux.

Tout à 15 minutes

Le vélo est armé pour faire face aux nombreuses crises imaginables. Une part plus importante de trafic cycliste (et piéton) renforce l'ensemble du système de transport. À cet égard, la structure du milieu bâti est déterminante pour le comportement de mobilité de la population. Dans la ville dite des 15 minutes, les trajets quotidiens pour se rendre au travail, faire ses courses ou les loisirs peuvent être effectués en un quart d'heure à pied, à vélo ou en transports publics. Ce résultat est le fruit d'un aménagement du territoire favorisant les courtes distances, d'une infrastructure cyclable bien développée et sûre ain-

Trop de trajets en voiture

En Suisse, nombre de localités ont une piscine en plein air, généralement accessible en 15 minutes à vélo. Bien que la majorité de la clientèle vive à proximité, les parkings sont vite bondés lors des belles journées d'été. Un coup d'œil au microrecensement sur les transports confirme que le vélo joue encore un rôle trop limité sur les courtes distances (voir le graphique en page 5): dans 44% des sorties, à savoir une succession de trajets qui commencent et se terminent au domicile, la voiture est le moyen de transport principal. Ainsi, 38% des trajets de 3,1 à 5 kilomètres sont effectués en voiture. Même pour les plus courts, de 1,1 à 2 kilomètres, la voiture prime sur le vélo (8% contre 11%).

La résilience de notre mobilité et de notre approvisionnement en biens de consommation dépend de nombreux facteurs. Seule une crise peut révéler le degré de résistance du système. Grâce aux énergies renouvelables et à un aménagement du territoire favorisant les trajets courts entre les lieux d'habitation, de travail et d'achat, nous réduisons la consommation d'énergie et la dépendance aux moyens de transport énergivores. ■

Martin Winder est chargé de projets en politique des transports à l'ATE Suisse. Il habite à proximité d'une piscine où les supports à vélos sont souvent vides et les places de stationnement pleines.



L'argent ne vient pas en voiture



C'est la question centrale qui se pose aux rues commerçantes des centres-villes: quelle est l'influence du moyen de transport utilisé sur le montant que la clientèle est prête à dépenser?

Jetons un coup d'œil aux études existantes.

Par Nelly Jaggi

En Suisse, beaucoup de cheminements sont courts, comme le montre le graphique de la page 5 et l'article sur la page d'en face. Malgré tout, la voiture reste dominante – tant dans le choix du moyen de transport, que par sa présence dans l'espace public. C'est précisément en ville, là où la place est limitée, que des alternatives s'imposent. Nombre d'exemples à l'étranger nous montrent la pertinence de libérer les centres-villes de la voiture. Les critiques viennent surtout des milieux commerçants. Dans les faits, est-ce vraiment un problème si le centre-ville est (en partie) fermé au trafic motorisé? Diverses études récentes abordent cette question.

Objectivité contre subjectivité

L'association Mobilité piétonne Suisse a examiné l'attractivité des rues marchandes de six villes de Suisse romande (Bulle, Carouge, Fribourg, Lancy, Vevey et Yverdon-les-Bains). L'étude visait notamment à répondre à la question: d'où viennent les gens qui déambulent dans la rue et quel moyen de transport ont-ils utilisé? Parallèlement, les commerces ont été invités à estimer la proportion de leur clientèle qui a fait le déplacement en voiture. Il en ressort que les commerces surestiment largement la proportion de clientèle se déplaçant en voiture. Dans les six rues marchandes passées à la loupe, les personnes qui s'y sont rendues à pied représentent le double (46%) de celles qui ont fait le déplacement en voiture (23%).

De même, il en est ressorti que les commerces du centre-ville sont en majorité fréquentés par la population locale.

En conséquence, les auteurs et autrices de cette étude recommandent de bien soigner cette clientèle potentielle. Sachant qu'un tiers des achats est le fruit d'une décision spontanée, il est d'autant plus important qu'on ait plaisir à s'attarder. La majorité de ces personnes font de petits achats transportables dans un cabas.

Effet positif

Une étude de Berlin a livré des résultats comparables. Là, les commerces estimaient que 21,6% de la clientèle s'y rendait en voiture. Or, selon l'enquête menée, la proportion n'est que de 6,6%.

teur de l'ameublement, notamment, un accès dûment réglementé est une question de survie économique.

Flâner plutôt que parquer

Exprimée en chiffre d'affaires, la clientèle qui s'y rend en voiture représente à peine 10%. Autrement dit, les rues marchandes qui invitent à la balade, à la détente et aux emplettes sont plus lucratives. Malheureusement ces constats positifs et encourageants ne résolvent pas un problème bien plus tenace: la tendance persistante aux centres commerciaux implantés «en rase campagne» qui

Dans les faits, est-ce vraiment un problème si le centre-ville est (en partie) fermé au trafic motorisé?

Plus une personne a l'habitude de se déplacer en voiture, plus elle a tendance à penser qu'il en va de même pour l'ensemble de la clientèle.

Une étude de Zurich montre, quant à elle, qu'un trafic motorisé réduit a une influence positive sur le commerce local: le chiffre d'affaires des rues marchandes à faible trafic motorisé est presque le double que celui des rues sans restriction. C'est d'ailleurs aussi l'avis qu'ont exprimé des représentantes et représentants des commerces lors d'un colloque organisé par la Fondation Suisse des Transports. Pour certaines prestations dans la gastronomie et le commerce de détail, le trafic réduit est économiquement profitable. À l'inverse, pour le sec-

représentent une partie considérable du chiffre d'affaires de l'ensemble du commerce de détail et qui sont entièrement orientés vers une clientèle motorisée.

Partout où des concepts de modération du trafic ont été mis en place, ils donnent satisfaction et la majorité des gens ne souhaite pas revenir en arrière, à la condition que l'offre en infrastructure piétonne et cycliste soit bonne et les transports publics performants. Un accès limité aux véhicules à moteur permet déjà d'améliorer grandement la qualité du séjour dans l'espace public. Plus les rues marchandes seront attractives, meilleures seront les chances des commerces – et du recours à la mobilité douce pour les petits déplacements. ■

«Le rôle de l'urbaniste est d'ouvrir le champ des possibles»

Propos recueillis par Camille Marion

L'atelier OLGa, bureau d'urbanisme basé à Renens (VD) invite les utilisateurs et utilisatrices de l'espace public à repenser leurs lieux de vie et de passage en y installant des aménagements temporaires – qui souvent se pérennisent. Interview avec Jade Rudler, co-fondatrice.

Jade Rudler, est-ce qu'on peut changer le monde avec du mobilier temporaire?

Je pense que oui. En seulement quelques années, la manière d'aménager les espaces publics a complètement changé. On constate que des projets qui ont remporté des concours il y a moins de cinq ans proposent une vision déjà dépassée, par exemple en prévoyant de grandes surfaces imperméables, peu de place pour le vivant et en proposant des plans figés, pensés sans interagir avec les acteurs locaux. Travailler avec des aménagements temporaires permet d'avoir très vite une vision grandeur nature de ce qui est possible, en évitant de passer du temps dans de longues procédures, et apporte de la souplesse. C'est par ailleurs considérablement moins cher.

Mais ce n'est que temporaire...

C'est relatif: tout aménagement est temporaire selon une certaine échelle de temps. Au sein de l'atelier OLGa, nous parlons plutôt d'espace public évolutif ou adaptable, car nous considérons que la ville n'est jamais «terminée». En installant du mobilier transitoire, on s'offre l'opportunité de tester différentes mesures et d'observer leur impact sur les pratiques. L'objectif est de déboucher sur une vision à long terme, mais en ayant pu faire des essais pour aboutir à une solution sur mesure pour un endroit donné.

L'atelier OLGa se définit comme un «bureau d'activation d'espaces publics». Quelle est votre vision de l'urbanisme?

Pour nous, l'aménagement n'est pas une fin en soi. Nous cherchons à créer des lieux qui replacent le vivant au centre et où chacune et chacun se sente légitime. Notre méthode de travail consiste à mobiliser les usagères et usagers d'un espace public pour les inviter à repenser collectivement leur environnement. Nous sommes généralement mandatées par des communes et travaillons sur les sites avec la population, les commerces et des associations et institutions locales. Nous cultivons volontairement une approche assez naïve: nous n'arrivons pas avec un plan défini, mais avec une stratégie d'activation permettant aux participantes et participants de s'investir pleinement dans la transformation de leur cadre de vie.

La démarche participative connaît toujours plus de succès. Quels sont les avantages?

Il y en a deux principaux. Cela permet d'impliquer plus de monde dans les projets d'aménagement et donc d'intégrer des points de vue diversifiés. Nous invitons la population et les acteurs locaux à participer à des ateliers qui se déroulent dans l'espace public, mais nous prenons également en compte le retour de personnes qui passent par là par hasard. Ainsi, on intègre le point de vue de personnes qui ne se seraient pas forcément impliquées dans une démarche participative classique, parce qu'elles n'ont pas le temps, qu'elles ne se sentent pas concernées par les procédures communales ou qu'elles ne parlent pas très bien français. Le deuxième avantage est le résultat: le projet auquel la démarche aboutit n'est pas uniquement sorti de nos têtes de conceptrices. C'est une co-conception avec les personnes concernées et intéressées à s'impliquer. Ainsi, les discussions et les essais débouchent sur une solution qui sera bien plus susceptible de susciter l'adhésion.

La diversité des avis est enrichissante mais aussi complexe. Peut-on satisfaire tout le monde?

Le test grandeur nature est toujours très parlant. Nous travaillons l'espace public comme un bloc d'argile: nous proposons une version qu'il est ensuite possible de remodeler en fonction des retours des



utilisatrices et des utilisateurs. Dans un premier temps, avec des rubalises, de la craie, du mobilier déplaçable, etc. nous transformons l'espace public pour montrer ce qu'il serait possible d'y faire. Le premier chantier participatif, au cours duquel nous effectuons collectivement des transformations réversibles (mobilier urbain, plantes, fresques au sol), est suivi d'une analyse dans les mois qui suivent, puis idéalement d'un deuxième chantier pour pouvoir adapter la proposition initiale en fonction des retours du terrain.

La méthode de travail de l'atelier OLGa est novatrice. Pensez-vous qu'elle va se démocratiser?

Oui, et c'est déjà le cas. Nous constatons que la façon d'aménager l'espace public évolue dans ce sens. Nous intervenons régulièrement dans le milieu académique, où nous observons un intérêt pour cette approche économe en matière et en énergie. Pour les élu·es, la démarche est porteuse: elle permet de répondre rapidement à des problématiques identifiées par leur concitoyennes et concitoyens par des solutions qui coûtent souvent bien moins cher que des aménagements conventionnels. La demande est en constante augmentation, l'arrivée d'autres bureaux et collectifs est donc bienvenue.

Dans votre thèse de doctorat, vous avez étudié le rôle des urbanistes dans les comportements de mobilité. Peut-on en conclure que les pratiques sont définies par l'aménagement de l'espace public?

