

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE



Terre en vue!

Des îles au milieu d'une mer de trafic?
Plus de sécurité pour enfants et seniors!

Page 18

Besoin
d'aide?



Assurance dépannage ATE ! Votre protection fiable sur la route

L'assurance dépannage ATE prend en charge les frais de secours ou de remorquage de votre véhicule, de poursuite du voyage ou d'hébergement, le tout sans franchise!

Commandes et informations

- par téléphone au 031 328 5812 ou
- à l'adresse www.ate.ch/depannage

Pour une mobilité
d'avenir

ate

- 4 **En bref**
- 7 **Ville ou campagne:**
quel rôle jouent les grandes communes?
- 8 **Écorating:** l'écologie est à la peine
- 9 **JeuneATE:**
des revendications pour la politique des transports
- 10 **EcoDrive:** parce que «chaque litre compte»
- 11 **«Feuille de route pour la mobilité électrique»:**
l'ambition manque
- 12 **Valeurs limites pour les polluants atmosphériques:**
la santé prime
- 13 **Trafic aérien:** l'avion propre n'existe pas
- 14 **Interview avec Louis Palmer:**
pionnier du solaire et défenseur de la mobilité électrique
- 16 **Assurances:** surfer sur internet en toute sécurité
- 17 **Le Bus des neiges:**
rouler ensemble, préserver l'environnement



34 **Lukmanier:**
tourner le dos à l'hiver

- 36 **Hôtels en hiver:** des endroits où se ressourcer
- 38 **Décès:** hommage à Yvonne Jäger

- 28 **Offres pour les membres**
- 31 **Rapport des sections**
- 39 **Concours**
- 41 **Réfléchissez-y! avec Anders Gautschi**
- 42 **Cartoon**

Couverture: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



© ATE / Jolanda Messerli

La promotion de la mobilité cycliste est l'un des chevaux de bataille de l'ATE, pour la simple raison que le vélo est bon pour la santé, peu coûteux et exige peu de place.

Les réactions que nous recevons par rapport à notre travail dans ce domaine sont généralement positives. Toutefois, on nous fait parfois aussi remarquer que la mobilité piétonne est moins coûteuse encore, plus économe en espace et tout aussi bonne pour la santé. C'est évidemment également notre avis – et nous la soutenons depuis toujours, en mettant l'accent sur les enfants et les personnes âgées.

Vous découvrirez dans notre dossier une étonnante traversée de la ville selon la perspective d'une personne âgée. Cet échange de perspectives est d'ailleurs la recette à succès des concepts de mobilité de l'ATE – développés au départ pour les écoles et adaptés à présent aux séniors.

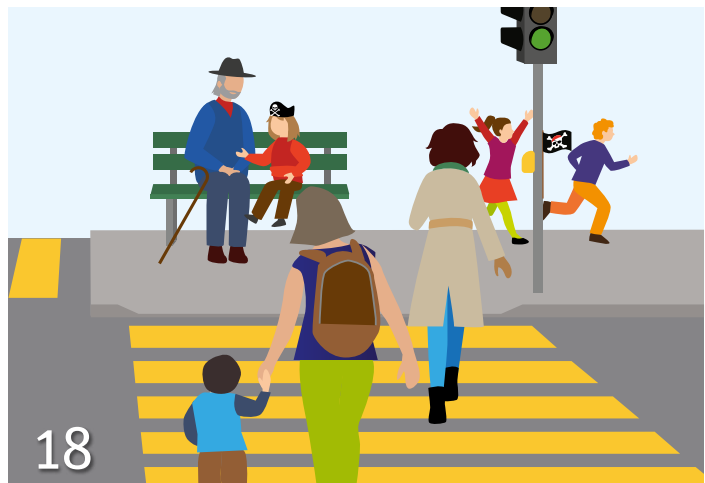
Il est réjouissant de constater que le monde politique partage toujours plus notre point de vue: le Conseil fédéral a annoncé récemment qu'il entend dédier davantage l'espace urbain à la mobilité douce. Grâce à votre soutien, nous continuerons à nous investir dans ce sens – en 2022 également.

Nelly Jaggi
Co-rédactrice en chef

DOSSIER

Pas d'îles désertes au milieu d'une mer de trafic!

Pour que les enfants comme les personnes âgées puissent se déplacer en toute sécurité, nous devons prendre en compte leur point de vue et adapter l'espace public à leurs besoins.





© Collectors Solothurn

Mobilité piétonne et cycliste: l'ATE salue l'orientation choisie

Dans un rapport, le Conseil fédéral reconnaît que les centres urbains subissent une forte surcharge de trafic. Il estime que l'espace restreint dédié à la circulation dans ces zones devra à l'avenir davantage être réservé à la mobilité active. L'ATE salue le fait que le Conseil fédéral admette l'importance croissante des vélos cargos et assure leur rentabilité en élevant la limite de poids. Les vélos de transport sont une solution écologique attrayante pour l'acheminement de marchandises sur le dernier kilomètre. Autre décision positive: les vélos électriques rapides ne seront pas obligés d'utiliser les aires cyclables.

Nous cherchons des passagers à quatre pattes

Chère lectrice, cher lecteur, vous voyagez régulièrement en train, en tram ou même en funiculaire avec votre compagnon à quatre pattes et vous souhaitez nous faire part de vos expériences? Contactez-nous par e-mail à redaction@ate.ch.

Lueurs d'espoir dans la politique environnementale 2021

La politique environnementale 2021 aura sans nul doute été marquée par la loi sur le CO₂ et son naufrage dans les urnes en juin. Quelques lueurs d'espoir entrevues au cours du deuxième semestre permettent toutefois de rester optimistes.

Le Conseil fédéral a décidé d'appliquer l'objectif d'émissions moyennes de CO₂ de 95 grammes par kilomètre à partir de 2022. Les importateurs de véhicules doivent ainsi enfin respecter cette prescription adoptée par le peuple avec la Stratégie énergétique. Grâce à la ténacité de l'ATE, les dispositions dérogatoires pour les plus grands pollueurs (5% de la flotte, l'ensemble des voitures de luxe et de sport ainsi que des Subarus et Suzukis) sont également supprimées.

Autre point positif: le Conseil fédéral prévoit une réorientation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en fonction des émissions de CO₂ des véhicules, ce dont l'ATE se félicite. Nous avons expliqué à quel point cette adaptation est urgente dans le Magazine ATE 5/2021.

Collaboration avec Bikeable

Jeunes et moins jeunes doivent pouvoir circuler sur les voies cyclables en toute sécurité. Au cours des deux dernières années, l'ATE a collecté bons et mauvais exemples de l'infrastructure vélo sur la plateforme www.infrastructurevelo.ch. Elle s'est récemment associée à la plateforme www.bikeable.ch qui permet aux utilisateurs et utilisatrices de signaler des exemples (spots) directement via l'application ou le site web. Plus il y en a, mieux c'est: les autorités ont de plus en plus recours à ces données pour identifier les points faibles du réseau cyclable et y remédier.



Plus d'informations sur www.infrastructurevelo.ch

Un OUI qui concerne aussi le Magazine ATE

La loi fédérale sur un train de mesures en faveur des médias sera soumise au peuple le 13 février. Bien que la requête ne soit pas pertinente en matière de politique des transports, elle touche toutefois l'ATE: en tant qu'association, elle bénéficie de subventions d'encouragement pour l'envoi du magazine des membres. Si le projet est accepté, l'ATE touchera une contribution plus élevée au coût d'expédition de chaque magazine.



Marcher fait école

Avec «walk to school», l'ATE envoie un signe fort contre les parents-taxis et encourage le corps enseignant, les enfants et leurs parents à se pencher sur le thème des transports et de la sécurité sur le chemin de l'école.

C'est la classe 1b de l'école de Sins qui a remporté le 1^{er} prix de cette édition 10^{ème} anniversaire. Comme chaque année, un concours de dessin a été réalisé en parallèle sur le thème «Des animaux sur le chemin de l'école».

C'est le dessin d'Annique Bauer de Elch (LU) qui a remporté le concours dans la catégorie école enfantine à 2^{ème} année.



Transport des vélos: des améliorations s'imposent



L'ATE se félicite de l'annonce par les CFF de la création de plus de 400 places vélos supplémentaires dans les trains grandes lignes entre 2022 et 2025. L'adaptation du matériel roulant correspond aux améliorations demandées. «Les capacités pour les vélos doivent être étendues le plus rapidement possible,

aussi dans la flotte la plus récente. Les mauvaises conditions météorologiques de l'été 2021 et la baisse de la demande qui s'est ensuivie ont limité les problèmes cette année», déclare Anders Gautschi, directeur de l'ATE Suisse. De plus, la réservation obligatoire a rendu le transport de vélo compliqué et dissuadé une grande partie de la clientèle.

Sur le plan technique, le système de réservation présente des lacunes et doit être amélioré. Actuellement, il n'est pas possible d'annuler une réservation ou de consulter le nombre de places disponibles, ce qui implique de payer la première réservation sans savoir si les autres membres du groupe pourront réserver.

Voies cyclables: l'ATE demande une mise en œuvre rapide

Lors de la session d'hiver, le Conseil national s'est penché sur la loi sur les voies cyclables. L'ATE demande que les cantons mènent à terme la planification dans un délai de cinq ans et que ces voies soient réalisées d'ici à 20 ans au maximum. Le respect de ces délais est décisif, afin que l'amélioration de l'infrastructure vélo devienne réalité.

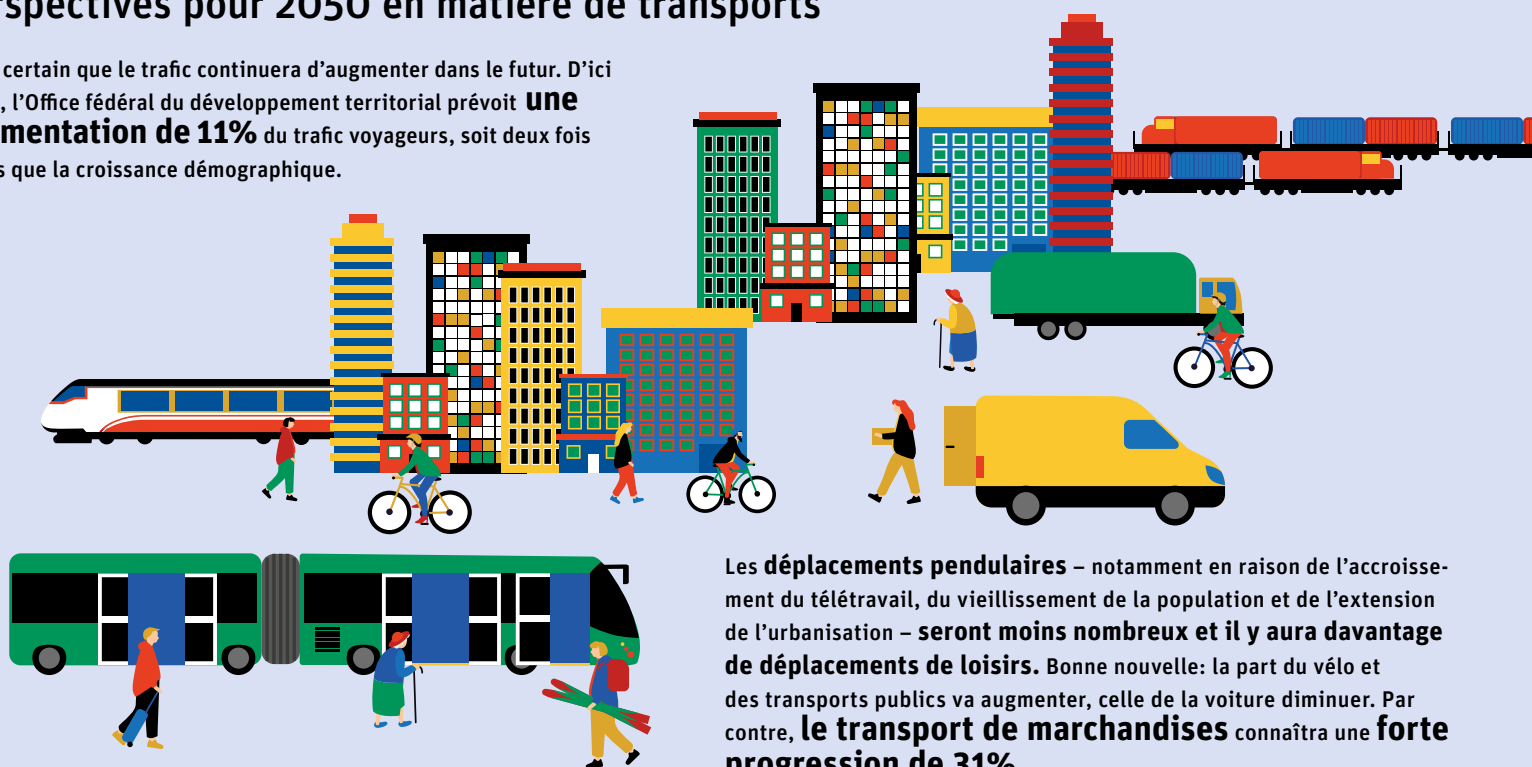
C'est désormais aux cantons qu'il revient de définir des normes d'aménagement uniformisées. La loi prévoit que les voies cyclables supprimées doivent être remplacées. Par ailleurs, le Conseil national a comblé de graves lacunes au niveau des exigences du plan directeur: les tronçons se terminant abruptement et les grands détours doivent demeurer l'exception.

La loi sur les voies cyclables retourne au Conseil des États et l'ATE est convaincue que les points litigieux seront résolus. Par son OUI clair à l'arrêté fédéral vélo en 2018, le peuple a donné au monde politique un mandat tout aussi clair.



Perspectives pour 2050 en matière de transports

Il est certain que le trafic continuera d'augmenter dans le futur. D'ici 2050, l'Office fédéral du développement territorial prévoit **une augmentation de 11%** du trafic voyageurs, soit deux fois moins que la croissance démographique.



Les déplacements pendulaires – notamment en raison de l'accroissement du télétravail, du vieillissement de la population et de l'extension de l'urbanisation – seront moins nombreux et il y aura davantage de déplacements de loisirs. Bonne nouvelle: la part du vélo et des transports publics va augmenter, celle de la voiture diminuer. Par contre, **le transport de marchandises** connaîtra une **forte progression de 31%**.



Bruit: des mesures concrètes doivent être prises

Du point de vue de l'ATE, le rapport publié par la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit montre qu'il est urgent d'agir contre les nuisances sonores dues aux transports. La valeur limite de jour dans les zones d'habitation et le schéma des valeurs limites avec les deux périodes de jour et de nuit doivent être maintenus. La recommandation de prolonger d'une heure la période de calme nocturne, soit de 22 h à 7 h, est insuffisante: le problème des nuisances sonores est indépen-

dant du moment de la journée. Nombreuses sont les personnes qui travaillent de nuit ou, depuis la pandémie, à domicile. Il n'est pas acceptable que les valeurs limites de jour soient plusieurs fois supérieures aux valeurs admises de nuit.

Pour l'ATE, des mesures éprouvées permettent de réduire efficacement le bruit du trafic routier à la source: le 30 kilomètres à l'heure généralisé en ville garantit une tranquillité de jour comme de nuit. La promotion de la mobilité cycliste constitue une contre-mesure supplémentaire au bruit des moteurs; il est donc primordial de lui accorder une meilleure infrastructure et davantage de place. En outre, l'ATE demande une nette réduction du bruit aux abords des aéroports. L'ATE avait exhorté le Conseil fédéral et les cantons à œuvrer à une réduction du bruit du trafic routier par le biais d'une pétition fin 2018 déjà.

Rectificatif

Une regrettable erreur s'est glissée dans l'article «Des poids lourds flottants» du dernier numéro. Dans la deuxième partie du texte, il est question de dioxyde de soufre et non d'oxyde d'azote. Nous remercions notre lecteur attentif pour sa remarque et vous prions d'excuser cette erreur.

ANNONCES



Un Cadeau

Par un legs à l'ATE, vous prolongez votre engagement pour l'environnement au-delà de votre vie terrestre.

ATE Association transports et environnement
Aarberggasse 61, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58 ou www.ate.ch/legs

Pour une mobilité
d'avenir

ate

 **habitatdurable**
propriétaires responsables



Découvrir
maintenant!

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



© Adobe Stock - markus thoenen

Le lotissement Riedli à Belp (BE): vivre à la campagne ne signifie pas nécessairement habiter dans un village.

Voir plus loin que le capot de sa voiture

Mobilité au quotidien Comment l'ATE doit-elle se positionner dans la thématique ville-campagne pour mieux atteindre ses objectifs? Le politologue Claude Longchamp livre des éléments de réponse.

Par Selim Egloff

Quelle est l'ampleur du fossé idéologique entre la ville et la campagne en Suisse? Et comment le travail de l'ATE y est-il perçu? Dans les débats autour de la politique des transports, ces questions émergent toujours plus fréquemment, surtout depuis le rejet de la loi sur le CO₂. Le politologue Claude Longchamp s'est penché sur le sujet à l'occasion d'un débat organisé par l'ATE (voir encadré).

Même si la Suisse se plaît à se considérer comme une nation paysanne, le quotidien de la majorité de la population est tout sauf rural. Le politologue estime à 25% la proportion de la population campagnarde alors qu'un autre quart vit dans les centres urbains. Politiquement, les villes ont nettement glissé à gauche ces 20 dernières années, et les campagnes sont restées plutôt conservatrices.

Le rôle des grandes communes

Il est particulièrement intéressant de jeter un coup d'œil à la population qui n'est ni urbaine, ni campagnarde – cela représente une personne sur deux en Suisse. Elle vit majori-

tairement en périphérie des agglomérations, dans des grandes communes qui jouent un rôle décisif dans la formation des majorités politiques nationales. Il s'agit d'entités complexes, difficiles à définir, à mi-chemin entre style de vie urbain et idylle campagnarde.

Il n'en reste pas moins qu'une distinction nette entre ville, campagne et grandes communes d'agglomération est difficile à opérer. L'ancienne mesure qui consistait à définir comme ville toute commune de plus de 10 000 âmes est largement dépassée en considération des fusions de ces dernières années. En effet, selon ce critère, la vaste commune de Val-de-Travers, par exemple, aurait le statut de ville.

Une chose est cependant claire: les habitantes et les habitants de ces grandes communes ont des orientations politiques plus progressistes que la population campagnarde. Bien qu'ils et elles ne vivent pas dans des centres urbains, leurs habitudes en matière de loisir et leur vie professionnelle sont très urbaines. Ce style de vie est cependant tributaire de la mobilité: l'assurance de se rendre aisément à son lieu de travail ou de pouvoir rentrer d'un concert tard le soir est cruciale pour la vie dans ces grandes communes.

Claude Longchamp y voit également une des raisons du rejet de la loi sur le CO₂: «Trop de gens ont vu une menace dans les taxes sur les carburants liée à la loi. Et bien que la population de ces grandes communes soit toujours plus progressiste, elle est particu-

lièrement sensible à tout ce qui pourrait restreindre sa mobilité.»

Présenter des solutions claires

Ce ne sont, dès lors, pas tant les barrières idéologiques entre forces progressistes et conservatrices qui freinent une politique des transports durable. C'est bien davantage l'incapacité de penser plus loin que le bout du capot de sa voiture. C'est sur ce terrain que Claude Longchamp voit la mission de l'ATE: montrer que des solutions de mobilité durable existent et qu'elles sont abordables – aussi pour les agglomérations.

Une amélioration de l'offre des TP en marge de l'horaire usuel permettrait de réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture. En outre, un réseau cyclable étoffé permet de s'affranchir d'un horaire des TP contraignant. Et pour celles et ceux qui, pour rien au monde, ne se sépareraient du garage de leur villa dans la verdure, il existe déjà des voitures électriques abordables – rechargeables à l'énergie solaire domestique.

Les avantages d'une charge environnementale moindre grâce à des moyens de transports efficaces et bon marché l'emportent ici aussi nettement. ■

À propos

Analyste de longue date des scrutins nationaux pour la télévision suisse alémanique, Claude Longchamp est un politologue renommé. Il a donné un exposé sur le fossé ville-campagne lors de la Conférence de planification de l'ATE.

Selim Egloff est stagiaire à l'ATE Suisse. Il a grandi dans une ville de Suisse orientale et a vécu dans l'agglomération fribourgeoise durant ses études. Il a toujours su se débrouiller à vélo, même s'il a souvent pesté contre l'état des pistes cyclables.

Au Parlement, l'écologie est à la peine

Par Andreas Käsermann

Politique environnementale Sous la coupole fédérale, un bilan s'impose à mi-parcours de la législature. L'écorating de l'ATE, Greenpeace, Pro Natura et du WWF a réservé des surprises.

En 2019, au lendemain des élections fédérales, les organisations environnementales étaient en liesse: non seulement le Parlement devenait plus féminin, mais également plus vert. Les mots glissement à gauche et vague verte étaient sur toutes les lèvres. Depuis ces instants d'espoir, deux années se sont écoulées – et le bilan à mi-législature est plutôt décevant.

En effet, tant au Conseil national qu'au Conseil des États, les objets en lien avec la protection de l'environnement peinent à percer. C'est ce que révèle l'écorating réalisé sur la base des votes de l'ensemble des membres des Chambres fédérales: sur 49 objets législatifs centraux en lien avec la politique environnementale soumis au vote du Conseil national, 21 ont été rejetés. La Chambre haute s'est montrée encore moins favorable à l'environnement: 9 votes étaient en sa faveur, 14 contre.

Le Centre laisse tomber l'environnement

Au classement par partis, l'écorating révèle, sans surprise, que les Vert-e-s et le PS se placent en tête. Viennent ensuite le Parti du Travail, le Parti évangélique populaire PEV, les Vert'libéraux et Ensemble à Gauche. En queue de classement, on trouve la Lega, l'UDF et l'UDC.

Entre ces blocs, on observe d'importants glissements: Le Centre qui, durant la dernière législature (encore sous les bannières du PDC et du PBD), avait voté une fois sur deux pour l'environnement, ne le soutient plus que dans 38% des cas. «En particulier sur la préservation de l'environnement ou de la biodiversité, Le Centre s'est opposé à la politique environnementale», note Stéphanie Penher, Responsable Politique des transports et campagnes à l'ATE.

Le PLR sur la ligne Gössi

Alors que Le Centre perd 12% en matière de soutien à l'environnement, le PLR progresse de plus de 16% depuis les dernières élections: il comptabilise 37,9% de votes en faveur de l'environnement et rejoint ainsi Le Centre.

L'étiquette écologique que Petra Gössi, la présidente du parti, s'est évertuée à coller au PLR se reflète finalement dans l'écorating et Petra Gössi incarne très exactement la moyenne de son parti, puisque son score personnel de soutien environnemental se monte également à 37,8%.

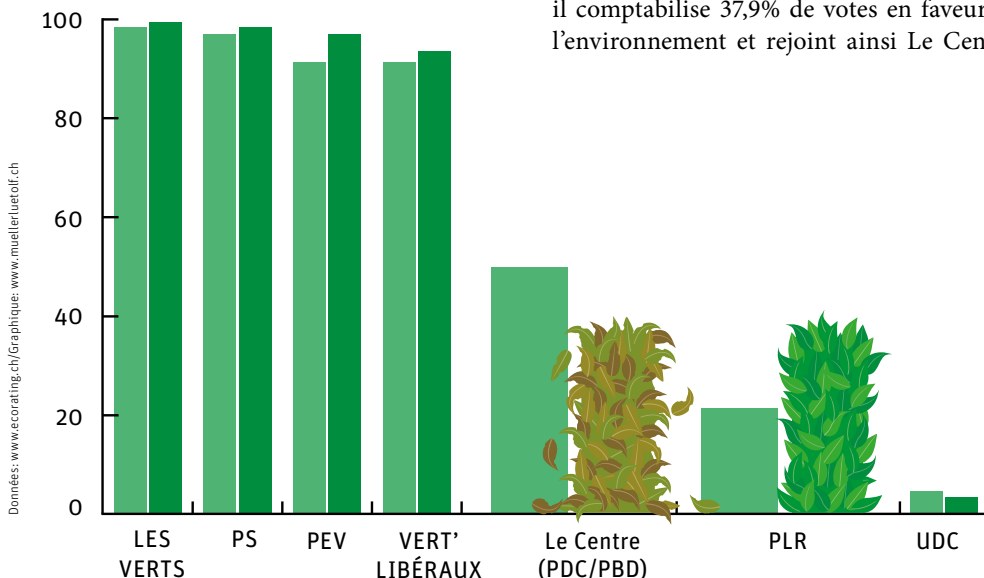
«Il faut encore attendre avant d'affirmer que le cap pris par le PLR est durable», précise Stéphanie Penher. Le nouveau chef du parti, Thierry Burkart, n'a soutenu les objets environnementaux que dans 15,2% des cas. «En comparaison avec les autres élu-es de son parti, il occupe même la dernière place du classement.»

Un podium rouge et vert

Cette dernière mouture de l'écorating a permis de révéler que des membres des Chambres fédérales ont soutenu les objets environnementaux à hauteur de 100%: 32 membres au Conseil national et 9 au Conseil des États. Ces 41 personnes sont toutes membres des Vert-e-s ou du PS. Chez les député-es vert-es, plus d'un-e sur deux vote résolument pour l'environnement, alors que chez les socialistes un peu moins de la moitié fait de même.

Pour conclure, la «vague verte» souvent commentée n'est que très partiellement confirmée par l'écorating. Certes, les fractions rouge-vert ont visiblement grandi, alors que Le Centre, faiseur de majorités, s'est étioilé. La tâche est plus ardue, selon Stéphanie Penher: «Pour faire passer des projets environnementaux au Parlement, il faut pouvoir compter, outre sur une gauche solide, également sur les voix d'autres partis. L'écorating montre que ce soutien fait malheureusement toujours plus défaut.»

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



L'écorating montre de faibles variations en haut et en bas du classement, mais d'importants glissements dans les rangs du Centre (11,9% moins écologiques) et du PLR (+16,4%).

Plus d'informations sur www.ecorating.ch



Les membres de JeuneATE lors de la création de l'association – en vidéoconférence en raison de la situation actuelle.

Unir les forces vives

JeuneATE Les membres du mouvement JeuneATE veulent mobiliser d'autres personnes, recueillir des idées et les mettre en œuvre. Leur démarche s'appuie sur huit revendications politiques.

Compilé par Nadja Mühlemann

■ Sortir de l'énergie fossile d'ici 2030

Si l'on veut que plus aucun véhicule à moteur à combustion ne sillonne les routes de Suisse en 2030, il faut d'urgence en stopper la mise en circulation.

■ Promouvoir les liaisons ferroviaires internationales

Nous demandons des liaisons ferroviaires internationales attractives. En parallèle, il faut interdire les vols court-courriers.

■ Accorder la priorité à l'humain dans les transports

La planification des transports doit accorder la priorité à l'amélioration de la circulation des transports publics et à la mobilité cycliste et piétonne.

■ Raccourcir les déplacements

Pour réduire le temps de trajet, il faut concevoir l'urbanisme de sorte que l'habitat, le lieu de travail, les commerces et les zones de loisir soient accessibles en 15 minutes à pied ou à vélo.

■ Promouvoir les transports publics

Une fréquence élevée et de bonnes correspondances rendent les transports publics attractifs – à la campagne également.

■ Réduire les tarifs des transports publics pour les gens en formation

Les personnes en formation ont un bud-

get limité. Pour que les transports publics leur soient accessibles, elles doivent pouvoir bénéficier de tarifs réduits.

■ Assurer la transparence des coûts de la mobilité

Nous exigeons la transparence des coûts de transport des personnes et des marchandises. Ainsi, quiconque monopolise de l'espace public pour stationner son véhicule privé doit en payer le coût effectif.

■ Instaurer des dimanches sans auto(route)

Nous demandons une réduction de l'infrastructure autoroutière. Des dimanches sans voiture améliorent la qualité de vie et montrent comment mieux utiliser l'espace public. ■

Rejoins JeuneATE!

Nous luttons pour une mobilité d'avenir et neutre pour le climat. Es-tu intéressé·e à te joindre à nous ou simplement à découvrir nos activités? N'hésite pas à nous écrire à jeune@ate.ch!

«Chaque litre compte»

Par Regula Zehnder et Nelly Jaggi

Automobile En optimisant son style de conduite automobile, on peut économiser beaucoup d'énergie. Par son initiative «Chaque litre compte», la Quality Alliance Eco-Drive conjugue les forces.

Qu'il s'agisse de jeunes conducteur·rices ou de professionnel·les de la route, au volant d'une petite voiture ou d'un utilitaire lourd, des connaissances en gestion de la consommation d'énergie permettent d'apporter une importante contribution à la réduction des émissions de CO₂. Sous le slogan «Chaque litre compte», la Quality Alliance Eco-Drive (QAED) conjugue les forces de l'ensemble des protagonistes. «Chaque litre compte» les motive à relever ensemble le défi de la réduction des émissions de CO₂, en démontrant que tout le monde en est capable.

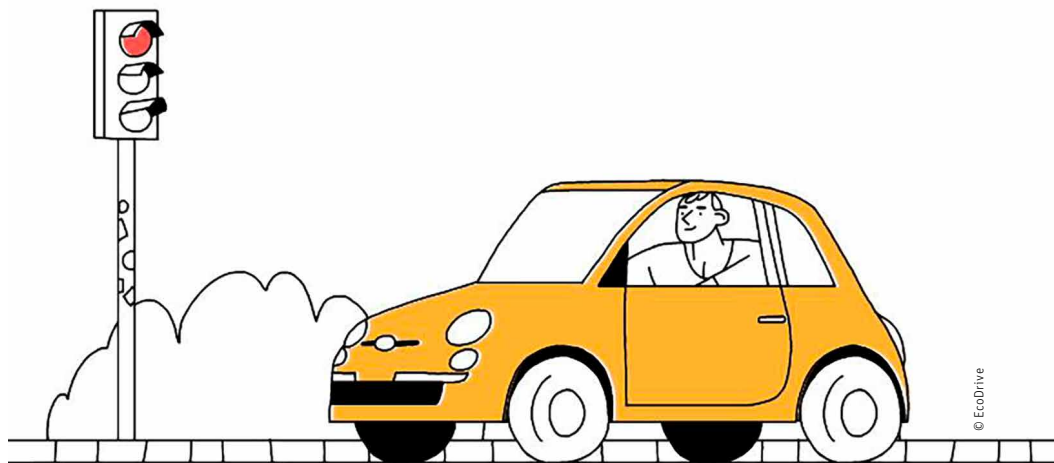
Malgré les progrès techniques, l'efficacité énergétique de la conduite dépend encore et toujours de la personne au volant. Les douze conseils d'EcoDrive montrent comment optimiser son style de conduite, que ce soit à bord d'une voiture à combustion, hybride, hybride rechargeable ou électrique. Ce serait une erreur de penser que grâce à l'évolution technologique, le véhicule se charge de tout. Nous en sommes encore bien loin. Le style de conduite continue d'avoir une influence prépondérante sur la consommation d'énergie – quelle qu'elle soit – et aussi sur la sécurité.

D'importantes économies d'énergie

Si l'on considère la totalité des automobilistes, le potentiel d'économie d'énergie

L'ATE au comité du QAED

Lors de la dernière Assemblée générale de la QAED, Martin Winder, directeur de projets à l'ATE, a été nommé à son comité. Responsable de diverses campagnes pour la sauvegarde du climat à l'ATE, il est convaincu de l'importance de chaque contribution: «À l'avenir, les transports devront se passer d'énergie fossile. Le chemin à parcourir est long et il n'existe pas de solution miracle pour relever ce défi. Au contraire, différentes approches sont nécessaires pour atteindre l'objectif pas à pas, et EcoDrive en est une.»



En roulant selon les principes d'EcoDrive – par exemple «À l'arrêt, on coupe le moteur» –, on peut économiser 10 à 15% de carburant et autant de CO₂.

est énorme: selon certaines estimations, en roulant «malin» au volant de sa voiture, on peut économiser 10% de carburant, ce qui représente pour la Suisse près de 450 millions de litres par année. En y ajoutant les poids lourds, ce chiffre passe à 525 millions de litres, autrement dit 1,3 tonne de CO₂ en moins émis dans l'atmosphère.

En outre, si l'on arrêta le moteur une fois sur deux lorsque l'occasion s'y prête, on économiserait en Suisse 50 à 60 millions de litres de carburant par année, soit près de 100 millions de francs. De même, une utilisation correcte de l'air conditionné – seulement à partir de 18°C ou pour déshumidifier les vitres – économiserait 50 à 70 millions de litres supplémentaires.

Agir maintenant

Christian Bach, responsable de la section propulsion des véhicules à l'EMPA, a démontré toute la pertinence du style de conduite dans un exposé présenté à l'issue d'une assemblée des membres de la QAED le 17 novembre 2021: «Il faut que nos émissions de CO₂ diminuent rapidement, aussi sur la route. Le passage à des motorisations non carbone et à de l'énergie renouvelable est

crucial – mais il est trop lent. Des mesures applicables aux véhicules en circulation ont été oubliées, alors qu'elles ont un effet considérable. Ainsi, réduire la consommation de 10% par des mesures applicables aux véhicules actuels (adapter la pression des pneus, réduire la charge embarquée et rouler feutré), permet d'économiser l'énergie équivalente à la production de plusieurs centaines de milliers de voitures électriques.» ■

Regula Zehnder est responsable Marketing & Communication auprès de QAED. Nelly Jaggi est co-rédactrice en chef du Magazine ATE.