Cela fonctionne dans les deux sens. Bien sûr, l'aménagement de l'espace public influence les comportements. On le voit avec l'exemple des nouvelles pistes cyclables, qui encouragent la pratique du vélo. Mais l'inverse est aussi vrai: les comportements influencent l'aménagement, sinon cela signifierait que les urbanistes décident à la place des gens. Dans notre travail, nous cherchons notamment à identifier les potentiels des lieux en prenant en compte les activités qui se déroulent à leurs abords. Les enfants de la crèche voisine viendraient jouer dehors si les camions de livraison s'arrê-

taient un peu plus loin; le club de boxe s'entraînerait à l'extérieur si l'emprise de la chaussée était diminuée au profit d'une zone piétonne. Le rôle de l'urbaniste est d'ouvrir le champ des possibles. De son côté, la commune n'a pas besoin d'investir dans l'animation de l'espace public si ce dernier réunit les conditions qui permettent aux acteurs locaux de l'investir.

Vous faites référence à l'urbanisme «de l'entre-deux» dans votre travail. Comment comprendre ce terme?

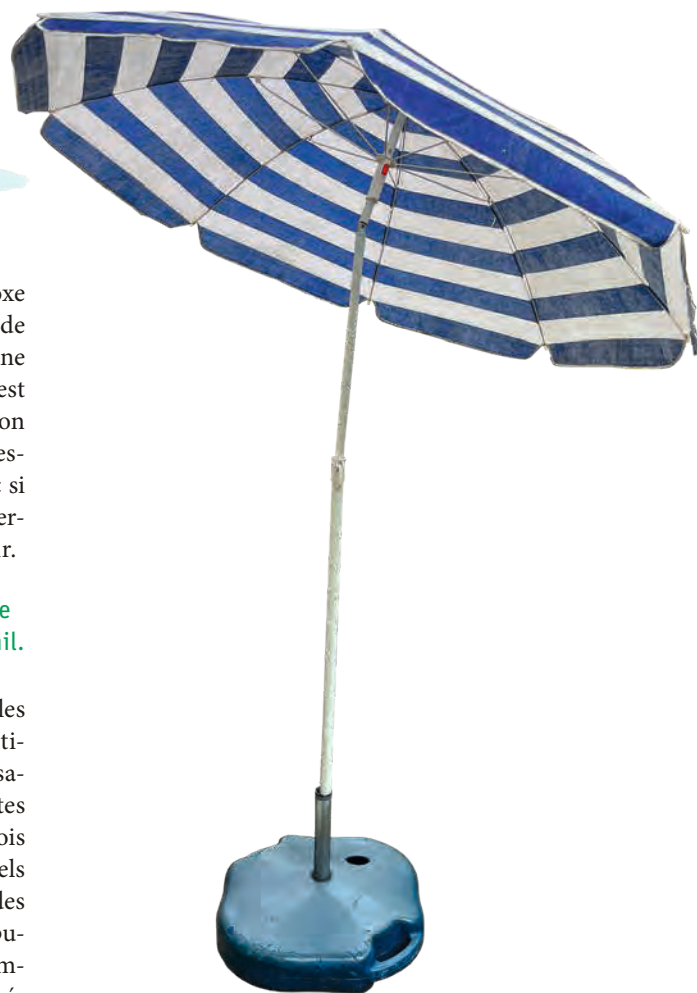
Il s'agit d'un urbanisme qui connecte les temporalités. Il met en relation le quotidien par le prisme des usagères et usagers et le futur par celui des spécialistes de la planification. On constate parfois une déconnexion entre les usages actuels et les projets d'urbanisme. En faisant des tests grandeur nature dans l'espace public, on propose des améliorations immédiates, tout en nourrissant les réflexions de celles et ceux qui prévoient demain.

L'omniprésence de la voiture a transformé l'espace public en lieu de circulation plutôt que de rencontre. Comment remet-on de la vie dans la rue?

En rééquilibrant le partage de l'espace entre celles et ceux qui l'utilisent. Un aménagement propice à la marche profite à tout le monde, puisque nous sommes toutes et tous piétonnes et piétons une fois sorti·es de nos véhicules. Pour autant, je ne m'oppose pas à la présence des voitures: nous promovons les espaces partagés, comme les «zones de rencontre», qui replacent les automobilistes au même niveau que les autres utilisatrices et utilisateurs de l'espace public. Le plus important reste d'écouter les personnes concernées. Bien plus que les aménagements en tant que tels, ce sont les discussions et la cocreation de l'espace qui permettent qu'il soit apprécié.

Selon vous, à quoi ressemble la ville de demain?

À celle d'aujourd'hui. La ville de demain comportera des traces d'hier et d'aujourd'hui: les infrastructures seront toujours là, mais on apprendra à les trans-



former et les utiliser autrement. Elle laissera par ailleurs davantage de place au vivant, avec des sols plus perméables, pour une meilleure gestion de l'eau, et une plus forte présence de la faune et de la flore. Quel que soit le contexte, la verdure fait toujours l'unanimité. ■

À propos

Architecte et urbaniste, Jade Rudler est co-fondatrice de l'atelier OLGa. Ce bureau d'urbanisme basé à Rennes propose une vision de l'espace



public liant aménagements et animation, pour agir en faveur de villes plus inclusives, plus vivantes et plus conviviales. Jade Rudler s'intéresse aux liens – liens entre les gens, liens entre les lieux et surtout, liens entre les gens et les lieux. Elle a réalisé une thèse de doctorat en urbanisme et sociologie à l'EPFL questionnant le rôle des urbanistes et l'implication de la population dans la fabrication de la ville.

Vous avez dit canopée?

Par Nelly Jaggi

Année après année, les étés sont toujours plus chauds dans les villes. À quoi cela est-il dû, quel rôle joue la politique et comment peut-on y remédier à court ou à long terme?

À la piscine, en été, les enfants apprécient généralement de se coucher sur les dalles chauffées par le soleil, en bordure du bassin. Ce qui est agréable pour des gamins claquant des dents, les lèvres bleues par le froid, est un vrai problème pour l'espace urbain. Les vagues de chaleur toujours plus fortes et fréquentes transforment les villes en fournaies. Les surfaces asphaltées et bétonnées emmagasinent la chaleur. Contrairement à la campagne, l'ombre y est rare et l'air circule moins bien. Avec ses rues asphaltées et ses façades de verre, l'Europaallee de Zurich est un bel exemple d'îlot de chaleur. Là, au soleil, quand l'air ambiant affiche 26°C, le sol, lui, passe à 42°C.

La nuit également, les villes refroidissent moins vite. Selon MétéoSuisse, la restitution de chaleur induit des températures nocturnes supérieures de cinq à sept degrés par rapport à celles de la campagne environnante. Les nuits tropicales – les nuits où les températures ne baissent pas sous la barre des 20°C – constituent un risque sanitaire, puisque le corps se repose mal.



Initiatives pour contrer la chaleur
Souvent, l'aménagement de l'espace public est une question politique et le résultat d'une pesée d'intérêts. Un instrument politique contre les problèmes de canicule existe: les initiatives «Climat urbain» qui, dans de nombreuses villes, demandent de convertir une partie de la rue en espaces verts. À Berne, par exemple,

l'asphaltage, là où c'est possible, le sol absorbera moins de chaleur. Ajouter une couverture végétale aux toits et aux façades permet également de lutter contre la chaleur, tout en donnant un petit coup de pouce à la biodiversité.

Il est aussi possible d'agir directement sur les arbres existants, comme le montre la ville de Genève, en réduisant fortement

Souvent, l'aménagement de l'espace public est une question politique et le résultat d'une pesée d'intérêts.

il est prévu, d'ici à 2030, de convertir chaque année 1% de la rue en lieux de rencontre et espaces de vie favorables au climat. De plus, 0,5% de l'espace public, par rapport à la situation de 2022, devra être converti en espaces verts.

Mais planter des arbres résoudra-t-il le problème de la chaleur? Un arbre donne de l'ombre et rafraîchit son environnement en évaporant de l'eau. Mais en ville, il n'est pas si facile de planter des arbres. Nombres de places publiques jouent des rôles très particuliers et il n'est pas rare qu'elles recèlent des garages souterrains. Ceux-ci, au moins, ont pour avantage de soustraire les voitures de l'espace piétonnier – ce qui nous renvoie à la question de la pesée d'intérêts.

Des mesures à court et à long terme
La construction à neuf ou la réaffectation d'immeubles permet de se montrer proactif. La ville de Zurich a proposé des mesures dans ce sens, applicables aux immeubles et à leurs alentours. Il s'agit, par exemple, de ne pas freiner les courants d'air frais par une disposition défavorable des bâtiments. En renonçant à

la taille des arbres. Ainsi, elle escompte une augmentation de l'ordre de 250% de la surface ombragée ces prochaines années. La tactique vaut aussi pour la piscine: quand leurs dents ne claquent plus, les enfants apprécient aussi, tôt ou tard, l'ombre d'arbre. ■

Flâneur d'Or 2023

Le Flâneur d'Or récompense des projets remarquables en faveur de la mobilité piétonne. Pour l'édition 2023, une soixantaine de projets variés et bien documentés ont été déposés dans toute la Suisse. Des concepts, des réaménagements de places ou des réorganisations montrent comment des déserts de béton deviennent des espaces qui invitent à séjourner dans l'espace public. La remise des prix aura lieu le 6 octobre.

Informations: www.flaneurdor.ch

«Même ma maison est compostable»

Des immeubles respectueux du climat au milieu d'une oasis de jardins, ça existe: dans une commune de la campagne soleuroise, Ueli Flury s'engage pour l'habitat durable et le vivre ensemble.

Par Nadja Mühlemann



Est-ce un luxe réservé aux espaces urbains que d'imaginer une coopérative d'habitation sans voiture, bien desservie par les transports publics et dotée d'offres attrayantes pour les familles comme l'ensemble des locataires? À Deitingen, dans le canton de Soleure, le projet de Ueli Flury prouve le contraire. Sur sa parcelle se trouvent une ferme, une maison en argile et une bâtisse familiale en construction.

Des règles claires s'appliquent à la détention et au parcage des voitures, décrites dans un plan de mobilité déposé auprès de la commune. Le terrain est

équipé d'un abri-vélo et de bornes de recharge pour vélos électriques. Pour les achats d'une certaine ampleur, les habitantes et habitants peuvent se servir d'un vélo cargo en partage. Et si une voiture s'avère malgré tout nécessaire, une petite voiture à hydrogène est à la disposition de tous les ménages.

sements sans voitures sont bien connus en ville, la Commission de construction de Deitingen se trouvait devant une page blanche.» Bien qu'à la campagne «l'habitat sans voiture» soit encore largement inconnu, les chances de succès étaient malgré tout bonnes. «Il a fallu convaincre le dicastère municipal compétent des avantages qu'apporte une diminution des voitures dans le village: davantage de sécurité sur le chemin de l'école, plus de place pour les espaces de rencontre et moins de bruit. Et il a fallu démontrer comment la réduction des places de parc allait se concrétiser.»

Il explique encore qu'une pompe à chaleur de nappe phréatique approvisionne les trois bâtiments en chauffage durable. L'installation photovoltaïque des toits couvre les besoins en courant. L'eau potable, elle aussi, n'est pas dilapidée: une roselière de purification des eaux ménagères alimente les chasses d'eau des toilettes.

Ueli Flury a créé un petit paradis. La courette entre les épais murs de bois et d'argile de la nouvelle construction et la ferme mène directement à l'oasis de verdure, espace de rencontre meublé de bancs et de tables de jardin. Un parfait exemple d'habitat durable à la campagne. Un des trois nouveaux appartements est déjà attribué à une famille qui s'y installera en novembre prochain. ■

Nadja Mühlemann est chargée de projets à l'ATE Suisse et se passionne pour les projets novateurs comme celui-ci.