Économiser du carburant et gagner de l'argent

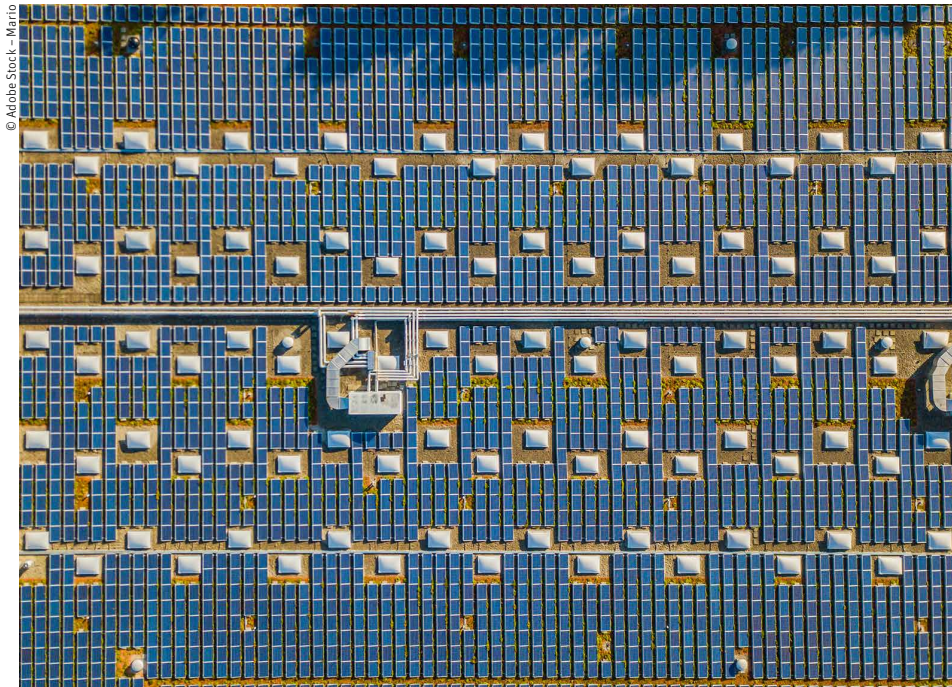
Testez vos connaissances sur EcoDrive en participant au quiz «Chaque litre compte». Des prix de 3 x Fr. 1000.– seront tirés au sort entre les participant·es qui auront répondu aux 12 questions d'ici au 30 avril 2022: www.ecodrive.ch/quiz



Une feuille de route peu ambitieuse

Mobilité électrique Avec sa «feuille de route pour la mobilité électrique», la Confédération contribue à l'évolution du marché sur le réseau routier helvétique. La démarche est bonne, dans l'ensemble, mais les concessions faites à la branche automobile pèsent lourd.

Par Andreas Käsermann



L'ATE voit un grand potentiel dans le photovoltaïque, où la Suisse accuse actuellement un net retard.

La «feuille de route pour la mobilité électrique» prévoit que d'ici trois ans, la moitié des véhicules nouvellement immatriculés seront électriques. Une perspective à saluer, sauf que ce 50% intègre aussi les hybrides rechargeables (plug-in), c'est-à-dire des voitures équipées d'une double motorisation: thermique et électrique. «Une décision décevante et beaucoup trop timorée», déplore Anette Michel, responsable du projet eco-auto.info à

lité: «En conditions réelles de conduite, ce type de véhicules recourt surtout au moteur thermique. Il en résulte des émissions de CO₂ plusieurs fois supérieures à la déclaration et aux normes de mesure.» Pourtant, les importateurs de voitures ont tout intérêt à écouler des hybrides rechargeables, car ceux-ci contribuent à améliorer le bilan CO₂ théorique de leurs flottes. Cela leur permet d'éviter de douloureuses pénalités alors que, dans

La motorisation électrique de la moitié des voitures nouvellement immatriculées d'ici 2025 est un objectif insuffisant.

l'ATE. «La feuille de route devrait fixer des objectifs nettement plus ambitieux et ne pas se limiter aux exigences du lobby automobile.»

Anette Michel est consciente que les valeurs affichées par les hybrides rechargeables sont généralement assez éloignées de la réa-

les faits, ces véhicules roulent très souvent à l'essence ou au diesel.

Tests en laboratoire et réalité

Des études révèlent que le moteur thermique des hybrides rechargeables fonctionne pen-

dant près de deux tiers des trajets. En outre, des tests ont montré que sur certains modèles, le seul moteur électrique ne suffit pas pour les fortes accélérations. Le chauffage dépend en général, lui aussi, du moteur thermique. «Par ailleurs, le réservoir, la batterie et les deux moteurs qui équipent ces modèles rendent les véhicules hybrides rechargeables plus lourds, donc moins efficaces», souligne Anette Michel.

Par conséquent, l'ATE trouve insuffisant l'objectif d'une motorisation électrique pour la moitié des voitures nouvellement immatriculées d'ici 2025, comme le stipule la «feuille de route pour la mobilité électrique». Selon Anders Gautschi, directeur de l'ATE, pour limiter sans tarder les émissions de gaz à effet de serre, il faut absolument réduire de manière rapide et drastique la vente de voitures à moteur thermique, dont font partie les hybrides plug-in: «La feuille de route ne doit pas viser des objectifs qui vont de soi, mais en fixer de plus ambitieux.»

S'engager pour l'énergie solaire

L'ATE préconise des mesures supplémentaires en ce qui concerne les possibilités de recharge, car l'électrification des transports fera augmenter la consommation de courant. Anders Gautschi voit le plus grand potentiel de production renouvelable dans le photovoltaïque: «C'est justement là que la Suisse accuse un net retard par rapport à d'autres pays. Le développement du solaire est davantage freiné qu'encouragé, alors que l'électrification des transports et la construction d'installations photovoltaïques doivent aller de pair.» Il est regrettable que la «feuille de route pour la mobilité électrique» n'en tienne pas compte. ■

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

Informations: www.roadmap2022.ch

Priorité à la santé

Environnement En se basant sur les études les plus récentes, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a abaissé les valeurs-limites recommandées en matière de pollution atmosphérique. En bonne logique, une telle nouvelle aurait dû faire des vagues.

Par Fanny Zürn

La qualité de l'air dépend de sa teneur en substances nocives. Il s'agit notamment des particules fines (PM), des dioxydes d'azote (NO₂), de l'ozone (O₃), du dioxyde de soufre (SO₂) et du monoxyde de carbone (CO). Pour la teneur en particules fines et en oxydes d'azote, l'OMS recommande depuis septembre 2021 des valeurs admissibles bien plus basses que celles qui sont actuellement en vigueur en Suisse.

Dans notre pays, les polluants atmosphériques sont principalement générés par les feux de bois, l'agriculture, l'industrie et le trafic motorisé. Ce dernier, en particulier, est un important facteur de pollution aux particules fines, aux oxydes d'azote et, indirectement, à l'ozone.

Ces dernières années, la qualité de l'air s'est légèrement améliorée. La diminution du volume des transports due au confinement a eu momentanément un effet positif. Mais les nouvelles recommandations de l'OMS montrent que nous dépassons encore et toujours le niveau acceptable pour la santé.

Des décès prématurés

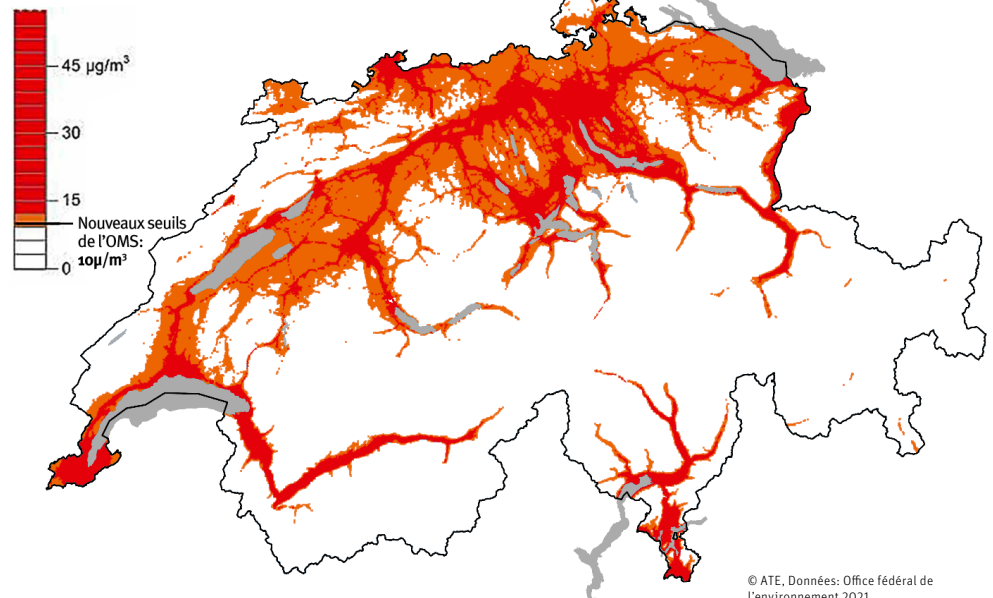
Même en quantités infimes, ces polluants provoquent de graves atteintes à la santé. Ainsi, sur l'ensemble de la planète, on estime à sept millions le nombre de victimes de la

Même en quantités infimes, les polluants atmosphériques sont dangereux pour la santé: sept millions de personnes meurent chaque année des suites de la pollution atmosphérique.

pollution de l'air. Chez les enfants, un air pollué peut entraver la croissance des poumons et entraîner des affections des voies respiratoires. Chez les adultes, il augmente les risques d'AVC.

En outre, la pollution de l'air a aussi des effets néfastes sur les écosystèmes. Il faut savoir que les valeurs-limites d'ozone sont

Dioxyde d'azote: moyenne annuelle 2020



Les personnes résidant dans les zones rouges ou orange sont exposées à des taux excessifs d'oxydes d'azote – autrement dit, la majorité de la population suisse.

trop souvent largement dépassées. Il en résulte des pertes de rendements agricoles pouvant atteindre 15%. Selon une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), ces pertes se sont chiffrées en Suisse à plus de 100 millions de francs pour la seule

des valeurs-limites de polluants atmosphériques est réglée par l'ordonnance sur la protection de l'air. Dès lors, le Conseil fédéral et le Parlement ont le devoir de mettre nos valeurs-limites d'immission au diapason de celles de l'OMS.

Par ailleurs, des mesures ciblées doivent être prises pour réduire les émissions de polluants à un niveau acceptable. Comme les transports comptent parmi les principaux responsables de la pollution de l'air, l'ATE maintient la pression sur le monde politique: outre une réduction du trafic routier, des normes anti-pollution plus sévères et le passage à la voiture électrique s'imposent pour améliorer la qualité de l'air. Vous pourrez en lire davantage dans le dossier de notre prochain numéro. ■

année 2010. On le constate, les coûts sociaux et économiques de la pollution de l'air sont considérables.

Le monde politique doit réagir

Quelles réactions doit-on à présent attendre du monde politique helvétique suite à ces nouvelles recommandations? La question

Fanny Zürn est stagiaire à l'ATE Suisse. S'il n'en tenait qu'à elle, elle convertirait la chaussée en terrains de badminton, en roller-discos et en places de pique-nique.

L'avion propre n'existe pas

Par Yves Chatton

Le 26 juillet 2016, un avion aux longues ailes atterrit à l'aéroport d'Abou Dabi. «Rien de spécial», me direz-vous. Et pourtant si: il s'agit du Solar Impulse, l'avion solaire suisse qui vient d'achever son tour du monde commencé plus d'une année auparavant. La performance est largement reprise dans la presse mondiale, à juste titre, car il s'agit d'une véritable prouesse technologique. Ce qui est moins réjouissant, c'est que cet événement s'ajoute à une grande pile de belles promesses compilées par l'industrie aéronautique.

Un mythe qui fait rêver

Cela fait maintenant plusieurs décennies que le secteur aérien alimente le mythe d'une aviation «zéro émission» à coup de campagnes marketing et d'une constante communication à ce sujet. Les promesses font rêver: des avions propres grâce au moteur électrique ou à l'hydrogène; des carburants propres grâce aux biocarburants ou au carburant synthétique... Où en sommes-nous en 2022? Le réveil est douloureux. Aucune de ces technologies ne sera mise sur le marché prochainement, et celles qui émergent ne seront pas disponibles en quantité suffisante pour réduire significativement les émissions du secteur.

Pétition:
**«Stop au greenwashing:
Il faut réduire le trafic aérien –
maintenant!»**

La pétition de «Stay Grounded» a été remise au Conseil fédéral et au Parlement le 2 décembre. Vous trouverez ici le texte de la pétition, ainsi que des détails sur les progrès technologiques proposés par l'industrie aéronautique et les raisons qui en font de fausses solutions.

www.rester-sur-terre.org/stop-greenwashing

Aviation Une pétition internationale, soutenue par l'ATE, demande au secteur aérien et aux autorités de cesser leur greenwashing. La technologie ne décarbonisera pas l'aviation. Et si la solution venait aussi de nous?

Entre un avion monoplace qui fonctionne à l'énergie solaire et une aviation mondiale neutre en carbone, voilà deux réalités bien différentes. S'il est vrai que l'efficacité des avions s'est améliorée ces dernières années, les effets bénéfiques sur l'environnement ont été annulés par la forte croissance du trafic aérien. Au final, les émissions de ce secteur ont augmenté de près de 30% entre 2013 et 2019. Cette progression est inacceptable face à la nécessité de réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 pour avoir une chance de limiter le réchauffement climatique à 1,5 degrés.

Une pétition pour nous réveiller

Le mythe d'une aviation propre berce nos envies d'évasion, mais ce n'est pas suffisant pour répondre aux défis actuels de l'urgence climatique. C'est du moins ce que pensent l'ATE et les 170 organisations regroupées dans l'alliance «Stay Grounded». Début novembre, «Stay Grounded» a lancé une pétition internationale qui demande aux autorités de mettre fin au greenwashing et de réduire le trafic aérien à un niveau compatible avec les objectifs climatiques.

Le constat est simple: les promesses de la branche aéronautique ne seront pas tenues. Les nouvelles technologies arriveront trop tard, seront très gourmandes en énergie et ne seront pas neutres en carbone. Qui plus est, les ressources limitées en énergies renouvelables seraient gaspillées pour des voyages effectués par une minorité de privilégié-es – à l'échelle mondiale, seule une personne sur cinq a déjà pris l'avion! –, alors qu'elles seraient assurément mieux investies dans des secteurs profitant à une plus large proportion de la population.

À nous d'agir!

Il ne s'agit bien sûr pas d'être technophobe. Les nouvelles technolo-

gies seront essentielles pour réduire l'impact climatique de l'aviation, mais elles ne feront malheureusement pas le poids face à un trafic aérien en croissance constante.

Si, du côté des autorités, le message ne semble pas encore être entendu, la population peut participer à un éveil. En ce début d'année, j'ai une bonne résolution à vous proposer: si possible, renoncez à prendre l'avion en 2022 (et les années à venir). Voyager d'une autre manière vous fera aussi vivre des expériences enrichissantes ainsi que de très belles rencontres. Vous n'y croyez pas? Essayez et vous verrez! ■

Yves Chatton est chargé de projet pour le trafic aérien à l'ATE.



«Prêcher l'abstinence ne fonctionne pas»

Mobilité électrique Pionnier du solaire, Louis Palmer croit aux alternatives à la voiture à essence. En entretien avec le Magazine ATE, il explique pourquoi il a fait le tour du monde en taxi solaire et quelle surprise il dévoilera au rallye de voitures électriques «Wave» au printemps.

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Louis Palmer, vous avez fait le tour du monde dans votre «taxi solaire» pour attirer l'attention sur la question climatique. Êtes-vous frustré de la situation actuelle concernant l'environnement?

Bien sûr, tout aurait pu aller bien plus vite. Mais de tous les domaines dans lesquels on émet du CO₂, la mobilité est probablement celui où l'on progresse le plus: pratiquement tous les constructeurs automobiles se sont engagés à produire des voitures électriques. Certains ont même défini à partir de quand ils comptent miser exclusivement sur l'électrique. Dans d'autres domaines comme l'aviation ou la déforestation de l'Amazonie, il y a zéro progrès. À l'échelle individuelle, nous ne pouvons pas décider de la construction d'une centrale au charbon. En revanche, quiconque désire ne pas faire partie du problème peut opter pour une voiture électrique.

Vous faites souvent référence au «Tour de Sol», une course de voitures électriques qui a eu lieu en Suisse. En quoi vous a-t-elle passionné?

Oui, le «Tour de Sol» m'a marqué! Ces voitures fantastiques, mues à l'énergie solaire, pouvaient relier Emmen à Bienne même par temps de pluie. D'ailleurs, cette performance était la condition pour qu'un véhicule soit admis à la course. Des bolides de course y participaient, mais aussi des voitures de ville. À l'époque, j'avais même courbé l'école pour suivre la course au guidon de mon vélo.

Peut-on comparer les véhicules solaires d'alors aux modèles électriques d'aujourd'hui?

C'est là que je suis un peu déçu: le «Tour de Sol» a démontré qu'on peut faire avancer une voiture avec peu d'énergie en construisant des véhicules très légers, équipés de petites batteries. Mais de telles voitures n'ont pas pu s'imposer, non pas parce que la technologie

n'existait pas, mais parce que la société ne les voulait pas. Il a fallu attendre qu'un Elon Musk ait l'idée de construire une voiture extrêmement lourde, rapide, consommant beaucoup d'énergie et qui s'accompagne de tout le luxe imaginable pour que la motorisation électrique trouve un public.

Pourtant, dans vos jeunes années, vous avez étanché votre soif de voyages non pas au volant d'une voiture mais par une traversée de l'Afrique à vélo.

À l'époque, mon rêve était déjà de m'acheter une voiture électrique photovoltaïque.

les modèles de série ont fait leur apparition. Aujourd'hui, il n'y a plus que 3% de modèles «exotiques».

La voiture électrique ne résoudra pas les problèmes de trafic...

Je suis cycliste dans l'âme et je préférerais mille fois faire la promotion du vélo. Mais nous ne vivons pas dans une dictature. Les personnes qui veulent faire du vélo font déjà du vélo. Celles qui veulent utiliser les TP utilisent déjà les TP. Nous devons inciter les automobilistes à envisager d'autres possibilités, mais c'est très difficile. Prêcher l'abstinence

«Je crois que la majorité des gens souhaite faire partie de la solution.»

Comme elle n'existait pas encore, j'ai opté pour le vélo.

La suite logique n'aurait-elle pas été un tour du monde au guidon d'un vélo à énergie solaire?

Au début des années 90, le vélo électrique n'existait pas. Plus tard, j'ai été émerveillé de voir à quelle vitesse l'e-bike s'est imposé, d'abord chez les seniors, puis dans la population tout entière. J'en suis ravi. Nous avons vraiment des alternatives à la voiture à essence et l'e-bike en est une importante.

Depuis 2011, vous organisez le rallye de voitures électriques «Wave», en Suisse. D'où vient cette idée?

J'ai lancé un appel à des connaissances: «Nous faisons un voyage en voitures électriques de Paris à Prague, en faisant halte dans plusieurs villes pour faire la promotion de la voiture électrique.» Au début, il n'y avait presque que des voitures de construction artisanale. Puis, au fil des ans,

ne fonctionne pas. C'est pourquoi il faut leur laisser une voiture aux personnes qui le souhaitent. Si elles veulent être bloquées dans les bouchons, qu'elles le fassent. Simplement, on n'admet plus qu'elles fassent du bruit et polluent.

En mai, les membres de l'ATE pourront participer au rallye «Wave». Quels sont leurs avantages?

Le rallye «Wave» est un événement social. On y rencontre des gens qui partagent les mêmes passions et avec qui on peut échanger des expériences. C'est également l'occasion d'essayer une voiture électrique. Les personnes plutôt hésitantes remarqueront rapidement que ça fonctionne bien et facilement. Au rallye «Wave», tout le monde s'entraide et c'est le cadre idéal pour se familiariser avec l'électromobilité.

Lors du rallye «Wave» 2022, vous présenterez le «Solar Butterfly». De quoi s'agit-il?



Louis Palmer avec un modèle de la voiture électrique qui tirera le «Solar Butterfly».

Le «Solar Butterfly» est une caravane tirée par une voiture électrique. Le papillon est le symbole de sa transformation. Le «Solar Butterfly» mesure 10 mètres de long et 15 de large quand ses «ailes» couvertes de cellules photovoltaïques sont déployées. Il contient un studio d'enregistrement vidéo. Le but est d'interviewer des pionnières et des pionniers du climat du monde entier.

Dans le cadre du rallye «Wave», le «Solar Butterfly» sillonnera la Suisse trois semaines durant. Nous en profiterons pour attirer l'attention sur des belles solutions de sauvegarde du climat – ensemble avec le rallye «Wave», les écoles, la population et le monde politique. Il traversera ensuite l'Europe pendant cinq mois et une année plus tard l'Amérique du Nord. Puis ce sera le tour de l'Asie, de

l'Australie et de l'Afrique. Et enfin, l'arrivée à Paris en décembre 2025. L'Accord de Paris aura alors dix ans et nous verrons ce qui aura effectivement été réalisé dans le monde.

Le «Solar Butterfly» est en quelque sorte une évolution du «taxi solaire»?

Oui, avec le «taxi solaire», j'avais aussi une mission positive: faire le tour du monde avec un véhicule voyant pour montrer que des solutions contre le réchauffement climatique existent.

Ainsi, vous ne vous contentez pas de promouvoir l'électromobilité.

Nous voulons mettre l'accent sur les solutions. Nous pourrions compenser plus de la moitié des émissions de CO₂ de la planète

grâce à l'énergie solaire. Mais il reste beaucoup à faire: fabriquer des vêtements compostables, prioriser le vélo, rendre le tourisme, la finance et les banques durables, etc. Là où la sauvegarde du climat ne peut pas être instituée par l'État, nous disons: «Regardez, ces solutions existent.» Ensuite, nous avons le choix: soit nous faisons partie du problème, soit nous faisons partie de la solution. Je crois que la majorité des gens souhaite faire partie de la solution.

Le «Solar Butterfly» est une pièce unique que vous avez développée avec le Technicum de Lucerne.

Exactement et il sera construit par divers partenaires de Suisse. Nous avons trouvé les sponsors et je m'en réjouis. Du moment que le «Solar Butterfly» est tiré par une voiture électrique, il n'est rien d'autre qu'une remorque et, dès lors, relativement facile à réaliser.

Pouvez-vous déjà nous révéler à qui vous allez rendre visite en Suisse cet été?

L'entreprise «Kyburz» construit des tricycles électriques pour la Poste – c'est déjà un sujet intéressant. Ou encore «Maxon» à Sachseln, qui produit des moteurs électriques pour vélos. Il y a aussi des sujets passionnants dans la société civile: nous irons notamment voir les jeunes du climat de Glaris.

Participerez-vous à toute l'opération?

En Suisse certainement, puis je confierai le projet à une équipe que j'épaulerai depuis la maison. À noter que nous recherchons encore des accompagnantes et des accompagnants, ainsi que des pros des médias sociaux et de la vidéo. Des teams de quatre membres se relayeront au fil des semaines. ■

Vous souhaitez participer?

Souhaitez-vous tester une voiture électrique tout en découvrant des lieux et des entreprises passionnants en Suisse? Participez à la «Butterfly Wave 2022»! La «Wave» 2022 débutera le 23 mai 2022 sur la Place fédérale à Berne et se déroulera pendant trois semaines dans toute la Suisse.

Pour les membres de l'ATE, nous avons réservé 20 voitures électriques différentes à des conditions préférentielles. Les préparatifs vont bon

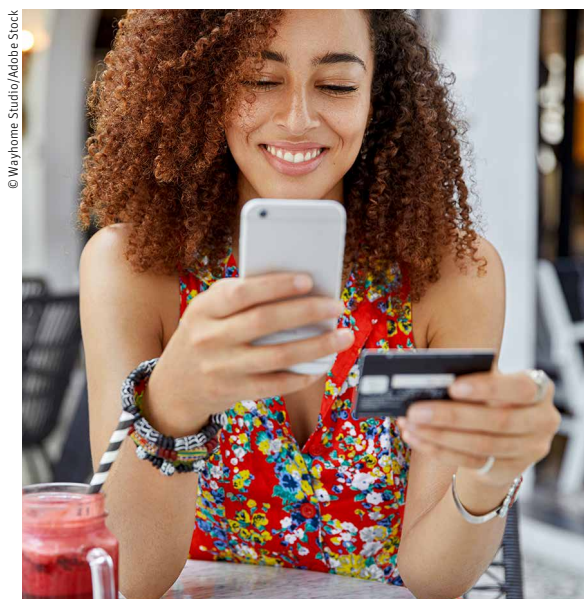
train et d'autres mises à jour suivront sur www.ate.ch/voyages



Sur internet en toute sécurité

Compilé par Nelly Jaggi

Assurances Jeter un coup d'œil à la météo ou commander des habits – internet nous facilite la vie. Mais toute personne utilisant le web peut être victime de piraterie informatique, se faire arnaquer dans des achats en ligne ou se faire voler. Zurich Assurance répond aux interrogations.



Faire ses achats en ligne est commode et pratique. Pour éviter les mauvaises surprises, la vigilance et la prudence restent de mise.

Quels sont les risques auxquels on s'expose en utilisant internet?

On peut être victime de cyberattaques ou de virus informatiques, parfois simplement en cliquant sur la pièce jointe d'un courriel de phishing apparemment sérieux ou sur un jeu d'ordinateur anodin, ou encore en téléchargeant un programme. Les virus informatiques peuvent bloquer un ordinateur et détruire des données, des photos ou des documents. Les pirates peuvent aussi accéder à des données personnelles telles que mots de passe et numéros de cartes de crédit.

Quelle couverture offre Zurich Assurance en cas d'attaque de virus ou de cheval de Troie?

En cas de cyberattaque, il est important qu'un ou une spécialiste élimine l'élément nuisible de l'ordinateur et réinstalle les programmes et les données qui – il est à espérer – auront été préalablement sauvegardés.

Quels sont les risques des achats en ligne?

Malheureusement, tout peut arriver: par exemple, qu'on vous livre un four micro-ondes à la place d'un nouveau téléviseur ou que la marchandise soit endommagée, ou encore qu'elle n'arrive jamais. Il est tout aussi désagréable de louer en ligne une villa de rêve et de se retrouver dans une cahute en bordure d'autoroute. Pire encore: des pirates accèdent à vos données d'e-banking et vident votre compte.

Peut-on couvrir ces risques?

L'assurance «Zurich Cyber Shop & Pay» vous vient en aide pour tous les incidents en lien avec les achats en ligne. Elle vous couvre pour les vols dans le cadre de l'e-banking, pour des dommages en lien avec des commandes en ligne ou des arnaques de réservation de vacances.

La couverture est-elle limitée aux membres de la famille?

La «cyber assurance» couvre toutes les personnes vivant dans le même ménage. De même, tous les appareils sont assurés. En outre, l'assurance ne couvre pas seulement les familles ou les couples, mais aussi les membres d'une colocation.

Comment faire pour réduire les risques de cyberattaque?

Prudence et vigilance sont les maîtres-mots: ne jamais ouvrir les pièces jointes de courriels d'inconnu-es, ne pas cliquer sur des bannières publicitaires douteuses et télécharger des programmes avec modération. Bien choisir ses mots de passe – préférer les chiffres aux lettres et utiliser des signes spéciaux. Autre aspect important: sauvegarder régulièrement les données importantes et penser à déconnecter après usage les clés USB et autres disques externes. Quoi qu'il en soit, des risques résiduels subsisteront. ■

«Zurich Cyber Safe Surf»

Couverture contre les cyberattaques pour moins de Fr. 40.– par année. L'assurance couvre les coûts d'élimination de l'élément nuisible, de réinstallation du système et des données issues d'une sauvegarde, et ce à concurrence de Fr. 3000.–.

«Zurich Cyber Shop & Pay»

Couverture des dommages en lien avec les achats en ligne et l'e-banking. L'assurance intervient en cas d'arnaque lors de réservations de vacances sur internet, d'erreur de livraison, de marchandises endommagées ou non livrées, ainsi que de vol via le compte d'e-banking. Les assuré-es fixent librement la somme d'assurance: de Fr. 10 000.– à Fr. 50 000.–. La prime annuelle se monte à Fr. 39.– pour la somme d'assurance inférieure.

Il vous est possible de souscrire chacune de ces assurances par téléphone auprès de l'ATE au 031 328 58 21 ou par e-mail à eco@ate.ch.

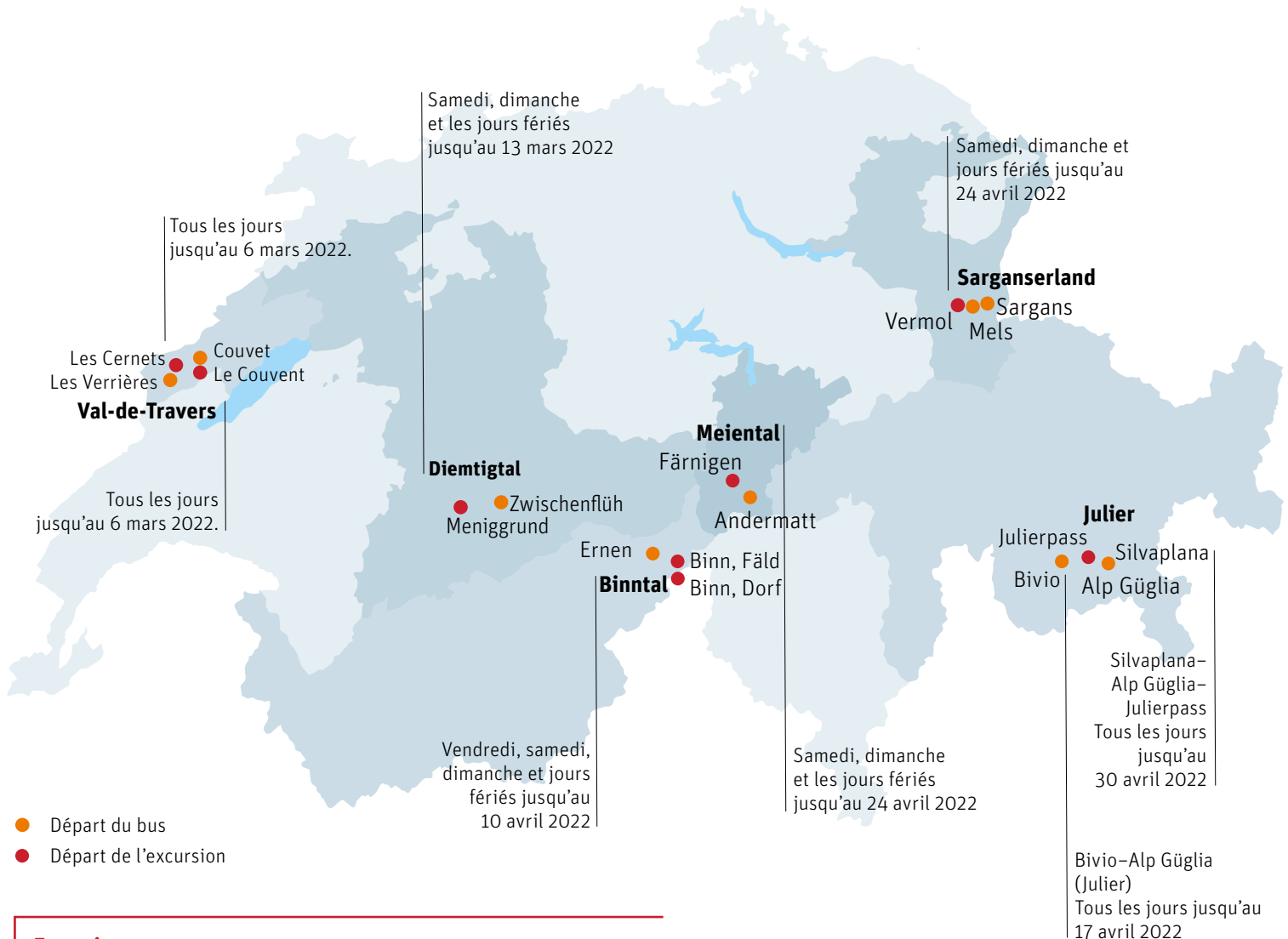
Rouler ensemble, préserver l'environnement

Transports publics Le Bus des neiges permet de rejoindre les pistes de ski et les itinéraires de raquette et de ski de fond sans voiture. Cet hiver, il circulera sur huit itinéraires dans toute la Suisse.

Le Bus des neiges est un service régional qui complète le réseau de transports publics et l'étend à des zones qui n'étaient pas accessibles en hiver. En offrant une alternative à la voiture pour les régions touristiques

de montagne, le Bus des neiges ne contribue pas seulement à la préservation de l'environnement, mais il permet également de profiter d'excursions avec des points de départ et d'arrivée différents.

Après trois saisons de test dans le cadre d'un projet pilote, l'offre est reprise par le Club Alpin Suisse CAS, avec le soutien de l'ATE.



Fonctionnement:

Les personnes intéressées réservent leur trajet en ligne sur www.busdesneiges.ch jusqu'à 18h la veille de leur excursion. Si le nombre minimal de réservations – en général deux personnes – est atteint, le voyage a lieu.
Plus d'informations: www.busdesneiges.ch



Assurer la sécurité dans une mer de trafic

Les enfants et les personnes âgées font partie des groupes les plus vulnérables dans le trafic, notamment parce que la plupart de leurs déplacements se font à pied. Dans notre dossier, nous faisons une promenade en ville du point de vue d'une personne âgée et montrons comment l'ATE améliore la sécurité des enfants et des seniors grâce à des plans de mobilité. Lisez aussi ce qui plaît à la sprinteuse Ajla Del Ponte dans son rôle de marraine du Pedibus ainsi que nos conseils pour celles et ceux qui optent pour le vélo électrique.