«Il a fallu convaincre le dicastère municipal compétent des avantages qu'apporte une diminution des voitures dans le village.»

Samuel Bernhard

Imbattablement écologique

Pour Ueli Flury, l'habitat fait partie de son engagement pour une vie durable. Depuis 2009, il vit dans une maison d'argile dont l'ensemble des matériaux de construction – pierre naturelle, argile, paille et bois – proviennent d'un rayon de moins de dix kilomètres. «Compte tenu de la construction, de l'ameublement et du recyclage des matériaux, cette maison consomme environ le tiers d'une maison certifiée Minergie», note fièrement Ueli Flury. Une troisième maison est en construction à côté de l'ancienne ferme et de la maison d'argile: un bâtiment entièrement composé de bois suisse, isolation comprise.

Que des avantages

Samuel Bernhard, responsable du projet Plateforme Habitat à stationnement réduit de l'ATE, a développé le plan de mobilité pour la «Maison Flury», conjointement avec Joel Flückiger, architecte de Studio OU Sàrl: «Alors que les lotis-

L'ATE vous conseille

Le plan de mobilité de la «Maison Flury» a été établi par la Plateforme Habitat à stationnement réduit de l'ATE. Créée en 2014 avec l'aide financière de la Confédération, elle a pour but d'épauler les maîtres d'ouvrage et les communes dans la planification d'habitats avec moins de places de parc.

Informations:
www.habitat-mobilitedurable.ch

Le Cirque Monti présente «et Voilà!»



Le Cirque Monti repart en tournée et réserve à son public quelques surprises avec son nouveau programme «et Voilà!». La conception et la mise en scène sont signées Cécile Steck et Didi Sommer, membres de Comedia Zap. Cette année, le manège s'est transformé en un atelier d'artiste fantastique. Un monde d'images envoûtantes enthousiasmera le public, promettant des moments d'émerveillement inoubliables. Attention: vous constaterez que la joie de vivre est contagieuse! Le peintre Edward Hopper disait: «Si je pouvais le dire avec des mots, je n'aurais aucune raison de peindre!» Avec son nouveau spectacle, la famille de cirque Muntwyler propose une expérience tout à fait nouvelle et confirme ainsi sa place de pionnière dans le paysage culturel helvétique. Le Cirque Monti propose une œuvre colorée, une mosaïque de spectacles artistiques et une mise en scène visuelle et musicale à déguster sans modération.

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

profitez d'une réduction de Fr. 5.- par personne sur le billet d'entrée usuel – dans les catégories Loge, 2 et 3. Pour les familles, la réduction s'applique jusqu'à cinq personnes. Offre valable jusqu'au 26 novembre 2023.

Commander:

réservez vos billets d'entrée directement auprès du Cirque Monti, tél. 056 622 11 22. Présentez votre carte de membre à la caisse du cirque pour obtenir le rabais.

Les têtes intelligentes se protègent



Que vous soyez quotidiennement au guidon de votre vélo ou seulement pour des sorties le week-end: un casque bien en place est indispensable. La Boutique ATE propose des casques de tailles et de coloris variés, qu'il s'agisse de modèles polyvalents, pour vélo électrique ou pour VTT de descente. Leurs systèmes de réglage en fonction de la forme de la tête, ainsi que les techniques d'aération novatrices assurent un port agréable et confortable. Notre boutique propose également des casques dotés de la technologie MIPS qui assure une meilleure protection en cas de chute, puisqu'elle absorbe les forces de rotation. Un vrai plus pour la sécurité.

Améliorez votre sécurité et choisissez le casque qui convient à vos besoins. Vous trouverez dans notre assortiment nombre de marques réputées, telles que KED et uvex.

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

grâce au code rabais «VCSO923» vous bénéficiez d'une réduction de 30% sur tous les casques. Offre non cumulable et valable jusqu'au 15 octobre et dans la limite des stocks.

Commander:

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

Läckerli Huus – l'art de la confiserie

Délices raffinés et plaisir pur: adoucissez la fin de l'année pour vous et vos proches avec cette pochette attrayante au design de Läckerli Huus, garnie de 980 grammes de succulentes tentations de notre maison. Laissez-vous séduire et réservez votre pochette Läckerli Huus pour Fr. 41.- au lieu de Fr. 54.90.

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

25% de remise, livraison gratuite comprise. Cette offre est valable jusqu'au 19 novembre ou dans la limite des stocks. Livraison exclusivement en CH/FL par colis Economy. Non cumulable avec d'autres offres.

Commander: sur www.laeckerli-huus.ch/fr/vcs.
Commande en ligne uniquement, pas de retrait dans nos filiales.



Un choix de literie bio

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

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

profitez de 20 % de réduction sur tous les articles de la boutique jusqu'au 31 janvier 2024. L'offre n'est pas cumulable avec d'autres réductions.

Commander:

rendez-vous sur www.zizzz.ch, placez les articles choisis dans le panier et passez à la caisse. Indiquez le code de réduction «oekoschlaf» au moment de régler.



La voiture électrique par abonnement



Vous vous passez d'une voiture au quotidien mais en auriez parfois l'utilité? Avec l'abonnement pour voitures électriques de notre partenaire CARIFY, vous êtes mobile quand vous en avez besoin et vous roulez de manière écologique et silencieuse. CARIFY collabore avec les garagistes de la région et propose des voitures neuves et d'occasion.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

profitez d'un rabais de bienvenue sur le premier mois de votre abonnement. Fr. 100.- de réduction en cas de réservation pour 1 mois, Fr 300.- pour une réservation de 3 mois, Fr. 400.- pour une réservation de 6 mois et Fr. 500.- pour une réservation de 12 mois ou plus. L'offre comprend une carte de recharge avec crédit de départ pour plus de 2500 stations de recharge en Suisse.

Commander: directement sur www.ate.ch/carify.

Confort optimal pour vos sorties à vélo

Les cyclistes assidu-es savent apprécier les vêtements fonctionnels, notamment pour les couches inférieures. Grâce à la respirabilité des matériaux et le haut niveau d'évacuation de l'humidité, les cuissards Skin Pants de Schöffel vous garantissent un confort optimal tout en vous évitant la surchauffe. Le rembourrage fessier intégré a une forme tridimensionnelle. Il est perméable à l'air et antibactérien. Il réduit les points de pression et l'échauffement de la peau, offrant d'excellentes sensations. Les terminaisons élastiques aux cuisses et la bande flexible aux hanches confèrent un port optimal. Ces cuissards sont proposés en trois variantes dans les gammes dames et hommes, à choix selon la longueur prévue de vos tours à vélo. Les Skin Pants sont conçus et produits en Italie.

La marque Schöffel est garante de qualité, de fonctionnalité et de durabilité – elle se fait un devoir de soigner ces valeurs. Cette entreprise bavaoise assume ses responsabilités en matière de qualité de vie et respect de la nature par des produits de qualité et robustes. Elle offre des conditions de travail équitables et choisit des méthodes de production respectant l'environnement et les ressources.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

les trois variantes de Skin Pants sont disponibles dans les tailles 36 à 44 pour dames et dans les tailles 48 à 56 pour hommes. Grâce au code rabais «VCS0923» vous bénéficiez d'une réduction de 20%. Offre non cumulable et valable jusqu'au 15 octobre ou jusqu'à épuisement des stocks.

Commander:

sur www.vcs-boutique.ch.
tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).





Berne

Nidau examinera l'ensemble de son territoire communal avec un groupe de travail dans lequel siège également l'ATE Bienne-Seeland-Jura bernois. Les propositions élaborées permettront d'encourager la mobilité cycliste et piétonne, d'améliorer la qualité de vie et de renforcer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Une partie des propositions a été mise en consultation dans le cadre d'un concept d'exploitation et d'aménagement pour les rues Gurnigel, Kelten et Gugler. Le groupe régional ATE Bienne-Seeland-Jura bernois participera à cette discussion et demandera à nouveau les deux mesures suivantes: la suppression de la sortie

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Contournement indésirable à travers les quartiers résidentiels

La ville de Nidau étudie des mesures permettant des améliorations pour la mobilité douce et une meilleure qualité de vie pour les habitantes et habitants. Le groupe régional ATE Bienne-Seeland-Jura bernois y est convié et défendra des mesures concrètes pour éviter le trafic dans les quartiers d'habitation.

de la Bernstrasse vers la Guglerstrasse ainsi que l'interdiction de circuler à partir de la Bernstrasse vers la Keltenstrasse.

Le premier point permet de réduire considérablement le trafic de transit dans le quartier d'habitation. De plus, la sortie actuelle pour une vitesse de 60 kilomètres à l'heure est dangereuse et entraîne des difficultés techniques dans le pilotage des véhicules. La

seconde mesure doit empêcher le trafic clandestin à travers le quartier résidentiel. L'introduction d'un sens unique dans la direction de la Keltenstrasse vers la Bernstrasse, mais uniquement en direction de la Guido-Müller-Platz, et la suppression simultanée des stationnements longitudinaux dangereux, permettraient d'aménager des bandes cyclables des deux côtés.

Dans le cas de la Gurnigelstrasse, les mesures susmentionnées permettent de réduire l'espace routier en raison de la forte suppression des trajets de contournement indésirables. Cela peut être utilisé pour une plantation plus importante d'arbres résistants à la chaleur. Cela pourrait contribuer à rendre le climat plus supportable dans la zone d'habitation. Il y a donc quelques points positifs à attendre de ce concept d'exploitation et d'aménagement.

Mario Nobs, directeur du groupe régional ATE Bienne-Seeland-Jura bernois

Notre prochaine réunion du comité aura lieu le mercredi 8 novembre, à 18h00 au «Störchuchi» à la rue d'Aarberg 91.



Fribourg

En automne 2022, la prestigieuse entreprise horlogère Rolex a décidé de s'installer à Bulle. Elle espère ouvrir son nouveau site de production en 2029 sur le plan d'aménagement de détail (PAD) de la Prila. L'ATE Fribourg émet quelques réserves.



Le projet de Rolex à Bulle ne nous fait pas rêver.

L'ensemble des instances politiques et administratives ont immédiatement déroulé le tapis rouge pour accueillir Rolex à Bulle. Le 12 décembre dernier, le Conseil général de la ville a accepté de vendre 10.5 hectares pour 31.4 millions de francs à Rolex sans réelle évaluation des implications de cette implémen-

Rolex: une chance pour Bulle, la Gruyère, le canton de Fribourg?

tation pour les habitant-es et les collaborateur-ices du secteur et de la région. Les Vert-e-s de la Ville de Bulle ont osé remettre en question ce choix, argumentant qu'il aurait été préférable que ces terrains soient vendus à plusieurs entreprises actives dans la santé, l'alimentation ou les transports. Il faut reconnaître que si la crise climatique s'aggravait, les domaines de la santé et de l'alimentation seraient plus utiles à la région que l'horlogerie de luxe. L'ATE Fribourg regrette surtout

que le débat de fond n'ait pas eu lieu alors qu'il s'agit d'un choix d'aménagement du territoire très important avec des effets aussi sur la mobilité. Est-ce que Rolex est vraiment bon pour Bulle, pour la Gruyère et pour le canton de Fribourg?

Un projet insuffisant

La procédure d'acceptation du PAD a été suspendue pour permettre à la commune et aux promoteurs d'adapter le projet aux besoins de Rolex. Les modifications ont été mises à l'enquête le 9 juin 2023. L'ATE Fribourg a fait opposition le 5 juillet 2023, arguant que même si ce nouveau projet amène une amélioration au niveau de l'accès en transports publics, les efforts de réduction de places de stationnement sont terriblement insuffisants si l'on considère les objectifs de planifi-

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 079 559 10 40

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 636 03 48

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 472 72 39

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

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

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

cation supérieure de Mobul, l'ampleur du projet et l'encombrement des axes routiers adjacents. La section a par ailleurs obtenu que le plan de mobilité exigé par la nouvelle loi sur le mobilité du canton de Fribourg soit mis à l'enquête avec le Plan des infrastructures mobilité afin qu'elle puisse l'étudier, car

pour l'instant la législation cantonale ne pose aucune exigence sur le contenu des plans de mobilité. L'ATE Fribourg a également demandé au canton s'il était possible que les PAD avec plus de 500 places de parc soient toujours mis à l'enquête avec le plan de mobilité et le plan d'infrastructure mobilité.

Concernant Rolex, l'ATE Fribourg regrette également que pour des raisons principalement esthétiques, les promoteurs aient choisi de créer des places de stationnement au sous-sol et d'occuper partiellement la zone prairie. Entre temps, la section a retiré son opposition car la Commune a accepté d'augmenter le nombre

de places de stationnement vélos, de réintroduire les stations de vélos en libre-service et d'ouvrir le parking de façon progressive. Dans tous les cas, ce projet ne nous fait pas rêver!

Prisca Vythelingum

Secrétaire générale, ATE Fribourg

Terminus pour la ligne Delle-Belfort

Les trains qui circulent entre Bienne et Belfort via le territoire jurassien s'arrêteront à la frontière à Delle à partir de décembre 2025. L'ATE Jura déplore un manque d'engagement des autorités suisses comme françaises alors qu'un tournant est nécessaire pour favoriser la mobilité durable – y compris pour les liaisons transfrontalières.

Dans un article publié le 3 décembre 2018, le Gouvernement jurassien déclarait se réjouir «de la réouverture du tronçon Delle-Belfort [...] après vingt-cinq ans sans service». Cette joie était également partagée par la section jurassienne de l'ATE. En effet, cela a toujours été une évidence pour l'ATE JU de développer une alternative au trafic individuel motorisé afin non seulement de faciliter l'accès à la gare TGV de Meroux, mais également et surtout de procéder à un véritable transfert des trajets frontaliers de la route au rail dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports et, de ce fait, de permettre tant au canton du Jura qu'à la Confédération de faire un pas en faveur du climat dans ce domaine. La partie française chiffrait le transfert modal de la route au train à 2500 pendulaires. Actuellement, nous en sommes à 400 et seuls 170 Suisses vont quotidiennement prendre le TGV à Meroux, la majorité rejoignant cette gare en voiture.

Toutefois, l'annonce publiée dans la presse le 2 août de cette année a fait l'effet d'une véritable douche froide. En effet, la volonté de la Région Bourgogne-Franche-Comté d'abandonner

la discussion relative au projet Convergence 2026 menée avec les autorités jurassiennes et l'Office fédéral des transports depuis l'ouverture de la ligne signifie qu'aucun train suisse ne circulera au-delà de la gare de Delle dès décembre 2025. L'offre valable d'ici cette date comprend dix allers-retours quotidiens directs entre Bienne et la gare TGV de Meroux assurés par des trains des CFF. Il est évident que cette offre est nettement insuffisante pour les frontaliers tant du point de vue de l'accessibilité que de l'horaire et que cette décision française risque de faire échouer toute tentative d'amélioration de l'offre entre Belfort et Bienne. Il est temps, par conséquent, de s'interroger sur les raisons de cet échec et sur les leçons devant en être tirées.

Trop peu d'efforts

Tout d'abord, il est nécessaire d'émettre une critique relative à l'organe de gouvernance chargé de traiter des aspects techniques de la ligne ainsi qu'à la manière dont celle-ci a été promue. En effet, l'ATE Jura a eu l'occasion, lors de sa participation aux séances de ladite gouvernance, de constater qu'un pouvoir décisionnel bien trop

important a été accordé par le Gouvernement jurassien aux autorités françaises. Ceci a conduit au fait que ces dernières aient la mainmise dans ce dossier. Dès lors, comment l'exécutif cantonal justifie-t-il son désengagement en laissant systématiquement la présidence de cette gouvernance à nos voisins-es? Pourquoi n'a-t-il pas souhaité mettre sur pied une présidence franco-suisse annuellement alternante?

Ensuite, l'ATE JU ne peut être qu'extrêmement déçue du résultat de la politique adoptée tant par les autorités françaises que suisses afin de gérer cet axe ferroviaire transfrontalier. En effet, pourquoi les autorités françaises et suisses n'ont-elles pas été en mesure de développer une véritable offre ferroviaire transfrontalière de qualité entre Belfort et Bienne à l'image de ce que celles-ci ont pu réaliser dans l'agglomération genevoise avec le Léman Express? Par ailleurs, pour quelle(s) raison(s) les autorités jurassiennes n'ont-elles pas nettement plus fortement promu l'utilisation de la ligne ferroviaire Bienne – Belfort auprès de la population cantonale? En outre, comment ces mêmes autorités expliquent-elles le peu voire l'absence de partenariats avec les ac-

teurs économiques locaux afin de développer l'utilisation de cette ligne? Le projet visant à relier la zone industrielle de la Queue-au-Loup à la gare de Boncourt avec des bus a, par exemple, été abandonné.

En outre, le nouvel horaire 2025 risque de péjorer l'utilisation de la ligne, notamment en raison de l'introduction d'une nouvelle rupture de charge à Delémont liée au fait que les trains venant de Bienne continueront de circuler en direction de Bâle. Deux changements seront alors nécessaires afin de se rendre à Belfort depuis Bienne. Lesdites ruptures de charge sont, par ailleurs, un argument dont les Français-es se servent afin de se retirer du projet.

Changement de cap nécessaire

Bien que le Gouvernement jurassien ait la ferme intention d'améliorer l'offre ferroviaire sur le territoire cantonal (cadence à la demi-heure entre Delémont/Porrentruy et Delle, instauration d'une liaison directe Bonfol – Delémont et Bonfol – Boncourt/Delle), cet échec de la ligne Delle – Belfort vient en effet non seulement s'ajouter à la disparition de la liaison ferroviaire directe entre Bâle et l'arc lémanique par Delémont intervenue fin 2015 et dont la réintroduction se fait toujours attendre, mais provoque également l'allongement de la liste des



Jura



© commons.wikimedia.org/Bmazerolles

À partir de décembre 2025, aucun train suisse ne circulera au-delà de la gare de Delle.

revers en faveur d'une politique de mobilité plus respectueuse de l'environnement et des êtres humains dont font partie, par exemple, le développement excessivement lent du réseau cantonal de pistes cyclables. Il est ainsi temps, au niveau jurassien, de mettre à disposition les ressources tant financières qu'humaines nécessaires afin de véritablement promouvoir une mobilité plus verte et respecter ainsi nos engagements climatiques.

Pour l'ATE Jura, il est nécessaire, pour l'instant, de se concentrer sur la partie suisse de cette ligne et de renforcer son utilisation par les pendulaires et les habitant-es. Dans ce sens, l'idée d'une liaison ferroviaire rapide entre Porrentruy et Delémont est à étudier sérieusement et nous espérons que le Gouvernement jurassien réunira rapidement les partenaires concernés afin de définir le futur de cette ligne le plus rapidement possible.

Jean-Marc Comment et Valère Lovis
Co-présidents ATE-Jura



Vaud

Prix des transports publics: quelles solutions?

Lors de son Assemblée générale 2023, la section vaudoise de l'ATE a organisé une conférence-discussion sur une thématique brûlante: le prix des transports publics. Compte rendu des débats modérés par David Raedler.

Alors que l'Alliance SwissPass a annoncé augmenter fortement le prix des transports publics pour 2024, à l'heure où la Confédération est sur le point de débloquer plusieurs milliards pour élargir les autoroutes tout en réduisant sa contribution au trafic régional en transports publics, de nombreuses questions émergent et inquiètent quant aux enjeux de report modal.

Lucas Schalbetter, du comité d'initiative pour des transports publics gratuits, et Emmanuel Ravalet, du bureau Mobil'homme, chercheur à l'UNIL, apportent leurs réflexions sur la question des transports publics gratuits.

Une initiative cantonale

Luca Schalbetter est l'une des personnes à l'origine de l'initiative pour des transports publics gratuits dans le canton de Vaud. Persuadé de l'intérêt politique de

cette initiative, il rappelle qu'elle répond à trois urgences: l'urgence écologique par le report modal, l'urgence sociale visant à soulager le budget des ménages et l'urgence économique permettant une circulation facilitée dans le canton.

Malgré son aboutissement avec 17 000 signatures, l'initiative a finalement été invalidée par le Conseil d'État vaudois, par suite de l'invalidation par le Tribunal fédéral d'une initiative similaire déposée à Fribourg. Ce jugement, ayant un effet boule de neige, rappelle que la Constitution demande une participation des usager-es des transports publics au prix.

Emmanuel Ravalet reconnaît que les postures politiques (pour ou contre les transports publics gratuits) sont souvent très fermes et très marquées mais retient que dans le monde scientifique et celui des ingénier-es en transports, les

avis sont plutôt en défaveur de cette idée car un tel projet fait évoluer le «qui paie» (question fondamentalement politique) mais ne joue que sur un seul des critères du choix de mode de transport, à savoir le prix. Il reconnaît cependant une déception, celle de ne pas pouvoir aller au bout du débat avec l'invalidation de l'initiative. Sur la question sociale, il est cependant persuadé que cela aurait un impact positif pour les personnes à petit revenu.

Le rôle du prix

Le prix est-il une barrière d'entrée prépondérante à l'accès aux transports publics? Luca Schalbetter croit en l'universalité des transports publics, en son caractère de service public. Cela permet aux classes populaires d'effectuer un transfert modal (le passage d'un mode de transport à un autre). Il cite le cas luxembourgeois comme

un exemple, tout en reconnaissant qu'il ne se superpose pas facilement au cas vaudois (cadence, densité et coûts différents). Sa position ici est très marquée par son caractère social pour les plus fragiles de la société qui subissent de plein fouet l'inflation et les conséquences politiques de l'augmentation du prix des transports publics, annoncée pour 2024.

Emmanuel Ravalet relève que les études réalisées à ce jour dans différents contextes démontrent un impact communicationnel marqué de la mesure, qui facilite l'accès aux transports en commun. En effet, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'acheter un billet, l'usage est simplifié. Mais pour lui, il faut sortir de l'opposition bimodale voiture/transports publics et reconnaître que la marche et le vélo, qui sont de loin les modes de transport les plus écologiques, pâtissent de cette gratuité. In fine, ce sont souvent les piétonnes et les cyclistes qui se reportent sur les transports publics en cas d'instauration de la gratuité totale, davantage que les automobi-

listes, ce qui est problématique à plusieurs points de vue (santé, vie de l'espace urbain, etc.). Il trouverait intéressant que les autorités cantonales financent des études solides pour identifier la nature et l'importance des reports modaux en cas de baisse de tarif ou de gratuité, car l'expérience démontre que certain-es usager-ères ne modifieront jamais leur comportement.