Une promenade exemplaire

Par Edith Weber

L'espace public implique un certain nombre de défis pour les seniors. La promenade de notre rédactrice à travers la ville de Berne en dévoile quelques-uns – comme des amorces de solution.

Le samedi à Berne, la Place fédérale se transforme en place de marché, animée et bariolée. À la vue des marchandises joliment arrangées, mille idées de recettes alléchantes naissent dans mon esprit. Mes achats effectués et après un café avec une amie, je décide de rentrer à la maison à pied. Cette fois, je considérerai mon trajet tout particulièrement du point de vue d'une personne âgée.

Celles-ci vont souvent à pied – selon le Microrecensement mobilité et transports, les trajets piétons ne font que

croître à partir de 65 ans, et ce jusqu'à un âge avancé. En tant que gérontologue de formation, j'ai bien conscience des défis auxquels les personnes âgées sont confrontées dans l'espace public. Quelles difficultés et quels dangers rencontrent-elles et quels sont les moyens d'y remédier? C'est ce que j'aimerais montrer au fil de ma promenade.

Haltes et dépassements

Mon trajet me mène de la Place fédérale à la Bundeshausterrasse. J'y admire

la magnifique vue sur l'Aar et, au-delà, sur le trio Eiger, Mönch et Jungfrau. De nombreux bancs invitent à une petite halte. C'est précisément ce que les personnes âgées apprécient de trouver sur leur parcours.

Peu avant la tête de pont, des renflements se sont formés au fil des ans, dus au parking souterrain. Par endroit, ils atteignent près de quatre centimètres. Cela peut sembler peu, mais pour des personnes dont le pied n'est plus très sûr, c'est traître. Et particulièrement lorsque le sol est recouvert de feuilles mortes, comme c'est le cas en cette journée d'automne: il devient très difficile d'identifier les inégalités de terrain. Je dois veiller à ne pas me tordre la cheville.

Je traverse ensuite la Kirchenfeldbrücke, qui relie le quartier de Kirchenfeld à la vieille ville bernoise. Mon regard se porte sur l'arrêt de tram, que je n'uti-

Ce qui aide, ce qui freine

L'expérience montre que de petites adaptations suffisent souvent à rendre l'espace public agréable pour les personnes âgées, mais également pour les enfants. Il s'agit par exemple de bancs, de voies piétonnes et cyclables séparées ou de toilettes publiques. À l'inverse, les marches, les revêtements de sol endommagés, les haies envahissantes ou un mauvais éclairage s'avèrent souvent problématiques. L'illustration de notre dossier montre à quoi pourrait ressembler un environnement bien aménagé pour les piétonnes et les piétons.



liserai pas aujourd'hui: il est conçu de façon à ce que l'accès au véhicule soit à niveau, du moins avec les trams à plancher surbaissé. Je sais à quel point cela compte, car les franchissements effrayent les personnes plus âgées.

À propos d'arrêt: si les panneaux d'information digitaux indiquaient la distance jusqu'à l'arrêt suivant, certaines personnes seraient parfois encouragées à parcourir ce chemin à pied, au lieu d'attendre sans bouger.

Trébuchement et îlots médians

Au bout du pont apparaissent les bâtisses de la Kunsthalle et du Musée historique de Berne. Je suis la Thunstrasse jusqu'à la Thunplatz à travers le magnifique quartier de Kirchenfeld. Le côté droit de la route est bordé d'un large trottoir. La piétonne que je suis doit malheureusement y partager son espace avec des cyclistes, ce qui provoque régulièrement des situations difficiles et pénibles. Les personnes âgées – comme les plus jeunes enfants – sursautent lorsque les vélos dépassent en les frôlant sans avertir.

Au giratoire de la Thunplatz, je traverse la Kirchenfeldstrasse sur le passage piéton. Il y a pourtant un séparateur de trafic au milieu – plus communément appelé îlot –, ce qui vise à augmenter la sécurité des enfants et des personnes âgées. Je me sens néanmoins peu sécurisée en traversant cet axe fréquenté. Lorsque je

suis au milieu, des véhicules déboulent derrière moi à grande vitesse sur la voie de gauche. Celle de droite est double; et je suis jamais très sûre que les conducteurs et conductrices de la voie extérieure me voient avancer sur le passage piéton. Une telle situation provoque de l'insécurité et de l'anxiété chez les personnes dont les capacités de réactions sont limitées.

Des racines et des voleurs

Me voilà enfin arrivée de l'autre côté, c'est-à-dire à la lisière de la forêt du Dählhölzli. Là, je prends en direction du quartier d'Elfenau et tombe sur un nouvel obstacle: des racines d'arbres déchirent l'asphalte à plusieurs endroits – occasions parfaites de trébucher. Si je partage là aussi mon chemin avec les vélos, du moins celui-ci est-il bien fréquenté. Une situation que les seniors apprécient, puisqu'elle les rassure dans leur crainte d'être victime d'une agression.

Pour la dernière partie de mon trajet, j'emprunte un beau chemin piéton. L'espace est suffisant pour éviter les cyclistes venant en sens inverse. Des deux côtés, la pente nécessite néanmoins de bonnes réactions et une certaine acuité visuelle pour ne pas se tordre la cheville et se blesser.

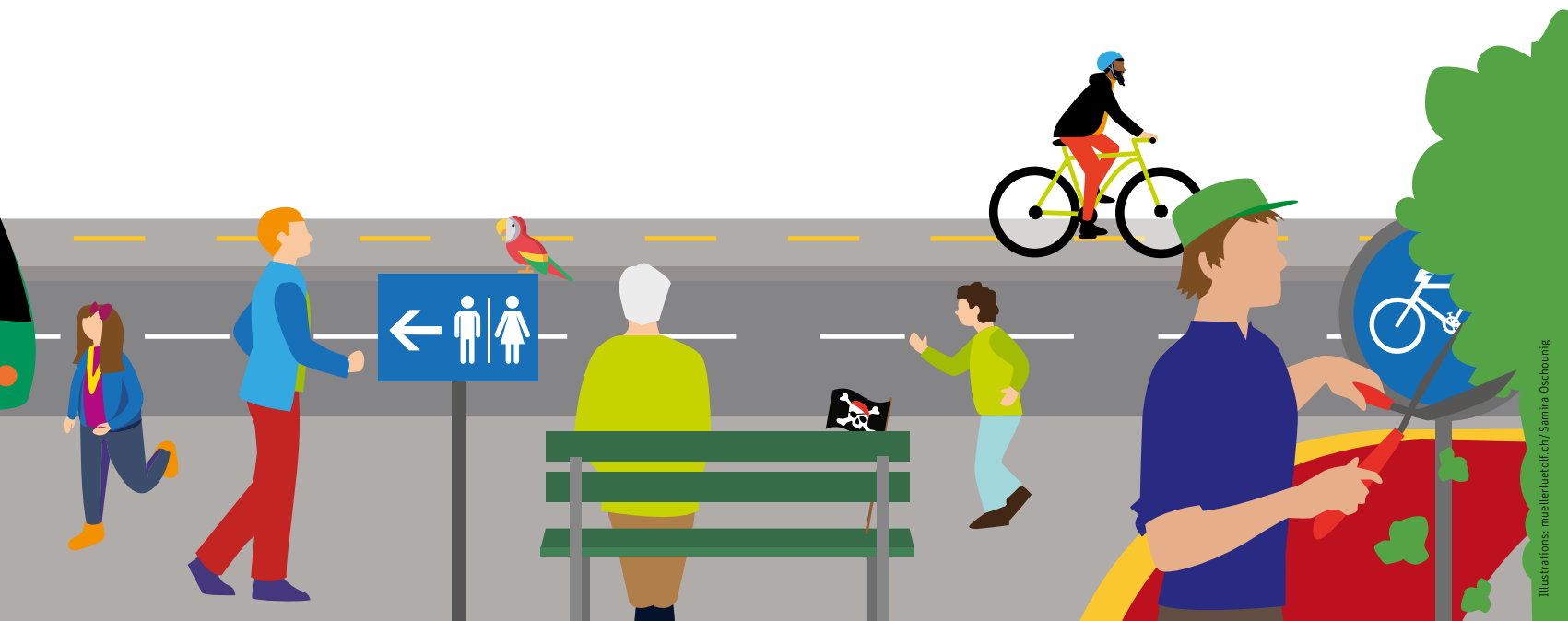
Remède miracle: bouger

C'est le moment le plus paisible de mon trajet de retour, et il me donne l'occasion de réfléchir. Contrairement aux gé-

nération précédente, les personnes plus âgées sont aujourd'hui moins sollicitées par des travaux physiques astreignants. Un exercice régulier, qu'il s'agisse de faire ses courses, se promener, faire du vélo ou de la musculation, est devenu d'autant plus important. Le mouvement ne se répercute pas seulement sur la qualité de vie et le bien-être, il protège aussi de pathologies tels la pression artérielle, les maladies cardio-vasculaires ou le surpoids. Il permet aussi de rester plus longtemps autonome et favorise la bonne santé intellectuelle.

Arrivée chez moi, je déballe mes fruits et légumes et me réjouis de la belle promenade sous le soleil automnal que je viens de vivre. Quand je serai plus âgée, pourrai-je encore poursuivre ces sorties hebdomadaires au marché? Si les trajets tenaient aussi compte des besoins des plus âgées, mon rituel du samedi pourrait même durer 20 ans encore. Je continuerais ainsi à participer à la vie publique, à soigner mes contacts et à éviter la solitude. Je ne suis pas la seule à le souhaiter: selon l'Office fédéral des statistiques, les plus de 65 ans pourraient représenter plus de 25% de la population d'ici 2050, contre 18,9% actuellement. ■

Edith Weber est responsable des annonces à l'ATE Suisse et gérontologue. Elle se déplace quotidiennement à pied et plaide pour des voies piétonnes séparées de celles réservées aux vélos.



Ce qu'il faut pour que la rue soit accueillante

Par Camille Marion

Bonne visibilité aux passages piétons, vitesse limitée, trottoirs abaissés: en partant des besoins des enfants et des personnes âgées, les plans de mobilité de l'ATE aboutissent à des recommandations qui donnent envie à tout le monde de se déplacer à pied.

Sur le trottoir, deux petites filles équipées d'un sac à dos et d'un triangle réfléchissant se rendent à l'école. À quelques mètres, une jeune femme traverse le passage piéton avec une poussette dans laquelle gazouille un bébé. Elle croise un homme âgé au pas hésitant, appuyé sur une canne en bois. Le feu passe au rouge, il s'arrête pour attendre.

Cette scène banale se déroule n'importe où, presque tous les jours. Terrain de jeu ou champ de bataille, la rue est le théâtre de notre mobilité. Pour que chaque utilisateur et utilisatrice de l'espace public s'y déplace de manière sûre et agréable, les besoins et les défis doivent être identifiés puis pris en considération dans l'aménagement.

Ces dernières décennies, l'expansion de la voiture a modifié nos villes et relégué les piétonnes et les piétons sur le bord de la route. «Celles et ceux qui se déplacent à pied doivent reconquérir un espace public où circulent de nombreux véhicules toujours plus imposants», constate Emilie Roux, chargée de projets à l'ATE. Au Bureau romand, à Genève, elle s'occupe des Plans de mobilité scolaire et collabore avec les communes, les cantons et les écoles. Dans le bureau d'à côté, Rodrigo Lurueña et Paola Nagel Petrucci développent des Plans de mobilité seniors, un projet similaire sur bien des aspects. Par ces deux démarches, l'ATE entend donner une voix aux piétonnes et aux piétons et

participer à rendre leurs déplacements plus sûrs et plus agréables.

Des mesures dont tout le monde profite

Grâce à leur processus participatif, les Plans de mobilité scolaire et les Plans de mobilité seniors mettent les usagères et usagers concerné-es au premier plan. Se mettre à la hauteur des enfants, identifier les dangers, comprendre ce qui freine les personnes âgées ou ce qui les rassure: la démarche est basée sur un questionnaire détaillé qui permet d'évaluer chaque situation.

«Un Plan de mobilité scolaire aboutit à des recommandations sur mesure, mais on remarque que le même type de mesures est préconisé dans plusieurs



communes, car les problématiques sont souvent similaires», détaille Emilie Roux. Au-delà du chemin de l'école, les recommandations qui découlent des Plans de mobilité scolaire résonnent généralement avec les conclusions des Plans de mobilité seniors. «En termes de cohabitation avec les autres moyens de transports, les personnes âgées peuvent rencontrer les mêmes difficultés que les enfants», confirme Rodrigo Lurueña.

Mieux cohabiter

Pour encourager la mobilité piétonne, l'espace public doit être pensé pour tout le monde. Lorsque les automobilistes profitent de la plus grande partie de la place, la sécurité et le confort des autres usagers sont menacés.

Les enfants comme les personnes âgées ont parfois des difficultés à évaluer les distances et les vitesses. Aux abords des écoles et dans les zones fréquentées, une limitation de la vitesse à 30 kilomètres à l'heure ou moins permet de réduire les dangers et le trafic automobile. «Cette mesure peut être aisément mise en place et s'avère très efficace, selon Emilie Roux. Près de certains établissements scolaires, on introduit parfois même une interdiction de circuler aux horaires correspondants au début et à la fin de l'école.» Ce sera par exemple le cas devant l'école de la Vignettaz à Fribourg, qui a bénéficié d'un Plan de mobilité scolaire.

Grâce à leur processus participatif, les Plans de mobilité scolaire et les Plans de mobilité seniors mettent les usagers et usagers concerné-es au premier plan.

Voir et être vu-e

Chez les seniors, on constate ces dernières années une diminution des déplacements à pied en raison d'un espace public peu adapté mais aussi d'un manque de confiance. «Le capacités physiques comme la vue, l'audition ou la motricité baissent avec les années, rendant la marche plus compliquée», explique Rodrigo Lurueña. Parmi les recommandations, on veillera à la hauteur des trottoirs et autres obstacles à franchir ainsi qu'à la qualité de l'éclairage public.

Quel que soit leur âge, les personnes qui se déplacent à pied ont besoin d'itinéraires dégagés, de trottoirs continus et de passages piétons bien visibles. «Une traversée peut être facilement améliorée en supprimant une place de parc trop proche», cite Emilie Roux en exemple. Il en va de même pour les trottoirs sur lesquels débouchent des accès privés. On veille alors à ce que la visibilité soit aussi bonne que possible, par exemple en évitant une végétation trop dense.

Plus d'autonomie et plus de plaisir

À travers ses divers projets en faveur de la mobilité piétonne, l'ATE poursuit un même objectif: encourager l'autonomie. Laisser les enfants aller à pied à l'école leur permet d'acquérir progressivement cette liberté de mouvement. Chez les personnes âgées, elle permet de maintenir une précieuse indépendance. Dans tous les cas, elle permet aux piétons et au piétons de s'inscrire dans leur environnement et d'être partie intégrante dans une ville qui bouge continuellement. ■



«C'est très gratifiant»

Par Nelly Jaggi

Le succès d'EBuxi, le taxi sur appel d'Herzogenbuchsee, ne se dément pas. Ses conducteurs et conductrices sont pour la plupart à la retraite et apprécient d'exercer une activité qui fait sens – pour le village et pour une mobilité durable.

En Suisse, nombre de réalisations reposent sur le dévouement de bénévoles. L'EBuxi d'Herzogenbuchsee (BE) en est un bon exemple: ce taxi sur appel, à motorisation électrique, a été créé en 2019 en complément des transports publics. Il circule sept jours sur sept, de tôt le matin jusqu'à minuit passé. Dans l'intervalle, le projet a été étendu aux localités voisines de Niederönz et d'Oberönz, à titre expérimental pendant un an, jusqu'en octobre 2022. Le dévouement des quelque 40 conducteurs et conductrices permet de répondre à la forte demande.

Ce sont principalement des personnes à la retraite qui prennent le volant de l'EBuxi – elles représentent les trois quarts des bénévoles. Elisabeth Flückiger est l'une d'entre elles: «La formule de l'EBuxi m'a convaincue. J'agis ainsi à la fois pour la communauté et pour moi-même.» Elle y travaille depuis sa création et conduit le taxi au moins deux

fois par semaine, de préférence le matin. Franz Akermann est lui aussi un chauffeur de la première heure: «Je voulais du changement et m'engager pour une mobilité durable dans mon village.»