Le risque d'un financement 100 % public

Luca Schalbetter rappelle que bien que le risque existe, l'État n'est jamais seul en matière de transports publics. Les communes, la Confédération, les entreprises de transports publics sont autant d'acteurs qui rendent difficile une éventuelle volonté de baisser les prestations même si l'usager-ère ne contribue plus à hauteur de 40% au coût des transports. La mesure est aujourd'hui même soutenue par des chercheurs-ses et des scientifiques du climat. L'initiative a le mérite de proposer des choses en dehors des villes tout en touchant les gens qui font des distances conséquentes. Le message politique est très marqué et important: la marche, le vélo et les transports publics (bons pour le climat) sont

gratuits, tandis que la voiture (aux impacts les plus lourds sur l'environnement) se paie.

Emmanuel Ravalet est en désaccord avec les arguments précédemment avancés. Pour lui, sur la question des personnes parcourant de longues distances depuis chez elles, les impacts d'une gratuité ne sont pas toujours ceux espérés par les autorités. Lorsqu'on rend un moyen de transport plus rapide ou moins cher, on facilite un mouvement. L'économie sur le temps de parcours est perdue car les distances domicile-travail augmentent. La gratuité, ou la baisse du coût d'usage de manière générale, va faciliter cette mobilité ainsi que des effets-rebonds non-désirés (l'augmentation des distances parcourues). C'est ce qui s'est notamment passé avec la démocratisation de la voiture, qui a éloigné les populations des centres et de leur lieu de travail, augmentant de fait les conséquences négatives de la mobilité.

Payer le coût effectif de son trajet

Pour Emmanuel Ravalet, il est évident qu'il faut se poser la question de savoir pourquoi et comment prendre la direction d'une mobilité «mesurée». Les politiques publiques de soutien aux modes alternatifs à la voi-

ture sont donc essentielles pour faciliter leur usage et développer l'offre. Mais en l'absence de contraintes, la «carotte» n'est malheureusement pas suffisante. La solution doit nécessairement passer par des politiques de régulation du tarif de stationnement ou encore des péages urbains, qui ont fait leur preuve. Pour lui, la fidélisation ne passe pas par l'abonnement général ou la gratuité mais par la démotorisation. Pour l'atteindre, il évoque d'autres solutions indispensables telle la limitation des vitesses sur les routes et les autoroutes.

À cela, Luca Schalbetter rappelle que détenir un abonnement général permet par exemple de

passer ses vacances en Suisse plutôt que de partir à des milliers de kilomètres avec l'avion, et qu'il s'agit là d'une bonne illustration pour expliquer que pour les personnes précaires, disposer de la gratuité du déplacement pourrait in fine diminuer certains déplacements plus polluants. Par ailleurs, il rappelle que pour lui, la liberté de se déplacer est fondamentale, notamment pour la culture, le sport, l'économie locale, le tourisme, etc. et qu'il ne faudrait privilégier la carotte plutôt que le bâton, dans ce sens.

Romain Pilloud,
Secrétaire général, ATE Vaud



Lucas Schalbetter (à droite) et Emmanuel Ravalet ont participé à la conférence-discussion modérée par David Raedler (au centre), en juin dernier.

S'allier pour la mobilité durable

À Genève, l'ATE travaille avec un réseau d'associations et de partenaires pour promouvoir des réformes dans la politique de mobilité. Le contexte électoral rend le travail d'équipe de plus en plus indispensable.

Au printemps 2023, les élections genevoises ont produit des résultats désastreux pour la mobilité durable: la majorité de centre-gauche favorable à la réduction du trafic motorisé, composée de 53 des 100 sièges au Grand Conseil, est descendue à 42 sièges. Les associations n'ont pas attendu ces résultats pour renforcer leur collaboration. Les échanges portent

sur de nombreuses questions et à tous les niveaux, y compris en justice, où la section est dans l'attente de plusieurs jugements.

Dans ce contexte, les élections fédérales de cet automne sont absolument cruciales. La majorité populaire qui a soutenu la Loi Climat le 18 juin dernier doit se traduire par une nouvelle majorité favorable à la protection du

climat et le développement d'une mobilité d'avenir. La présence de nos valeurs au sein même des autorités permet leur défense à tous les échelons décisionnels.

C'est dans cet objectif que l'ATE Genève soutient avec détermination les membres de son comité, candidat-es lors de ces élections: Isabelle Pasquier-Eichenberger (liste 4: Les

Vert-es), Th mas Wenger (liste 8: Les Socialistes), Jérôme Strobel (liste 26: Les Vert-es), Sabine Latour (liste 18: Les Vert'libéraux) et Christian Zaugg (liste 2: Ensemble à Gauche) pour le Conseil national, ainsi que Lisa Mazzone pour le Conseil des États.

Diego Esteban
Coordinateur, ATE Genève



Genève



Périple coloré en Transylvanie

Des trains lents mais confortables sillonnent la Roumanie, tissant l'un des réseaux ferroviaires les plus denses d'Europe. Au départ de Bucarest, on s'aventure dans les riches paysages de la Transylvanie pour un voyage à la découverte de villes chaleureuses, de châteaux frissonnants et de forêts dorées.

Texte et photos: Camille Marion

En parcourant rêveusement la carte disponible sur notre plateforme «L'Europe en train», j'ai constaté qu'on rejoint aisément la Roumanie par le rail – aisément ne voulant pas dire rapidement. L'itinéraire passe par Budapest, d'où le train de nuit file vers Bucarest. Une trentaine d'heures de voyage et une expérience aussi confortable qu'enrichissante.

Le berger, le vampire et le dictateur

Immense et accessible, grise et chaleureuse, Bucarest éblouit par la pluralité de ses caractères. Son centre historique est piéton, ce qui le rend à la fois charmant et agréable. La visite débute dans Lipschani, le plus vieux quartier de Bucarest. La légende raconte en effet que dans les années 1300, le berger Bucur aurait

fondé la ville à cet endroit, y construisant une église. Vers la moitié du 15^e siècle, Vlad Țepeș, que l'on surnomma «Vlad l'Empaleur» et qui inspirera Bram Stoker pour écrire Dracula, y avait un palais et une cour. La ville s'est rapidement développée autour du palais et l'actuel Lipschani est devenu le quartier du commerce. Le nom des rues en témoigne aujourd'hui encore: rue des orfèvres, des selliers, des cordonniers et des tanneurs.

On remonte la Calae Victoria, la plus importante artère de Bucarest pour rejoindre le palais du Parlement. Cet emblème incontournable de la capitale roumaine symbolise la démesure des années communistes. Le dictateur Nicolae Ceaușescu fit raser des quartiers entiers pour construire cet im-

mense palais – le plus grand bâtiment administratif au monde après le Pentagone.

Sur la butte de la Métropole se trouve la Cathédrale patriarcale, basilique orthodoxe qui est également le siège du Patriarcat de Roumanie. Elle se trouve juste à côté de l'ancien palais de Roumanie, aujourd'hui siège du Sénat. À Bucarest, les nombreux édifices religieux, surtout orthodoxes, côtoient des monuments historiques, des immeubles vétustes et des maisons cossues. Entre brillance et décrépitude, luxe et pauvreté, la ville s'est façonné une singulière identité.

Église noire et maisons colorées

Bucarest livre une première impression prometteuse de la Roumanie et un séjour prolon-

Cernée de radieuses façades, la Place du Conseil est le cœur historique de la ville de Braşov, aux portes de la Transylvanie.

gé permettrait d'en savourer toute la diversité. Mais pour l'heure, il est temps d'embarquer pour la Transylvanie. Le train serpente dans de sublimes paysages, doux mélange de forêts enflammées, de petits villages et des montagnes de plus en plus escarpées.

Braşov est l'une des villes les plus touristiques de Roumanie. Colonisée par les Saxons au Moyen-Âge, elle a rapidement prospéré et s'est développée autour de son centre, où essaimèrent alors de belles maisons aux façades pastel. Juste derrière leurs toits se détache

le contour menaçant de l'Église Noire, dont la taille imposante contraste avec les autres monuments. Il s'agit de la plus grande église gothique d'Europe de l'Est.

Du relief bosselé de Brasov se démarque la colline Tâmpa, sur laquelle trône le nom de la ville en lettres hollywoodiennes. On y grimpe à pied en un peu moins d'une heure ou en téléphérique lorsqu'il n'est pas en «defecţiune tehnică». Depuis le centre-ville, deux ou trois ruelles et une volée de marches conduisent au départ de la promenade. Le sentier plonge directement dans la forêt embrasée par l'automne. Étroit et caillouteux, il trace un enchaînement de lacets sous les câbles du téléphérique. Très vite, le panorama perce entre les branches des arbres et esquisse de belles promesses. Au sommet, on se faufile derrière les grandes lettres blanches pour profiter de la vue époustouflante. À nos pieds se dessinent les contours de Braşov, la place centrale, l'ancien hôtel de ville devenu musée d'histoire et l'Église Noire, toujours aussi démesurée vue d'en haut.

Chez Dracula

Braşov est un point de départ idéal pour visiter deux célèbres monuments de Roumanie: les châteaux de Bran et de Peleş. Depuis la gare routière de Braşov, un vieil autocar tout en couleurs nous conduit au premier en peu moins d'une heure.

Juché sur un rocher, le château de Bran offre un décor exceptionnel. À l'intérieur, une succession de pièces étroites, d'escaliers et de passages secrets tricotent une ambiance mystérieuse et labyrinthique qui aurait inspiré Bram Stoker pour décrire la demeure de Dracula. Pourtant, Vlad Ţepeş n'y a jamais vécu et il est plaisant de constater que le château n'a rien d'un Disneyland vampirique. Au contraire, on y découvre la réelle histoire de la forteresse, sa construction au 14^e siècle sur mission du roi de Hongrie, l'occupation par les Saxons, puis les Habsbourg et finalement par la famille royale de Roumanie. L'histoire de la Reine Marie, qui y vécut dans les années 1920, se révèle passionnante; fougueuse, audacieuse, elle joua un rôle majeur pour la Roumanie durant la Première Guerre mondiale.

Au château de Peleş

On se rend au château de Peleş en prenant le train pour Sinaia, à une heure de Braşov. Il faut ensuite grimper quelques escaliers, traverser le parc qui entoure le très beau casino, monter jusqu'au monastère orthodoxe et enfin s'enfoncer dans la forêt. Des dizaines de cabanes en bois tentent de happer les touristes avec un drôle d'assortiment de produits: artisanat roumain, peluches de Pikachu, broderies, écharpes, gadgets en plastique, nougat et petits paniers de fruits rouges.

Un pont enjambe une rivière et conduit jusqu'au château de Peleş, lové au milieu des forêts de Sinaia. Son intérieur est richement décoré, entre boiseries sombres, lustres imposants, colonnes, statues, marbre et tableaux. La touffeur enivrante et la foule qui louvoie d'une pièce à l'autre donnent le tournis. Après le château de Bran, dépouillé et impassible, Peleş se montre riche et chaleureux. Pour l'anecdote, il fut d'ailleurs le premier château d'Europe à disposer de l'électricité dans les années 1870. La visite du premier étage, beaucoup moins fréquenté, permet de reprendre son souffle et d'entrer davantage dans l'intimité du lieu et de ses pensionnaires. Il était notamment la résidence d'été de la famille royale puis celle du dictateur Ceauşescu.