L'EBuxi est un des volets de mybuxi, l'offre en mobilité sur demande de la commune d'Herzogenbuchsee. Il n'y a ni arrêts fixes, ni horaires fixes – à l'exception de la gare où l'on peut embarquer spontanément. La réservation d'une course s'effectue via l'application mybuxi, mais aussi par téléphone – le seul des services de mybuxi à offrir cette possibilité. «Nous avons une tablette dans le taxi et enregistrons nous-mêmes les réservations», explique Elisabeth Flückiger. Les services de mybuxi sont basés sur le principe du covoiturage: plusieurs personnes qui souhaitent faire le même trajet se partagent une seule voiture. L'application mobile calcule l'itinéraire idéal.

Les besoins existent

L'EBuxi transporte beaucoup de personnes âgées qui ne conduisent plus. «On compte aussi beaucoup de jeunes gens qui se déplacent en train, ajoute Elisabeth Flückiger. Comme il n'y a pas de transports urbains à Her-

zogenbuchsee, le service est très apprécié.» Le matin, elle transporte souvent des pendulaires. Il y a aussi une importante clientèle fidèle: «Une dame s'en sert régulièrement pour se rendre chez la coiffeuse». Franz Akermann, directeur de l'école à la retraite, apprécie le contact avec la clientèle: «Parfois même, j'ai le plaisir de revoir d'ancien-nes élèves.»

À Herzogenbuchsee, la nécessité de disposer d'une telle offre en mobilité s'est confirmée: un an à peine après la mise en service du premier taxi, il a déjà fallu acquérir un second minibus électrique. Pour Elisabeth Flückiger, il n'y a pas de doute: «Herzogenbuchsee ne peut plus se passer de l'EBuxi.» La population y est très favorable – tant les jeunes que les moins jeunes. «Nous ressentons une grande reconnaissance. C'est très gratifiant pour les bénévoles.» ■

Pour davantage d'informations:
www.ebuxi.ch et
www.mybuxi.ch



Ensemble autour du Pedibus

Le Pedibus n'est pas qu'une histoire d'enfants! Bien que les plus jeunes soient au centre du convoi piéton, il est organisé, soutenu et promu par une ribambelle de personnes engagées.

Par Camille Marion

«**S**ans les parents, le Pedibus ne peut pas fonctionner», souligne Corine Kibora, responsable du projet pour l'ATE. C'est grâce à leur initiative et leur accompagnement que plus de 3000 enfants se rendent quotidiennement à pied à l'école dans toute la Suisse. Depuis Genève, Corine Kibora encadre les cinq coordinatrices régionales, elles-mêmes au contact direct avec les parents sur le terrain.

En plus de 20 ans d'existence, le Pedibus a connu un développement et une diversification. Sur certaines lignes, ce ne sont plus uniquement les parents qui accompagnent les enfants à l'école. À Fribourg et à Gland, par exemple, deux lignes de Pedibus intergénérationnel conduites par des personnes fraîchement retraitées ont vu le jour.

Des parrains et des marraines

Promouvoir le Pedibus passe par un travail de sensibilisation, notamment par le biais des écoles et des communes. Pour donner plus d'ampleur au projet, l'ATE collabore également avec des jeunes sportifs et sportives suisses qui endossent avec plaisir le rôle de parrains et de marraines du Pedibus. La skieuse Lara Gut-Behrami a ainsi accompagné les enfants pour les 20 ans du Pedibus en 2019. En 2020, c'est la joueuse de tennis Timea Bacsinszky qui a inauguré dans le canton de Vaud l'exposition photographique dédiée au chemin de l'école. Au Tessin, la sprinteuse Ajla Del Ponte est la marraine du Pedibus et soutient ses actions depuis 2019. ■



www.pedibus.ch

Trois questions à Ajla Del Ponte

Ajla Del Ponte, que signifie votre rôle de marraine du Pedibus?

Le Pedibus me tient à cœur. Il promeut la sécurité des enfants sur les routes, et rassure les parents qui laissent leurs enfants entre de bonnes mains. Cette belle initiative a du sens, aussi bien pour les enfants que pour les parents. Le Pedibus est écologique, divertissant, et bon pour la santé. En ma qualité de marraine, j'ai toujours un grand plaisir de pouvoir accompagner les enfants lors de la Journée internationale à pied à l'école, comme en septembre dernier.



Décrivez-nous votre chemin de l'école, vous y alliez déjà en courant?

(Rires) Non! Quand j'étais enfant, j'habitais à Bignasco et j'allais à l'école élémentaire de Caverigno. Comme notre famille habitait un peu en dehors du village, j'avais la responsabilité d'accompagner mon petit frère à l'école. La route cantonale inquiétait mes parents, mais tout s'est toujours bien passé.

Pourquoi la promotion de l'activité physique est-elle importante, même tôt dans la vie?

L'activité physique stimule la production de dopamine et de sérotonine. Si on se sent bien physiquement, on se sent bien aussi mentalement. Je suis convaincue que le fait d'aller à pied à l'école est également bénéfique pour l'apprentissage scolaire.



Pratique du vélo et plus

Par Nelly Jaggi

Faire du vélo électrique, ça s'apprend. Les cours «amusebike» s'adressent plus particulièrement aux cyclistes âgés et combinent balade, exercices techniques, précieux conseils et apéritif convivial.

Il semble relativement simple, mais requiert la bonne technique et une sacrée dose de courage: le freinage d'urgence à vélo électrique. Après une brève introduction et seulement quelques mètres de conditionnement, il s'agit du premier exercice réalisé par les participantes et participants au cours «amusebike». Au plus tard lors du troisième essai, pratiquement tout le monde réussit

d'un e-bike est très différente de celle d'un vélo traditionnel, explique Christine Steinmann, chargée de projet sécurité routière à l'ATE. C'est précisément la vitesse plus élevée qui met à l'épreuve les cyclistes, quelle que soit leur expérience.»

S'entraîner et gagner en sécurité

Une sortie en groupe permet de se familiariser avec le vélo électrique. De plus, les

Les motivations à participer diffèrent d'une personne à l'autre. «Il y a six mois, j'ai fait un accident stupide et j'ai mis le vélo au placard. Jusqu'à ce que je prenne mon courage à deux mains et m'inscrive au cours», raconte l'un des participants. Il est très satisfait du résultat: «J'ai dû lutter avec moi-même, reprendre la pratique et gagner en assurance. Aujourd'hui, j'ai franchi un cap.»

«La conduite d'un e-bike est très différente de celle d'un vélo traditionnel.»

Christine Steinmann

la manœuvre et le constat est sans équivoque: un vélo électrique bien entretenu et équipé de freins à disque permet d'effectuer un freinage d'urgence sans difficulté. «L'exercice montre bien ce que cela implique lorsqu'une personne se retrouve soudainement devant soi. Comment réagir?», commente une participante.

Avec «amusebike», le bureau pour la mobilité «Rundum mobil» a mis sur pied un nouveau format de cours visant principalement les seniors qui se (re)mettent en selle sur un vélo électrique. «La conduite

participantes et participants reçoivent des conseils utiles pour se lancer. Dans notre cas, il s'agit d'une attrayante balade dans l'agglomération bernoise, qui nous mène à travers les quartiers résidentiels par des pistes cyclables et des routes secondaires bien aménagées – mais également des routes principales très fréquentées. L'apéro servi à l'issue du tour fait juste cause au terme «amuse» de l'intitulé du cours.

Cours e-bike «amusebike»

Un vélo électrique ne se conduit pas comme un vélo traditionnel. Pour circuler en toute sécurité, l'ATE recommande aux novices de suivre un cours. Sous la devise «pédaler en s'amusant», les cours e-bike «amusebike» font la part belle à la convivialité et à l'activité physique. La participation est gratuite. Informations et dates des cours sur www.amusebike.ch



Coup de main devant l'automate

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Les cours «être et rester mobile» donnent aux personnes âgées les connaissances nécessaires pour se déplacer en transports publics. Niklaus FÜRER, membre du comité de la section ATE Saint-Gall/Appenzell, participe à l'organisation.

Niklaus FÜRER, quels sont les objectifs des cours «être et rester mobile»?

Les personnes âgées doivent avoir accès à la mobilité et pouvoir se déplacer. Les cours abordent trois thèmes: la compréhension du monde souvent compliqué des distributeurs de billets; la sécurité dans le bus (choisir la meilleure place, quelles sont les aides pour les personnes en déambulateur et en chaise roulante); la prévention des accidents dans la circulation à pied et à vélo.

Le cours comprend un volet théorique avec l'intervention de spécialistes des transports publics locaux, de la police et des CFF, puis un volet pratique comprenant des exercices en groupe au distributeur de billets, avec la police et dans le bus.

Qui participe à ces cours?

Les personnes âgées à partir de 70 ans, qui ont moins de facilité dans les transports pu-

blics (TP). Elles ont souvent rendu leur permis de conduire et doivent changer de moyen de transport pour rester mobiles.

Quels sont les principaux obstacles que rencontrent les personnes âgées dans les TP?

Prendre un billet: elles ont un peu peur des distributeurs parce que les tarifs sont très compliqués. Les offres, la durée et le rayon de validité varient pour chaque réseau. Certaines arrivent assez bien à utiliser l'application mobile des CFF, mais elles ne sont pas nombreuses. Il y a donc des cours spécifiques pour les CFF.

Quels conseils donnez-vous en matière de sécurité dans le bus?

Nous conseillons de s'asseoir dès que possible et d'éviter de remonter le bus pour rejoindre sa place préférée, tout devant. S'asseoir dans le sens inverse de la marche au cas où le bus doit freiner brutalement et attendre que le bus soit arrêté pour se lever. Il y a aussi des boutons spéciaux pour signaler au conducteur ou à la conductrice que l'on a besoin de plus de temps pour monter dans le bus.

Et quels conseils la police donne-t-elle aux participantes et aux participants dans la circulation routière?

La police aborde surtout la cohabitation entre les automobilistes et les piétonnes et les piétons: comment traverser le passage piéton? Que faut-il faire pour que les autres me voient dans la circulation? On conseille de porter des habits clairs pour renforcer la visibilité et on aide à mieux

«Le cours comprend un volet théorique et un volet pratique.»

évaluer la vitesse des vélos électriques. Le cours accompagne aussi de nombreuses personnes qui abandonnent la voiture pour aller à pied ou à vélo.

Quel rôle joue l'ATE dans l'organisation des cours?

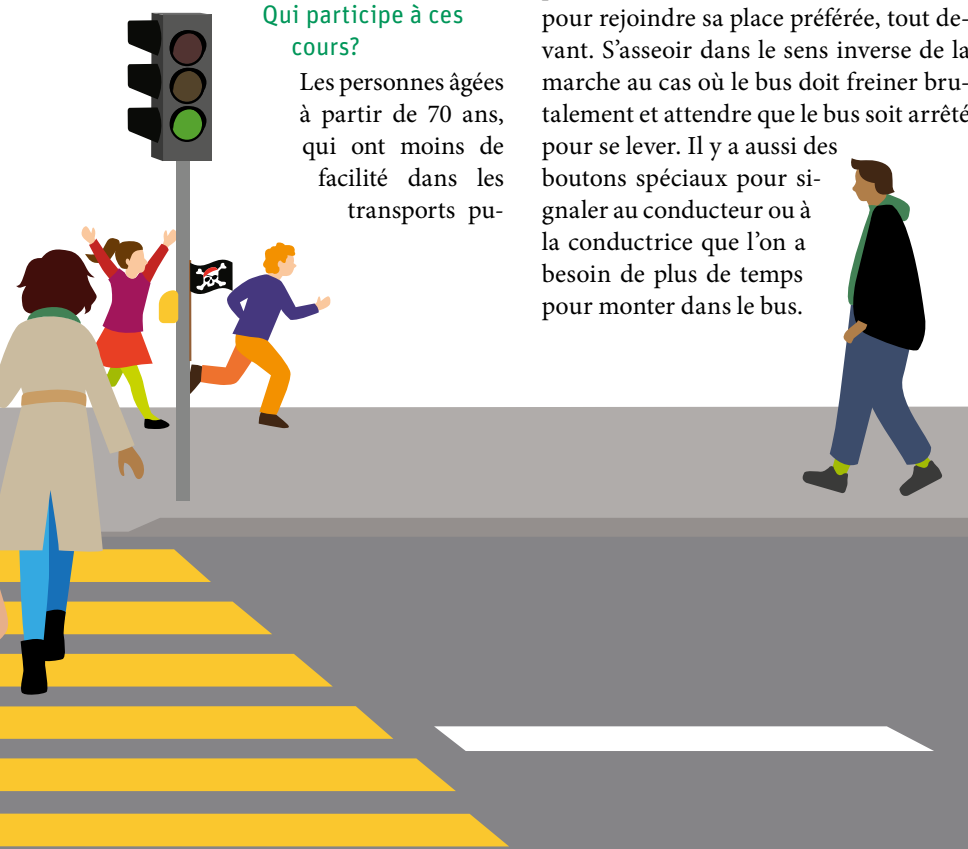
J'invite les spécialistes et j'organise la location de la salle. Je m'occupe aussi de la publicité: les cours font partie du programme de Pro Senectute, nous passons des annonces dans les journaux gratuits ou nous publions des communiqués dans la presse. ■

Participer à un cours?

Les cours «être et rester mobile» sont conçus par le bureau Rundum Mobil et mis en place en collaboration avec les sections de l'ATE et d'autres partenaires. Les cours sont gratuits. Retrouvez les lieux et les dates des prochains cours sur



www.restermobile.ch



Une veste isolante adaptée au quotidien comme aux randonnées

Choisir la veste d'hiver idéale n'est pas une mission facile: elle doit à la fois vous tenir chaud et correspondre à vos goûts en matière de mode. Heureusement, la veste isolante hajk répond à ces deux exigences. La matière extérieure hydrofuge et coupe-vent, d'aspect chiné, est complétée de fermetures à glissière discrètes, du logo hajk sobre et d'un matelassage tendance. La technologie d'isolation Fiberballs® R'ADYS, contenue dans les compartiments cousus, régule la chaleur. Ce système évite une perte de volume après un lavage ou la compression de la veste. Les deux poches latérales et le capuchon cintré et doublé viennent parfaire l'ensemble. Avec cette veste, votre bien-être est assuré durant la saison froide!



+ Avantage pour les membres de l'ATE:

le code «mag0222» vous permet de profiter de 15% de réduction sur la veste isolante hajk Fiberballs, disponible en tailles XS–XL pour femme et S–2XL pour homme. L'offre n'est pas cumulable. Elle est valable jusqu'au 16 février 2022, dans la limite des stocks disponibles.

Commander: www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).

Un sac à dos pour les sports d'hiver



La saison de la neige a commencé, il est grand temps de s'équiper. La Boutique ATE propose des sacs à dos conçus pour les sports d'hiver suffisamment spacieux pour y ranger tout le matériel indispensable. En textile hydrofuge, ils sont équipés de fixations pour les skis ou un snowboard et pour le casque, d'un compartiment à lunettes doublé de tissu doux et de poches pour les peaux et les crampons. Ils sont parfaits pour le quotidien, y compris en dehors des pistes. Grâce au système dorsal, ces sacs épousent la forme du dos tout en préservant la liberté de mouvement. Les plaques dorsales améliorent encore le confort en répondant aux besoins spécifiques de chacun et

chacune – les modèles S, pour «short», conviennent aux plus petits gabarits. Les matériaux utilisés sont très résistants à la déchirure et à l'usure, de sorte que ces sacs vous resteront fidèles durant de longues années.

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

le code «mag0222» vous permet de profiter de 15% de réduction sur tous les sacs à dos pour les sports d'hiver. L'offre n'est pas cumulable. Elle est valable jusqu'au 16 février 2022, dans la limite des stocks disponibles.

Commander: www.boutique-ate.ch ou par téléphone au 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).

Un choix de literie bio

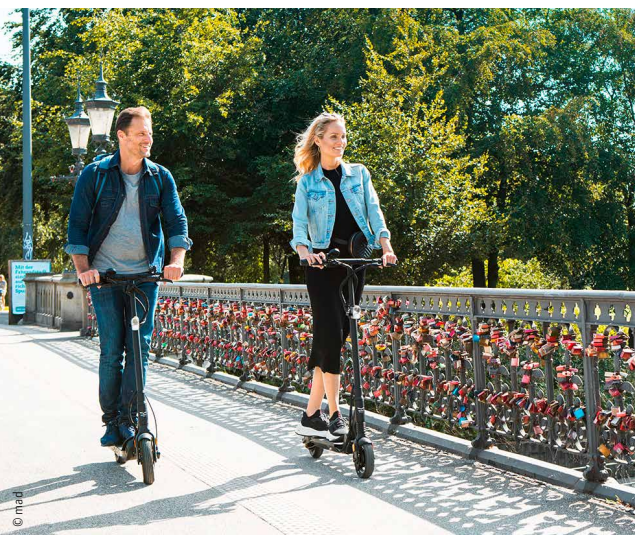
Zizz propose un assortiment de literie de qualité supérieure à base de matériaux durables, de production locale, qui vous promettent un sommeil réparateur. Pour des raisons de qualité et de protection de l'environnement, Zizz produit ses duvets, oreillers, parures de lit et gigoteuses pour bébé dans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

+ Avantage pour les membres de l'ATE:

profitez de 20% de réduction sur tous les articles de la boutique jusqu'au 30 juin 2022. L'offre n'est pas cumulable avec d'autres réductions.

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





Pour le dernier mile

Avec Urban Electrics et ses trottinettes électriques de qualité, Florian Walberg entend contribuer à la mobilité moderne, sans émissions. Visionnaire, il développait déjà ses engins avant qu'ils ne soient autorisés en Europe. Plus que tout autre, le modèle pliable a le potentiel de fluidifier le trafic urbain. Forte de plus de 20 années d'expérience, l'entreprise Egret construit des trottinettes électriques qui relèvent aisément les défis quotidiens. Outre la protection de l'environnement, la sécurité, le plaisir de rouler et la qualité y ont toute leur importance.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: profitez de 20% de réduction sur une trottinette électrique Walberg. Choisissez votre modèle des marques The Urban et Egret selon vos besoins. Si vous souhaitez des conseils par téléphone, le numéro 041 611 02 31 est à votre service. Tous les modèles disponibles sont présentés sur www.funwheel.ch. L'offre est valable jusqu'au 10.3.2022, jusqu'à épuisement du stock.

Commander: en ligne, en utilisant le code de réduction «VCS20».

Plaisir et repos à Alpamare

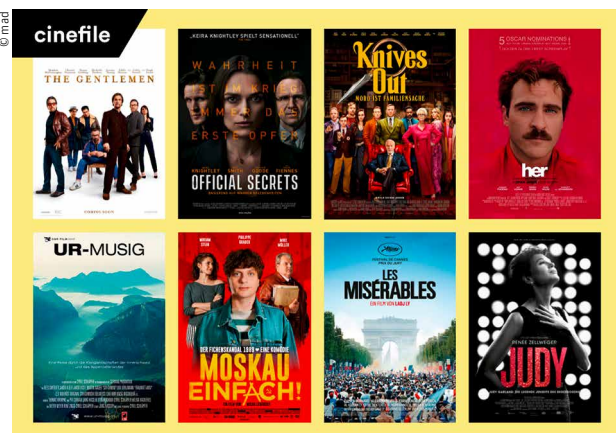
Toboggans et bassins variés encadrés de plantes tropicales et de ruines mayas? Avoir toute l'année l'impression d'être en été grâce aux palmiers? Outre le Jungle Run, toboggan aquatique d'une longueur spectaculaire, onze autres attractions vous attendent à Alpamare. La rivière Rio Mare ou la grande piscine à vagues de 1,20 mètre sauront également vous séduire. Et les bains thermaux Alpa avec jacuzzis, bains d'eau saline, offre de massages et saunas vous permettront de vous reposer après tant d'action.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: profitez de 20% de réduction sur le prix d'entrée pour 2 personnes, sauf sur le tarif pour enfants en bas âge (0-5 ans). Valable jusqu'au 30 juin 2022, l'offre n'est pas cumulable avec d'autres réductions.

Commander: présentez simplement votre carte de membre de l'ATE à la caisse.



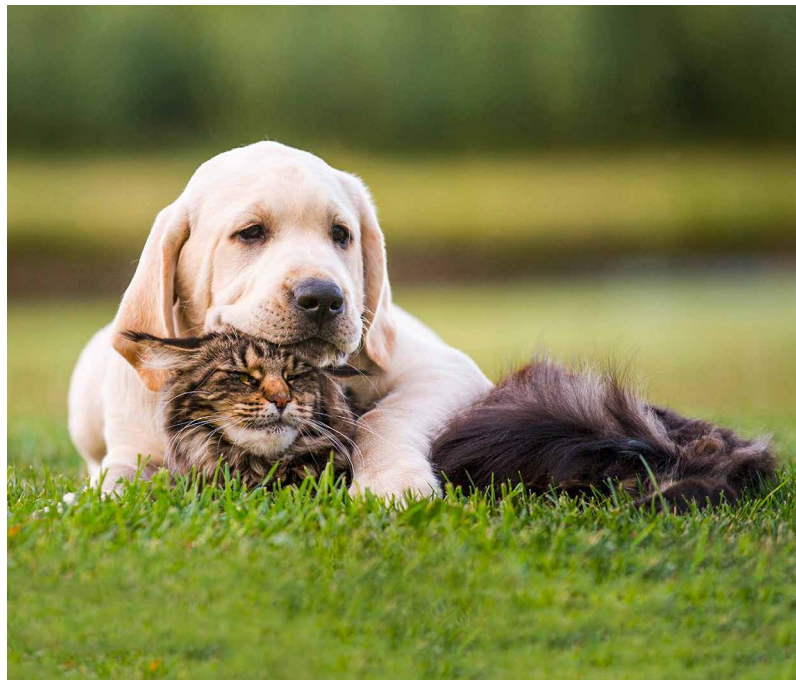
L'abonnement de streaming suisse



Choisir parmi les milliers de films proposés par les grands services de streaming vous dépasse? La philosophie de cinefile est bien différente: ici, la qualité prime sur la quantité. La plateforme de streaming suisse se concentre sur des films d'auteur convaincants et récents. L'abonnement «Stream99» comprend 99 films de cette palette de qualité, et de nouveaux viennent s'y ajouter chaque semaine. Informations complémentaires sur www.cinefile.ch.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: profitez de Fr. 20.- de réduction sur l'abonnement annuel «Stream99»: 99 films pour seulement Fr. 79.-.

Commander: envoyez un e-mail à info@cinefile.ch et indiquez votre numéro de membre ATE. Vous recevez en réponse un code vous permettant de profiter de la réduction lors de l'achat sur le site internet.



wau-miau® Quelques mois après leur naissance, les chiens entrent déjà dans leur ado-

lescence. Celle-ci peut être particulièrement éprouvante pour vous en tant que propriétaire. En effet, malgré un bon comportement et une bonne obéissance, les hormones se déchaînent de temps en temps chez nos chers compagnons. Ce comportement d'adolescent se traduit par exemple par un intérêt marqué pour le sexe opposé ou par une énergie redoublée dépensée au détriment des meubles et autres chaussures en tous genre. L'adolescence varie selon le sexe et la race. Comme chez les humains, elle peut passer de manière à peine perceptible, ou au contraire entraîner de fortes variations d'humeur. Si le comportement est particulièrement prononcé, cela peut devenir un véritable défi éducatif. La castration peut permettre de calmer ce comportement contrôlé par les hormones. L'assurance complémentaire de wau-miau prend en charge une grande partie des frais si vous optez pour une castration.

La protection complète pour les quadrupèdes

Même si cela peut choquer beaucoup d'entre nous considérons nos compagnons comme nos enfants et de ce fait nous voulons qu'ils soient en sécurité et se sentent bien. La médecine vétérinaire offre des traitements toujours plus performants. Wau-miau propose un pack unique d'assurances et de prestations qui permet de couvrir ces frais de santé tout en permettant aux animaux de compagnie de bénéficier des meilleurs soins médicaux. En tant que membre ATE, vous bénéficiez d'un rabais de 25% sur l'assurance animaux wau-miau la première année d'assurance.

Vous trouverez de plus amples informations sur www.ate.ch. Nous vous conseillons également volontiers par téléphone.

Conseil téléphonique ATE: +41 031 328 58 12

LES DÉFIS DE L'ADOLESCENCE CHEZ LES CHIENS

Notre chien Merlin, âgé de neuf mois, se comporte de manière impossible en présence d'autres mâles. Son instinct de protection devient peu à peu un calvaire. La castration peut-elle l'aider?

PETITES ANNONCES

VACANCES EN SUISSE

Petite maison romantique dans le pittoresque village de **Bigorio (Capriasca TI)**, 1½ pce, jardin, relax, Tél. 079 40 50 235 Internet: www.levante.li

Repos et loisirs au Tessin, 1½ p. à Cagiallo, Valcolla, proche Lugano, Pergola, place grillade, sauna dans le jardin. Familles : chambre suppl. possible. 076 462 81 86 - www.casa-cagiallo.ch

Gruyère: B&B à la ferme, cadre magnifique, atelier de poterie et vélos inclus! Location à la semaine possible. www.bnb-gruyere.ch



Contra (TI), près de Locarno. Nous louons notre **lézard-Rustico** avec vue sur le Lac Majeur à 4 pers. www.alpunt.ch.

www.bnb.ch. Nos exploitants sont les plus accueillants de Suisse. Idéal pour randonneurs, cyclistes, motards, amat. de sports d'hiver. Chiens bienvenus un peu partout.

Bonheur en montagne! Vacances dans une maison solaire à la **LENK**, dans le Simmental. www.sunnehuus-lenk.ch

VACANCES À L'ÉTRANGER

Île de Hvar, Croatie, loin du tourisme de masse, maison 2-8 pers., calme, vue magnifique, www.plavisan.com

Entre Cèze et Ardèche (sud France) grd mas familial rénové. 6ch / 12 lits, charme, vue, piscine, oliveraie, ping-pong, pétanque, piano. Idéal pour plusieurs familles. Contact : <https://mitchoules.fr> ou champclos@netplus.ch

Lac d'Orta/It : plaisir, randonnée, dolce vita ... Appart. privé pour 2-6 p. 480 €/sem. Non-fumeurs, chiens acceptés. 079 208 9 802 ; www.ortasee.info

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

CINQUE TERRE, Manarola; Côte 50m, maison pittoresque de 4 pièces, terrasse sur le toit, 6 lits, à partir de 1100 Fr./sem. tél. 052 242 62 30, www.manarola.ch

Homeoffice au bord de la mer ? Avec wif. Camargue, Le Grau du Roi, appartement de 4 pièces avec vue panoramique sur le grand large. 0794199311 www.negresco-camargue.ch

2 Rustico pour 4-5 p. Val Prino, Imperia Ligurie petit hameau tranquille, vue sur la mer Acces. en trans. publics 079 698 23 82, info@ferien-canu.ch www.ferien-canu.ch



Like et suivez-nous!
www.facebook.com/atesuisse

Délaï de remise Magazine ATE 2022

2/2022: 28 mars
3/2022: 08 août
4/2022: 10 octobre

T 031 328 58 38
annonces@ate.ch
www.ate.ch/annonces

Élections cantonales: à vous de jouer!



Le 20 mars 2022, les Vaudois-es éliront leurs représentant-es au Grand Conseil et au Conseil d'État. Les sensibilités des élu-es donneront le ton de la politique cantonale en matière de mobilité pour les cinq prochaines années. Comment choisir pour qui voter? La section vaudoise vous propose un outil pour vous aiguiller.

Le Canton de Vaud dispose de très nombreuses prérogatives en matière de politique de mobilité mais aussi d'aménagement du territoire. Pour faire simple, les élu-es vont proposer des projets, débloquer les fonds nécessaires pour leur mise en œuvre et décider des orientations politiques principales de ces thématiques. Un équilibre défavorable à la mobilité douce et au transfert modal de la voiture individuelle vers la mobilité active et les transports publics peut ralentir, voire stopper net des avancées fondamentales défendues de longue date par l'ATE. Il s'agit donc de bien faire ses choix, et de porter celles et ceux qui s'engagent à défendre une mobilité plus durable. Mais entre les slogans, les couleurs politiques et le nombre de candidat-es, il est parfois difficile de s'y retrouver.

L'écorating pour repérer les candidat-es qui s'engagent

C'est la raison pour laquelle, avec les autres organisations environnementales, l'ATE a invité les candidat-es au Grand Conseil et au Conseil d'État à remplir l'écorating. L'outil permet de les interroger sur les enjeux environnementaux à venir. À la fin du questionnaire, qui comporte un peu plus de 20 questions, un «score environnemental» est at-

tribué à chacun-e, qui permet de découvrir sa sensibilité aux questions environnementales (score de 0 à 100%). Dès le 1^{er} mars au plus tard, vous pourrez consulter les scores sur www.ecorating.ch et ainsi découvrir qui est le plus proche de nos valeurs et qui s'engage pour une mobilité d'avenir. Nous ne pouvons que vous inviter à faire la promotion de cet outil et de ses résultats!

On y retrouvera notamment des thématiques phares défendues par l'ATE, telles que la généralisation des zones 30 kilomètres à l'heure, la taxation des véhicules individuels thermiques et électriques, les quartiers sans voiture ou encore le développement du réseau cyclable cantonal.

L'ATE Vaud présente plusieurs candidat-es

Tout au long de l'année, les membres du comité ainsi que le personnel de l'ATE Vaud s'engagent pour renforcer la place de la mobilité douce, l'attractivité des transports publics ou encore la protection des piétonnes et cyclistes. L'ATE Vaud a décidé de mettre en valeur celles et ceux qui se présenteront aux élections cantonales et qui s'engagent au sein de la section.

Romain Pilloud
Secrétaire général, ATE Vaud

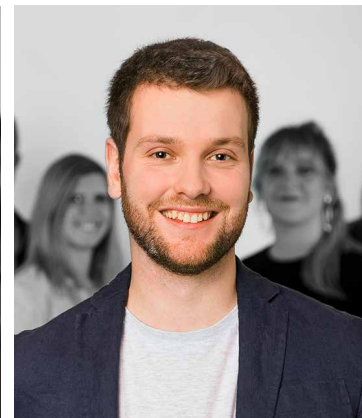
David Raedler, 34 ans /Président ATE
Vaud et député / Lausanne /
Les Vert-e-s et Jeunes Vert-e-s



Najia Trottet, 31 ans / Comité ATE
Vaud / Lausanne / Parti socialiste



Clémence Danesi, 24 ans / Collabo-
ratrice ATE Vaud / Lonay, district de
Morges / Parti socialiste



Romain Pilloud, 26 ans / Secrétaire gé-
néral ATE Vaud / Montreux, district Riviera -
Pays-d'Enhaut / Parti socialiste

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. 079 345 01 81

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.



Berne

Dans le canton de Berne, la taxe sur les véhicules à moteur est très basse comparée au reste de la Suisse. Elle est aussi largement dépassée, puisqu'elle tient insuffisamment compte des réalités du réchauffement climatique.

Oui à une taxe sur la circulation routière écologique!

C'est pourquoi le Conseil exécutif et une majorité du Grand Conseil en proposent une révision qui favorisera les modèles de voiture moins polluants.

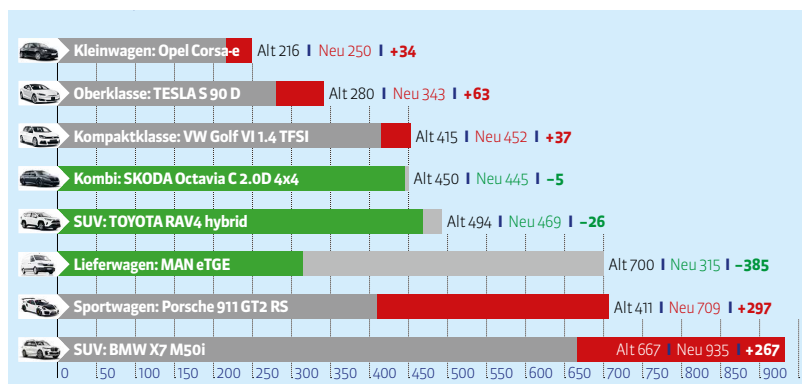
L'UDC, l'ACS et Pro Libertate ont d'ores et déjà lancé un référendum.

Dans le canton de Berne, l'impôt sur les véhicules est actuellement calculé sur le poids total. Étant donné que le calcul s'effectue d'une façon dégressive, les véhicules puissants et peu écologiques sont favorisés fiscalement. La nouvelle mouture prévoit de tenir compte des émissions de CO₂. Cela se traduira par une taxe plus élevée pour les véhicules lourds émettant beaucoup de CO₂, inchangée pour les modèles écologiques et même plus faible pour certains.

tant d'une baisse de ses impôts sur le revenu.

C'est une évidence: ce projet de révision de la taxe sur les véhicules à moteur est équilibré, équitable et écologique! Les exemples ci-contre en illustrent bien les effets. Ainsi, malgré une modeste hausse de la taxe, une petite voiture électrique est le modèle qui s'en tire le mieux, suivie de la voiture électrique de classe moyenne. Pour une petite voiture à essence de cinq places, la situation reste pratiquement inchangée. Par contre, les utilitaires électriques sont les grands bénéficiaires. Pour un MAN eTGE, par exemple, les coûts se réduisent de moitié – autrement dit, un gain à la fois pour l'artisanat et l'environnement. Ce sont clairement les voitures de sport et les SUV diesel et essence qui en feront les frais. Pour cette catégorie de véhicules, le niveau de la taxe rejoindra l'actuelle moyenne helvétique.