Une pétillante citadelle

Depuis Braşov, le train file vers l'ouest à travers un délicat tableau champêtre et nous mène à Sighişoara, petite ville inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO. Mélange de cultures latine et byzantine orthodoxe, le centre historique est particulièrement pho-

togénique avec ses maisons basses et ses ruelles tortueuses. Sous nos pieds, les pavés sont plutôt de gros galets lisses qui rendent le chemin inégal et obligent à garder un œil au sol pour éviter de s'encouler.

La vue depuis la Tour de l'Horloge, vaut vraiment la peine. Avant d'atteindre le sommet, on parcourt le musée historique qui se déploie dans les étages de la tour. On s'épargne la visite de l'église de la colline – peu intéressante – pour admirer l'escalier couvert en bois qui y conduit. Construit au 17^e siècle, l'ouvrage permettait aux élèves de rejoindre l'école située au sommet de la citadelle y compris lors de fortes neiges. La visite se termine sur l'une des nombreuses terrasses qui invitent à une pause bien méritée. C'est l'occasion de déguster les papanaşi, dessert roumain composé de beignets servis avec de la crème et de la confiture de myrtille. Délicieux mais très copieux.

Où les maisons ont des yeux

Le périple se poursuit vers la ville suivante, située à une centaine de kilomètres de Sighişoara. Les colons allemands qui la fondèrent au 12^e siècle l'appellèrent Hermannstadt mais c'est plutôt sous le nom de Sibiu qu'on la connaît aujourd'hui. La petite ville séduit par ses façades somptueuses aux teintes audacieuses. Entourées d'édifices remarquables, la Grande Place et la Petite Place forment le centre historique. On commence par se délester de deux lei (environ 40 centimes) pour grimper dans la Tour du Conseil et profiter du meilleur coup d'œil possible sur la ville.

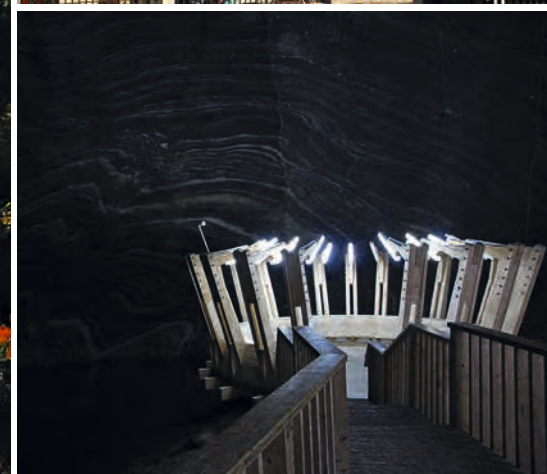
De retour sur la terre ferme, on arpente la Petite Place en admirant l'imposante église évangélique, dont la construction a duré plus de deux siècles. En remarquant son toit bariolé, on profite d'avoir la tête levée pour s'arrêter sur les fameux «yeux de Sibiu». Ces fenêtres creusées dans les toits qui permettaient de ventiler les greniers donnent aujourd'hui un caractère espiègle au décor.

Une pincée de sel

Après les deux petites villes colorées, nous prenons le chemin de Cluj-Napoca. Le train file entre les parois rocheuses, les aiguilles des sapins frôlant la fenêtre du wagon. Juste avant d'atteindre notre dernière étape, les abyssales mines de sel de Turda nous invitent à un voyage spectaculaire. En Transylvanie, des gisements se sont formés il y a 13,5 millions d'années et la couche de sel s'étend partout dans le sous-sol du plateau.



Juché sur un rocher, le château de Bran (ou de Dracula!) constitue une visite incontournable.



Les yeux de Sibiu veillent sur la petite ville (en haut). Dans les entrailles de la montagne se cachent les impressionnantes mines de sel de Turda.

À Turda, cette couche est particulièrement conséquente, dépassant les 1200 mètres d'épaisseur. L'exploitation a commencé au temps des Romains déjà, mais c'est surtout à l'époque de l'Autriche-Hongrie que l'activité s'est développée. Les mines ont alors été renommées en hommage aux personnalités princières: Mina Tereza pour l'archiduchesse Marie-Thérèse, Mina Iosif pour Joseph II, empereur du Saint-Empire romain germanique, Mina Rudolf en hommage à ce membre de la maison impériale et royale d'Autriche-Hongrie, et Mina Ghizela pour la fameuse Sissi.

Un long couloir aux parois brillantes de sel conduit vers les mines où règne une atmosphère mystique. Véritables cathédrales souterraines, ces gigantesques cavités sont éclairées par un assemblage de néons qui dispensent une lumière froide et bleutée. Le son se projette dans les entrailles de la montagne et ricoche contre les murs striés de dessins géométriques.

L'exploitation du sel a cessé en 1932 et la mine a servi de refuge à la population locale durant la Seconde Guerre mondiale. Dans les années 1990, le lieu s'est mué en attraction touristique qui s'est développée encore davantage en 2009 lors de la rénovation. On y a alors aménagé un amphithéâtre, un mini-golf et une grande roue – autant de gadgets superflus qui n'enlèvent cependant rien au caractère unique de cet endroit.

Fin de séjour à Cluj-Napoca

Cluj-Napoca est la capitale non-officielle de la Transylvanie et la deuxième ville la plus peuplée du pays. La visite commence sur la

Place des Musées – la plus ancienne de la ville – où l'on s'arrête devant la façade baroque de l'église franciscaine. À quelques pas d'ici se trouve la maison où naquit Matei Corvin, l'un des rois hongrois les plus importants. On le rencontre sur l'autre place centrale de Cluj, Piața Unirii, où son immense statue trône devant la non moins immense cathédrale Saint-Michel.

Dans une Roumanie majoritairement orthodoxe, cet édifice catholique dominant l'une des places principales de la ville peut surprendre. Il symbolise la riche histoire de la Transylvanie et en particulier de Cluj-Napoca: bâtie par des Celtes, conquise par les Romains puis par plusieurs peuplades germaniques, récupérée par des colons allemands, avant de devenir ottomane, puis

d'appartenir au royaume d'Autriche-Hongrie pour finalement devenir roumaine en 1918. Aujourd'hui, l'influence hongroise émane de chaque recoin de Cluj-Napoca, y compris dans l'assiette. Soupes, lángos et kürtöskalács figurent souvent sur la carte des restaurants ou des stands de cuisine de rue.

Cluj-Napoca impressionne par son caractère monumental. Son centre-ville grouille d'une fiévreuse agitation à laquelle répond le calme ressourçant des parcs publics. On respire en se baladant au jardin botanique, sur les hauteurs de la ville, ou dans le Central Park avec son petit lac. Il se trouve sur le chemin de la colline de la citadelle, d'où l'on profite d'un superbe panorama. L'endroit idéal pour un dernier coucher de soleil sur la Roumanie. ■

Informations utiles

Se rendre en Roumanie: le voyage dure environ 35 heures. Train de jour direct pour Budapest au départ de Zurich puis train de nuit direct pour Bucarest. Plus d'informations: www.europeentrain.ch

Réservation: auprès des chemins de fer roumains pour bénéficier du meilleur prix (www.cfrcalatori.ro)

Itinéraire en Transylvanie: Bucarest – Braşov – Sighişoara – Sibiu – Cluj-Napoca



DIVERS

Ordinateurs durables de why!
Prilly VD, réparables, pour 10 ans, pièces de rechange, Linux pré-installé, whyopencomputing.ch.

VACANCES EN SUISSE

Val d'Anniviers : Grand chalet à louer à Mayoux, calme et nature. Confort moderne avec gd séjour. Pour 4-5 personnes en hiver, en été pour 7 personnes. Bus gratuit pour Grimentz et vallée. Parking gratuit. Tél. 076 381 96 45

Basse-Engadine, près de la place principale à Lavin appartement beau avec jardin d'hiver. Dates libres voyez: www.appa.ch/21434

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

VACANCES A L'ETRANGER

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

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

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

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



Pour être toujours au courant de l'actualité de l'ATE, abonnez-vous à la newsletter et rejoignez-nous sur les réseaux sociaux.



www.ate.ch/newsletter



www.x.com/ate_Suisse



www.facebook.com/atesuisse



www.instagram.com/vcs_ate_ata

Restons en lien!



Information & Réservation
eden-spiez.ch | 033 655 99 00

Agir ici pour un monde plus juste

Public Eye



Attention : la lecture de nos enquêtes peut changer votre vision du monde.

Commandez gratuitement un abonnement à l'essai à notre magazine : publiceye.ch/abo-essai



Gratuit jusqu'à la fin de l'année!



HabitatDurable, l'association des propriétaires responsables

De A comme Assurance jusqu'à Z comme Zéro émission, chez nous, vous êtes toujours conseillé de manière compétente, durable et éthique.

www.habitatdurable.ch

Calculez
votre prime dès
maintenant



Assurances pour tous les vélos

Votre VTT a été endommagé à la suite d'une chute? Votre coûteux nouveau vélo de course a été volé? La batterie de votre vélo électrique a subi un dommage? Avec les Assurances vélo de l'ATE vous bénéficiez d'une protection complète en cas de vol ou de dommages.

Accédez rapidement à l'offre.



- par téléphone au 031 328 58 22 ou
- par e-mail eco@ate.ch
- par site d'internet www.ate.ch/assurances-velo

Notre équipe d'assurance vos répondra volontiers.

Assureur:



Pour une mobilité
d'avenir





Dans ses reliefs peuplés de nombreuses vaches, le Diemtigtal recèle des joyaux comme le Seebergsee.



Brumeuse balade au Seebergsee

Texte et photos: Camille Marion

Dans le canton de Berne, le Parc naturel du Diemtigtal tisse le décor de sublimes randonnées. Depuis Zweisimmen, on lève la tête sur des sommets invisibles et de fougueuses promesses: derrière cette effilochée de nuages se cache le Seebergsee, petit lac alpin aux berges sauvages.

Dans le train du matin, une discrète émulation remplace la morne somnolence des pendulaires de la semaine. Loin des costumes austères, des chaussures cirées et du café fumant, baskets légères, k-ways fluos et gourdes en alu ont investi le wagon. C'est samedi au pays de la randonnée, et la montagne nous appelle.

Parmi les points de départ permettant de rejoindre les rives du Seebergsee, nous partons de Zweisimmen, où le ciel chagriné promène ses nuages confus. La première étape consiste à rejoindre Mannried puis Grubenwald, petits villages au nord de Zweisimmen. Le chemin longe les flots de la Simme jusqu'à ce que la voie de chemin de fer se rapproche et qu'un pont permette de traverser la rivière.

Lacets exigeants jusqu'au lac

À Mannried, les jolis chalets de bois sont habilement décorés. Partout autour, les balles rondes sont comme de grosses guimauves dispersées sur l'herbe humide des pâturages. À Grubenwald, nous slalomons entre les limaces ravies de la météo automnale et trouvons le premier panneau indiquant «Seebergsee». C'est ici que débute l'ascension; près de mille mètres de dénivelé à parcourir sur neuf kilomètres de lacets bitumineux.

La route est bordée d'herbes sauvages, de buissons et d'arbres détremés. Nous prenons de la hauteur en admirant la vue sur la

vallée brumeuse. Le cœur battant, le souffle court, nous dépassons fermes et chalets, rencontrons vaches et voitures. Après quelques heures, le sentier offre la distraction d'une douce plongée avant d'attaquer le dernier effort jusqu'à la crête de la montagne.

À partir du replat de Meienberg, la randonnée s'éloigne du béton et trace un étroit sentier dans les herbes jaunies. Le sol est marécageux, un mince miroir d'eau remplit ses sillons. Après une ascension caillouteuse, nous rejoignons la crête de la montagne et nous laissons happer par la vue étourdissante. Il est là, à nos pieds: comme une fenêtre ouverte sur le ciel, le Seebergsee étend sa surface plane sur le tapis bosselé de la montagne. En plein été, on trouve ici un lac d'un turquoise vibrant, scintillant sous le soleil. Aujourd'hui, la météo le rend mystique et impénétrable.

Terrasse, vaches et redescente

Nous descendons jusqu'au rivage pour contempler le jeu de reflets qui s'instaure entre l'eau, la pierre et le ciel. Le chemin continue en direction du restaurant d'alpage Stierenberg, à un quart d'heure du lac. Après une petite pause revigorante, nous entamons la dernière montée du jour sous l'œil indifférent de nombreuses vaches. Le Diemtigtal compte en effet la plus importante communauté agricole alpestre de Suisse. Pendant la période de l'estive, ses alpages accueillent plus de 10 000 vaches, boeufs, moutons et chèvres.

Un portail marque le sommet et amorce une plongée dans le brouillard. Si la montée de ce matin était exigeante, la descente relève d'une nouvelle épreuve – entre sentiers boueux, herbes humides et pâturages glissants. Heureusement, la vue est savoureuse, dévoilant ses charmes au gré de la danse du brouillard. Nous rejoignons un sentier plus praticable que bordent des petits sapins dodus. L'objectif n'est plus très loin, les toits de Zweisimmen apparaissent en contre-bas. Il faut encore franchir la forêt en dévalant un petit chemin de terre avant de rejoindre les premières maisons.

La randonnée prend fin à la gare de Zweisimmen. Dans le wagon, baskets légères, k-ways fluos et gourdes en alu sont peut-être les mêmes que ce matin. Lundi, leurs propriétaires remettront leurs habits gris et leurs chaussures propres pour un autre voyage. Mais avant cela, on profite de rêvasser à la vaste fenêtre du train en admirant la caresse narquoise du soleil sur les montagnes. «Me voici enfin», semble-t-il dire. ■

Information utile

Entre juillet et octobre, le «wandertaxi» permet de rejoindre Meienberg depuis la gare de Zweisimmen. Il circule le mardi et le jeudi. Réservation au 033 722 11 33.

À ne rater sous aucun prétexte

L'appellation «patrimoine mondial de l'UNESCO» est une distinction applicable à des biens naturels ou culturels d'envergure exceptionnelle. La Suisse en compte 13. Nous en présentons ici une sélection.

Par Usé Meyer

La Suisse est riche en buts d'excursion de renommée internationale: si bien que quatre phénomènes naturels et neuf singularités culturelles remarquables ont fait leur entrée sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Seuls des biens naturels ou culturels «d'importance universelle exceptionnelle» se font décerner ce label. Les 13 sites suisses du patrimoine mondial de l'UNESCO témoignent de la richesse de notre pays – et en valent le déplacement. Après les trois sites présentés dans l'édition de juin, nous avons le plaisir de vous en faire découvrir six autres.

Pour plus d'informations: www.ourheritage.ch

Trois châteaux, la muraille et les remparts de Bellinzone

Les châteaux forts de Bellinzone ont été construits par les ducs de Milan, essentiellement dans le but de faire obstacle aux visées expansionnistes des redoutables Confédérés helvétiques en direction du sud. À l'époque déjà, Bellinzone occupait une position stratégique entre le nord et le sud. Aujourd'hui, les trois imposants châteaux et les remparts de la ville sont les témoins spectaculaires de l'art médiéval de la fortification.

Au fil des siècles, les châteaux Castelgrande, Montebello et Sasso Corbaro ont été reconstruits et restaurés à plusieurs reprises. De nombreuses portions de cet ensemble constitué de murailles, de tours, de créneaux et de portes pittoresques se présentent à nouveau dans leur splendeur d'antan – avec quelques accents de modernité en prime. En effet, le Castelgrande est considéré comme un modèle de symbiose de substance historique et d'architecture moderne.



© Roland Gerth



© OTR Bellinzone e Valli





Abbaye de Saint-Gall

Le monastère de Saint-Gall a été fondé il y a près de 1400 ans par le moine itinérant irlandais Gallus. Au fil des siècles, le site devient un haut lieu de l'art de l'écriture et de l'enluminure. Jusqu'à l'avènement de l'imprimerie, vers 1450, les moines y copiaient des livres à la plume et à l'encre puisque le copiage était alors l'unique moyen de reproduction de textes. Aujourd'hui, la bibliothèque de l'abbaye compte quelque 170 000 ouvrages témoignant du savoir-faire artisanal de l'époque et notamment le célèbre «Abrogans»,

le plus ancien livre existant en langue allemande. La bibliothèque abrite, en outre, l'une des plus importantes collections de manuscrits au monde. Avec sa galerie et ses peintures au plafond, sa salle baroque est déjà un chef-d'œuvre en soi. Les spécialistes s'accordent à dire qu'elle est la plus belle salle de style baroque de Suisse.



© Christof Sonderegger



Urbanisme horloger de La Chaux-de-Fonds et du Locle

Zenith, Corum ou TAG Heuer sont des marques dont les montres de luxe sont produites aujourd'hui encore à La Chaux-de-Fonds ou au Locle. Ces deux villes sont inscrites au patrimoine culturel mondial parce qu'elles traduisent la symbiose fructueuse entre l'urbanisme et l'industrie horlogère. Elles sont des exemples uniques au monde de villes manufacturières. Il faut savoir qu'au 19^e siècle, leur urbanisme était axé sur les besoins de l'industrie horlogère, alors déjà bien implantée. Les incendies qui

ont détruit presque entièrement les deux cités ont accéléré les choses. Leur reconstruction a débouché sur cette symbiose particulière entre architecture et technique, encore bien visible aujourd'hui: des immeubles de quatre à cinq étages combinant habitat et fabrique. On habitait dans les étages inférieurs et c'est en haut, là où la lumière du jour est la meilleure, que se trouvaient les ateliers d'horlogerie. En outre, la disposition des rues en damier facilitait l'acheminement des composants de montres entre les manufactures.



LES VILLES en train

10% de remise pour
les membres de l'ATE

avec le code promo dédié

Le train:
un geste pour
le climat!

Que diriez-vous d'une escapade à Vienne? L'automne est la saison idéale pour découvrir la capitale autrichienne, son riche patrimoine et son art de vivre. Confortable, le train vous mène au cœur de Vienne, vous séjournez à l'éco-boutique-hôtel Stadthalle***, 1^{er} hôtel viennois 100% responsable.

Train + 3 nuits dès

CHF **529.-**



Code de remise **ATEAUTOMNE23**
www.ate.ch/voyager

Le code promo est valable pour les réservations effectuées en ligne jusqu'au 31.10.2023, au moyen du lien communiqué; non valable en cas de réservation par téléphone ou e-mail. Exemple de prix par personne incluant: train 2^e classe de/à Genève avec demi-tarif, 3 nuits en chambre double avec petit déjeuner au boutique-hôtel Stadthalle*** à Vienne. Etat au 23.8.2023 pour un départ le 19.10.2023.

Couvent bénédictin Saint-Jean-des-Sœurs à Müstair

Le couvent de Müstair a été admis sur la liste de l'UNESCO en 1983, au grand étonnement de ses sœurs. Le site se trouvait à l'époque dans un état déplorable. Depuis lors, on s'est non seulement attelé à le restaurer mais aussi à y mener des fouilles. En effet, le couvent est une véritable mine d'or pour les historien·nes: puisqu'il n'a jamais été entièrement détruit, il témoigne de près de 1200 ans d'histoire. La tour dite de Planta, par exemple, date de 960 et est ainsi la plus ancienne tour résidentielle et de défense de l'arc alpin. Ce sont toutefois les fresques de l'église du couvent qui ont été déterminantes pour le classement au patrimoine mondial: elles représentent le cycle de fresques le plus important et le mieux conservé du haut Moyen Âge. Rien que pour cela, la visite du couvent restauré en vaut résolument la peine. Mais également parce qu'elle donne un bon aperçu du quotidien de religieuses de notre époque.



© Andrea Bärnli



© Jaqueline Quattronani

Sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes

Les premiers lacustres se sont installés sur le territoire de la Suisse actuelle vers 4000 av. J.-C. Aux bord des lacs, ils ont construit de petits villages de cinq à dix maisons, abritant une cinquantaine d'habitante·s. Leur moyen de transport privilégié était la pirogue – une embarcation réalisée à partir d'un unique tronc d'arbre. C'est à la découverte de matériaux organiques tels que bois, textiles et restes végétaux ou osseux que nous devons nos connaissances de la vie des lacustres entre 5000 et 500 av. J.-C. Ils constituent un témoignage exceptionnel d'une culture disparue. La valeur unique de ce bien «en série», réparti sur 111 sites dans six pays (CH, D, F, I, SLO et A), dont 56 en Suisse, lui a valu l'inscription au patrimoine culturel mondial. Ces trésors archéologiques peuvent être admirés dans plusieurs musées. Pour vous faire une idée de la vie des lacustres, vous trouverez notamment des répliques de leurs habitations au Laténium, à Hauterive (NE).



© Andrea Bärnli



Monte San Giorgio



Monte San Giorgio

Le panorama que l'on peut contempler depuis le sommet du Monte San Giorgio est tout à fait unique. Mais la concentration de trésors que recèle cette montagne l'est tout autant: ses couches rocheuses contiennent des fossiles vieux de 240 millions d'années. À ce jour, pas moins de 20 000 témoins de ces ères lointaines ont été découverts. Le Monte San Giorgio est ainsi l'une des plus grandes sources au monde de fossiles du Trias. Ici, à cette époque, le paysage était constitué de lagunes à l'eau de mer cristalline et de plages de sable fin. Mais la formation des Alpes a mis un terme à cette idylle caribéenne: le fond des mers s'est soulevé pour donner naissance au Monte San Giorgio. Ces fossiles évoquent des temps où vivaient ici de nombreux reptiles, poissons et autres mollusques géants. Le Musée des fossiles de Meride, transformé par l'architecte tessinois Mario Botta, offre un aperçu de ce monde disparu depuis longtemps.

Vivre dans la forêt.

Mais en harmonie
avec elle.



Nous réalisons
des espaces où
il fait bon vivre.

 **BKW**

bkw.ch/espacesdevie

Le moyen de transport que nous cherchons présente des points communs avec le vélo.



© Pixabay/Hans

CONCOURS

Avancer en équilibre

Le moyen de transport que nous cherchons n'est pas souvent considéré comme tel. Multifacette, il est également utilisé dans des disciplines sportives ou artistiques.

On entend parler pour les premières fois de ce véhicule dans le milieu des années 1800. Qu'il soit descendant du «pédocaèdre» qui aurait été présenté à l'exposition universelle de 1855 ou du grand-bi apparu en 1868, il lui faudra un peu de temps pour ressembler aux modèles qu'on connaît aujourd'hui. Comme

le vélo, il sera d'abord constitué de roue, de pédales et... d'un guidon! Il perdra par la suite son guidon en échange d'une selle.

Contrairement au vélo, ce moyen de transport a l'avantage d'être compact et ainsi plus facilement transportable. Au même titre que la trottinette, il oscille entre moyen de transport et engin de loisir. D'ailleurs, comme elle, ce moyen de transport n'est pas autorisé sur la route. En fonction de sa taille, il peut rouler une vitesse allant de 8 à

17 km/h. Ce véhicule reste relativement lent et très demandant. Suivant la mode, il a lui aussi son équivalent électrique: le gyroroue.

Sportif comme artistique

La maîtrise du moyen de transport que nous cherchons s'est déclinée en un grand nombre de discipline: course de vitesse ou d'endurance, saut en hauteur et en longueur, slalom, tout-terrain, ainsi que des disciplines à figure. La maniabilité et l'aspect compact du véhicule ont même permis de faire voir le jour à du basket ainsi que du hockey sur celui-ci. Il existe pour ces disciplines des coupes nationales, un championnat européen ainsi qu'une coupe du monde nommé UNICON. Elle a lieu tous les deux ans depuis 1984 et a même été accueillie en Suisse en 2006.

Au-delà des usages sportifs, ce véhicule est principalement connu pour son appartenance au monde du cirque. Qu'il soit girafe ou kangourou, dans un numéro de jonglage, d'acrobatie ou d'équilibre, c'est là qu'on le connaît le mieux.

Nouria Zeggani est stagiaire en politique des transports à l'ATE Suisse. Il lui arrive d'utiliser ce moyen de transport pour de courtes balades.

À GAGNER:

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

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

Le prix comprend:

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



© mad

Réponse du dernier numéro:

Le cor postal

Gagnant: Ernst Graf de Heiden (AR) remporte le séjour de rêve à l'Hôtel des Horlogers à la Vallée de Joux.

Prix offert par



De quel moyen de transport s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 18 octobre pour participer au tirage au sort.

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

Une seule participation par personne.

NOTRE CLIMAT

VOTRE VOIX

POUR UNE TRANSITION RAPIDE VERS LA MOBILITÉ DOUCE
VOTEZ VERT·E·S LE 22 OCTOBRE

verts.ch/elections-federales-2023



Hôtel des Horlogers
Vallée de Joux

SORTIES ENTRE AMIS À LA VALLÉE DE JOUX

Niché au cœur de la Vallée de Joux, l'Hôtel des Horlogers jouit de la situation idéale pour partager des moments inoubliables ! Une multitude d'activités, accessibles à tous, s'offrent à vous : sorties enneigées en raquettes ou à skis, fondue au milieu de la forêt du Risoud, sports d'équipe, visites culturelles, ateliers créatifs et bien plus encore...



Notre serons ravis d'organiser, avec vous, votre sortie idéale. Nous vous attendons pour vous faire vivre une expérience en harmonie avec la Nature !

Make time to connect with nature...

www.hoteldeshorlogers.com

«Une possibilité serait de limiter l'usage des trottinettes électriques aux zones où elles apportent un véritable plus en matière de politique des transports.»



ANDERS GAUTSCHI

Trottinettes électriques: un fléau plus qu'un cadeau

La vision des métropoles d'Europe submergées de trottinettes électriques en libre-service est un phénomène récent. Dans l'intervalle, cette mode s'est établie un peu partout. Cet été, lors d'un voyage en Pologne et dans les pays baltes, j'ai été très étonné de rencontrer de tels engins dans pratiquement chaque petite ville.

Cette évolution n'enthousiasme pas tout le monde: les e-trottinettes polarisent le débat et enveniment les discussions. Elles suscitent la polémique en particulier en raison de l'accroissement de la densité de la circulation qu'elles provoquent dans des villes où le trafic est déjà engorgé, de l'abandon sauvage sur les places et trottoirs et des accidents déjà nombreux. Elles sont souvent perçues comme des joujoux superflus qui finissent par tomber des ponts, atterrir dans les arbres, les rivières et les jardins et qui perturbent la circulation sur les trottoirs.

La Fondation Suisse des Transports (FST) s'était déjà penchée sur ce nouveau type de mobilité en 2020 et avait mis en lumière ses avantages et inconvénients d'un point de vue de politique des transports lors d'une table-ronde avec des spécialistes du sujet. Il en est ressorti que ces trottinettes électriques peuvent être un plus pour les transports lorsqu'elles permettent de remplacer la voiture. Un tel scénario s'applique plus souvent dans les agglomérations et en périphéries urbaines, pour atteindre le prochain

arrêt des transports publics. Mais ce n'est généralement pas là qu'on les trouve, puisque, pour les fournisseurs, cette configuration n'est pas rentable. Je vous recommande à ce propos l'interview de Thomas Marty, expert en mobilité, en page 9 de cette édition. Dans les centres-villes, là où la densité de ces véhicules est la plus forte, on assiste à un déplacement de la mobilité piétonne et en TP sur les e-trottinettes – un véritable non-sens!

Plusieurs villes ont déjà fortement limité l'utilisation des trottinettes électriques dans leur centre. Il en est fait mention dans les brèves de ce magazine: la maire de Paris, après un sondage auprès de la population, les a entièrement bannies de la capitale française. Une possibilité serait de limiter leur usage aux zones où elles apportent un véritable plus en matière de politique des transports. Dans ce cas, les autorités municipales doivent alors s'entendre avec les fournisseurs de services pour définir les secteurs appropriés.

Comme le montre l'exemple des trottinettes électriques, la clé de transports durables ne réside pas tant dans un seul et unique moyen de transport, mais bien dans leur combinaison judicieuse dans une chaîne de mobilité multimodale. ■

Anders Gautschi est le directeur de l'ATE Suisse. Il doute que la trottinette électrique ait un rôle à jouer dans la politique des transports à titre de véhicule en partage.

ATE Magazine la mobilité future

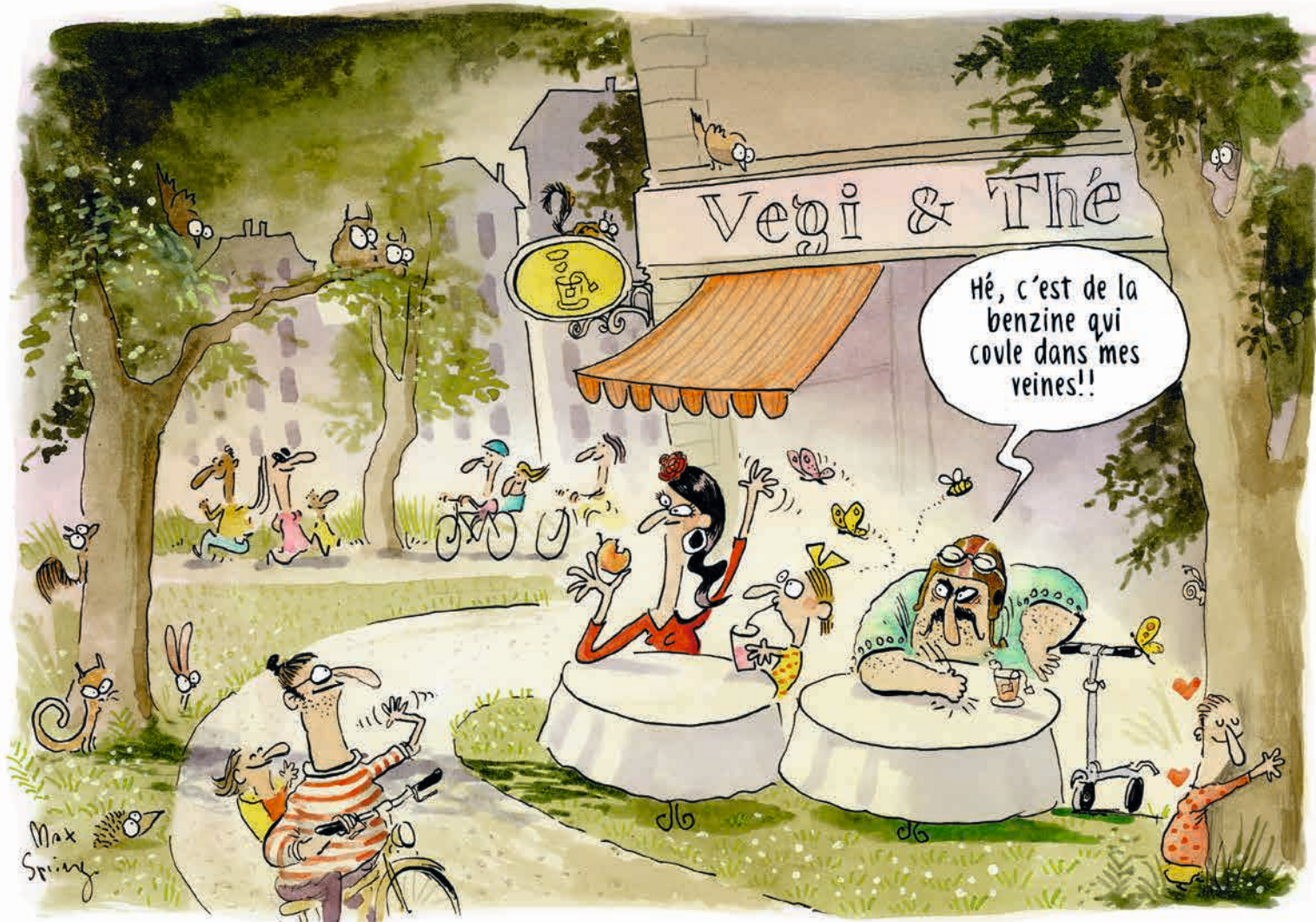
Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 4 fois par an. www.magazine-ate.ch. Adresse de la rédaction: ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: magazine@ate.ch). Rédaction: Nelly Jaggi, Camille Marion. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Viviane Barben, Dominik Beeler, Michele Diso, Selim Egloff, Anders Gautschi, Philipp Geering, Maria Marty, Usé Meyer, Nadja Mühlemann, Christine Steinmann, Martin Winder, Nouria Zeggani. Sections: Camille Marion. Annonces: Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.ch Graphisme: www.muellerluetolf.ch. Impression, distribution: AVD GOLDACH SA. Papier: Lesbebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 63380 (français 13535, allemand 49845). Prochaine édition: 9 novembre 2023. Remise des annonces: 9 octobre 2023. Changements d'adresse: mga@ate.ch

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

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

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



CONTRIBUEZ AU CHANGEMENT!

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



Votre don a un impact!

Chaque franc versé est directement affecté à nos projets:
www.ate.ch/don

Pas encore membre?

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

Un grand merci pour votre contribution aux transports de demain!



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



Votre prime d'assurance automobile augmente?

Demandez-nous une offre dès maintenant! Vous profiterez en outre d'un bonus écologique intéressant pour les véhicules électriques.

Accédez rapidement et facilement à l'offre.



- par téléphone au 031 328 58 22 ou
- par e-mail eco@ate.ch
- par site d'internet www.ate.ch/voiture

Notre équipe d'assurance vos répondra volontiers.

Assureur:


ZURICH®

Pour une mobilité
d'avenir





SOYEZ au **COURANT**

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



Accédez ici aux faits actuels
et aux perspectives