Exemple de taxation de modèles (en francs par année)



Les véhicules électriques restent les plus avantageux, suivis par les petites voitures. L'Octavia 4x4 et le SUV hybride, très appréciés des professionnels et des familles, profitent de la nouvelle méthode de calcul. Mais les grands gagnants de la nouvelle taxe sur les véhicules à moteur restent les utilitaires électriques. Le modèle MAN eTGE, par exemple, enregistre une diminution de plus de la moitié de sa taxe. Les voitures de sport à essence ou diesel et les grands SUV ferment la marche. Ces exemples le montrent clairement: l'impôt révisé sur les véhicules à moteur crée les bonnes incitations!

Détails (en allemand) sur www.sauberfahren.be

Les choix écologiques doublement récompensés

Cette nouvelle taxe permettra d'augmenter les recettes fiscales de près de 40 millions de francs qui serviront à diminuer les impôts des personnes physiques. Ainsi, une personne qui opterait pour une voiture écologique paierait moins de taxe sur la circulation routière, tout en profi-

Christoph Waber
Membre du comité, ATE Berne



Genève

La section genevoise de l'ATE s'est engagée avec succès contre la création du parking Clé-de-Rive, à Genève. Le débat a permis d'initier d'autres réflexions encourageantes autour des aménagements du centre-ville.

L'année passée, l'ATE Genève s'était engagée contre la création d'un parking au centre-ville de Genève, le fameux parking Clé-de-Rive. Couplé à une zone piétonne pour faire passer le projet, ce dernier s'était finalement écrasé dans les urnes suite au ré-

Clé-de-Rive: le combat a porté ses fruits

férendum lancé notamment par l'ATE. Plus de 60% de la population genevoise l'avait refusé le 7 mars 2021.

Pourtant, la piétonnisation du secteur du centre-ville reste nécessaire ainsi qu'une réflexion quant au transit des cyclistes et des transports publics. L'ouvrage a donc été remis sur le métier avec l'initiative «Pour un centre-ville vivant, piéton et végétalisé» déposée le 6 octobre 2020. Cette dernière demandait la réalisation d'une zone piétonne, même si le parking Clé-de-Rive ne passait pas dans les urnes. Elle voulait aussi une réflexion sur une meil-

leure arborisation du secteur.

Finalement, c'est le 30 novembre dernier que le Conseil municipal de Genève a débattu de cette initiative avant de l'accepter. Une jolie victoire pour permettre, enfin, à la population genevoise d'avoir accès à un centre-ville de qualité! C'est maintenant à l'exécutif de la ville de jouer, pour proposer un

plan de piétonnisation du secteur. L'ATE se réjouit de pouvoir continuer à suivre ce projet et espère que d'autres secteurs feront l'objet d'une réflexion urbanistique pour favoriser les piétons et cyclistes.

Alice Genoud
Coordinatrice, ATE Genève

Assemblée générale

L'Assemblée générale de l'ATE Genève aura lieu le 24 mars 2022 à 19h30. Vous recevrez de plus amples informations par convocation, mais vous pouvez d'ores et déjà réserver la date!



© Martine Wohlhauser

Des membres de comité et de la section de l'ATE Fribourg posent sur le tracé du projet de route Marly-Matran lors de la dernière Assemblée générale.



Birch-Luggiwil: l'OFROU se retire

Le Département fédéral des transports, de l'environnement et de l'énergie (DETEC) a refusé la construction de la route de liaison Birch-Luggiwil. Le projet avait été mis à l'enquête en mai 2017 par son Office fédéral des routes (OFROU).

Après plus de quatre ans de discussions internes à la Confédération sur les alternatives au tracé mis à l'enquête par l'OFROU, le DETEC a décidé que cette route de liaison ne pouvait pas être considérée comme une route nationale et ne pouvait de ce fait être autorisée sur la base du droit des routes nationales. Selon le DETEC, ce projet n'apporte pas la preuve que la route de liaison est indispensable au bon fonctionnement et à la sécurité sur l'autoroute. L'ATE Fribourg partage complètement cet avis et l'avait par ailleurs exprimé dans son opposition co-signée par les sections fribourgeoises de Pro Natura et du WWF.

Les principales critiques des opposants et des Offices fédéraux concernaient le tracé qui aurait entraîné la disparition de grandes surfaces d'assolement et de zones nature. L'OFROU a ainsi pendant toutes ces années analysé une dizaine de variantes et rédigé deux rapports complémentaires qui arrivaient à la conclusion que le premier tracé était le meilleur. L'Office fédéral de l'aménagement du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG) ne partageaient pas cet avis, préférant le tracé qui longeait l'autoroute et provoquait moins de dégât sur la nature et les terres agricoles.

Comme les différents Offices impliqués ne sont pas arrivés à un accord sur le tracé, le DETEC a décidé que le projet ne respectait pas le principe de proportionnalité sans plus d'explication. L'ATE Fribourg serait très intéressée d'en savoir un peu plus sur cet élément car l'argument de la proportionnalité est central dans son recours au Tribunal fédéral administratif (TFA) contre le développement de la jonction autoroutière de Matran. Le TFA a rejeté l'ensemble des arguments de l'ATE, y compris sa demande d'accès aux études de trafic à la base de ce projet. Comment peut-on évaluer si un projet routier respecte le principe de proportionnalité sans étudier sérieusement les hypothèses à la base des évolutions de trafic?

Prisca Vythelingum
Secrétaire générale, ATE Fribourg

Assemblée générale

L'ATE Fribourg invite ses membres à la rencontre et à l'assemblée générale de la section le **samedi 7 mai 2022 dès 11 heures** à la salle Quadrant, rue Nicolas de Flüe 2 à Fribourg.

L'assemblée sera suivie d'une conférence dont le sujet doit être confirmé.

11 h 00 : Assemblée générale

Ordre du jour:

1. Procès-verbal de l'Assemblée générale du 28 août 2021 à Posieux
2. Rapport annuel 2021
4. Rapport du caissier 2021
5. Rapport des réviseurs 2021
6. Approbation des comptes 2021
7. Budget 2022
8. Élections
9. Programme d'activité 2022
10. Divers

12h30: Apéritif avec une collation

13h00: Conférence

Nouveau visage au comité de l'ATE Jura

Depuis janvier 2022, Christelle Vallat est la nouvelle secrétaire générale de la section jurassienne de l'ATE. La quarantenaire, maman de quatre garçons, se présente.

Un jour, j'ai fait un mauvais rêve: six voitures devant chez moi! six voitures devant une petite maison dans un petit hameau entouré de pâturages, de sapins et de ciel bleu ensoleillé... Il fallait absolument que je trouve un autre moyen qui puisse rendre mes enfants indépendants dans leurs trajets au travers de cette belle région que sont les Franches-Montagnes. Ici, la voiture reste la reine de la mobilité, bien qu'une majorité des habitations se trouvent à moins de

trois kilomètres d'une gare ou d'un arrêt de bus.

Pourquoi alors ne pas envisager le vélo comme un moyen de transport au quotidien, me direz-vous? Et bien à cause de la sécurité: les cyclistes francs-montagnards et franches-montagnardes, tout comme les automobilistes de la région, ont peur – peur de partager la route! Alors le vélo est laissé aux loisirs. Effectivement, les itinéraires cyclables serpentent à travers forêts, pâturages et trou-

peaux: bucolique mais pas du tout efficace! Inévitablement, la voiture devient l'unique moyen de transport individuel envisageable et toutes les infrastructures sont faites pour qu'elle n'ait aucun obstacle.

J'espère donc, par ma nouvelle fonction au sein de l'ATE, pouvoir contribuer au changement de paradigme dans les transports et offrir d'autres perspectives de mobilité dans la région. Je réaliserai un beau rêve: des routes où se croisent enfants et adultes, cyclistes, cavalières et cavaliers, piétonnes et piétons au milieu des forêts et des pâturages mais aussi plus de

passages de notre train rouge et des minibus électriques comme transports publics du dernier kilomètre.

Christelle Vallat
Secrétaire générale, ATE Jura



Christelle Vallat





Tourner le dos à l'hiver

Texte et photos: Urs Geiser

Difficile de vendre l'itinéraire allant du col du Lukmanier à Olivone dans le Val Blenio comme une exclusivité. À moins de le parcourir à pied en ajoutant des raquettes à l'équipement de randonnée.

Filons devant la bise! Elle balaie impitoyablement les Grisons jusqu'au Tessin. En soufflant, elle a depuis longtemps dénudé le flanc des montagnes qui surplombent l'hospice du Lukmanier. Nous attachons vite les raquettes, avalons une gorgée de thé avec des doigts engourdis et partons en vacillant sur une épaisse couche de neige en direction d'un colosse de roche qui s'élève du fond de la vallée sur l'Alpe Pertusio. Le chemin ne descend pas régulièrement mais par paliers et le premier petit niveau à passer démarre fort. Que voulons-nous faire? Nous efforcer de descendre un chemin en pente recouvert d'une couche de neige glissante?

L'option ne nous convainc guère. Nous prenons la route du col en montant et la suivons pendant quelques minutes pour ensuite retourner vers le rocher déjà évoqué en remontant la vallée. À son sommet se trouve un pylône de la ligne à haute tension. Il nous rappelle que, si nous aimons profondément la nature, nous en sommes aussi des consommateurs et des consommatrices. Mais cette découverte n'est pas le but de ce détour: le

Brenno, l'un des principaux affluents du Tessin, prend sa source au pied sud du rocher. Naturellement, il n'y a pas de comparaison avec les sources karstiques monumentales par exemple du Lison et de la Loue dans le Jura. Mais les eaux cristallines qui surgissent mystérieusement du sous-sol ont quelque chose de magique et invitent à la méditation: le cycle de l'eau, que l'on voit ici commencer, est sans fin. Sans lui, ni nous ni personne d'autre ne serait là.

Dès le début de l'été jusqu'à la fin de l'automne, le Brenno est un lieu de randonnée le long des premiers kilomètres de son cours qui serpente naturellement. Aujourd'hui, fin avril, la neige s'est amoncelée sur ses rives et il n'y a pratiquement personne. Le vent glacé s'est calmé et a commencé sa mue. Il deviendra bientôt le föehn du nord, à qui l'on doit le ciel bleu sans nuage et – quand il n'y a pas de fortes rafales – la chaleur du sud des Alpes.

Du jamais-vu

Nous traçons notre chemin à travers la vaste Alpe Casaccia, parfois près de la rive, parfois

plus loin. Peu à peu, un vert soutenu domine le paysage, le vert de l'arole. Pousses, jeunes arbres, arbres de haute futaie avec des cimes en forme de colonne, arbres nouveaux vieux de deux à trois siècles: la forêt d'aroles de la Réserve forestière Selvasecca, dans laquelle nous pénétrons maintenant, est sans égale. Depuis bientôt 20 ans, le cassenoix mouche-té est le seul à exploiter la forêt dans cette réserve. Il récolte minutieusement les graines de l'arole, les enterre et en oublie certaines dans des milliers de cachettes...

Dépressions, petites collines, roches, fossés, marais et tourbières caractérisent cette réserve livrée à elle-même. À la belle saison, on découvre ses trésors sur des sentiers didactiques. Le point de départ se trouve au Centre Pro Natura à Acquacalda, où nous faisons une pause sur la terrasse ensoleillée. Après une phase de déclin économique, actuellement en travaux, la maison historique se réveillera bientôt – espérons-le – de son long sommeil.

Le chemin descend doucement jusqu'au prochain haut plateau nommé Pian Segno.



Un aperçu de la Suisse, pays de randonnée par excellence, depuis les débuts du Brenno jusqu'au joyau naturel découvert par hasard près de Pian Segno (à gauche) et au-delà.

Toujours tout droit, nous disons-nous dans ce vaste paysage – oubliant que le sentier passe ensuite sur la rive droite de la rivière. Mais il y a un prix à payer: nous devons traverser brièvement le sous-bois pour monter le long de la route. Un nouveau trésor de la nature récompense nos efforts. Au bord d'une tourbière, nous découvrons un bassin d'eau de source vaste et profond. Des bulles remontent de ses profondeurs et ses eaux turquoises nous ravissent au beau milieu de ce paysage hivernal.

Une bière après Pü, Sacch et Cètt

L'ancienne petite route du col qui descend vers Campra par le flanc de la Pianca Bella est malheureusement fermée, pour longtemps apparemment. Nous essayons donc avec prudence d'emprunter la pente raide par le chemin de montagne, alors que la neige s'amoncelle encore dans les gorges du Brenno. La couche blanche tient encore partout et nous traversons sans problème. Sinon, il faudrait suivre la route sur deux kilomètres et demi et admirer d'en haut le petit paradis du ski de fond de Campra à travers lequel notre rivière serpente joliment.

Puis, le chemin ne devrait plus présenter de difficultés, même en plein hiver. Entre les jolis mayens, qui s'appellent Pü, Sacch et Cètt, le chemin suit de nouveau le Brenno et passe à travers bois et champs jusqu'à Camperio, le dernier plateau intermédiaire avant d'atteindre notre but. Puisque nous arrivons bientôt, et que nous avons pu entre-temps enlever les raquettes et sentir le printemps dans l'air, nous commandons une bière au restaurant Ospizio, qui est aussi un refuge. Le service est si sympathique qu'il vaut la peine de le mentionner ici.

À travers la forêt de hêtres, nous passons la dernière pente raide, plus de 200 mètres de descente jusqu'à Sommascona. À partir de là, le chemin s'approche tranquillement du

but. Les gens font la file en ce dimanche de fin d'après-midi devant la fromagerie du village ou caseificio. Nous flairons une nouvelle source d'enchantement, achetons un «misto» de lait de vache et de lait de chèvre, qui sied bien à cette journée à deux visages et nous ne le regrettons pas.

Aucun des nombreux sommets de ce somptueux paysage hivernal en constante mutation ne se distingue vraiment. Il n'y a pas non plus d'endroit célèbre. Sur la dernière ligne droite, six heures environ après le départ, un dernier

s'impose encore. À couper le souffle, abrupt, imposant, comme un point d'exclamation, le Sosto avec sa forme conique se dresse derrière Olivone, qui compte quelques jolies auberges. Même si le voyage en bus jusqu'à Biasca est attrayant, nous aurions bien voulu le repousser d'un jour. ■

Urs Geiser est rédacteur pour les pages régionales en allemand et recommande vivement les promenades dans la «Valle del Sole», comme on aime appeler le Val Blenio.

Arrivée en hiver ou au printemps

En principe ouvert toute l'année, le col du Lukmanier (1916 mètres) est accessible en car postal (à Disentis) et en bus (à Olivone, 902 mètres) seulement de juin à octobre. Le Bus des neiges Disentis–Casaccia, qui a complété l'offre jusqu'en avril 2021, ne circule plus malheureusement, mais la compagnie Greina Bus propose la liaison à bon prix (sur réservation au 079 150 66 66 ou via info@greinabus.ch). www.pronatura-lucomagno.ch





1 La distance est courte entre la télécabine et l'hôtel, situé au cœur du Freiberg Kärfp.



2 Spectaculaire: un bain nordique sous le ciel étoilé.



3

Des endroits où se ressourcer

Par Peter Hummel

Les destinations de sport d'hiver mondaines sont nombreuses, mais elles ne sont pas les seules à proposer des hôtels charmants. Nous avons déniché cinq auberges au charme fou, situées loin de tout et où apprécier le paysage enneigé ou simplement profiter de déconnecter.

1 Une vue imprenable sur le pays glaronnais

La vue est aussi surprenante qu'imposante, car tout le pays glaronnais s'étend à nos pieds, des collines de l'est de la Suisse jusqu'à l'Allemagne. Judicieux: plutôt que d'une télévision, la chambre est équipée de jumelles pour admirer les montagnes glaronnaises. Il a fallu du courage à Sara et Romano Frei-Elmer pour ouvrir un hôtel ultramoderne dans ce coin reculé à 1600 mètres d'altitude, qu'on n'atteint qu'en taxi alpin et en télécabine. Ayant été plusieurs années durant gardienne et gardien de la populaire et voisine cabane Leglerhütte du CAS, ils connaissaient toutefois le potentiel du Freiberg Kärfp, la plus vieille zone de protection de la faune sauvage d'Europe.

Sara et Romano ont renoncé aux étoiles, afin d'attirer un public varié. En hiver, il y a là des amateurs et amatrices de tours en raquettes ou à ski, de pêche ou de baignade en eau froide. Le lac de barrage de Garichti, non loin de là, leur permet d'assouvir leurs passions respectives. Du point de vue du confort, le Berghotel Mettmén pourrait néanmoins rivaliser avec des hôtels étoilés: le menu surprise du soir à quatre plats, composé d'ingrédients innovants ou plus terre-à-terre, est également digne de son rang. Et, à l'issue du repas, qu'il est agréable de se révaser autour d'une liqueur locale!

Informations: www.berghotel-mettmen.ch

2 Là où le ciel étoilé est le plus clair

Le Grimsel Hospiz est le lieu de tous les superlatifs, et le trajet pour y accéder est déjà toute une aventure. Il faut prendre des transports d'usine: le téléphérique à Handegg, puis, à Gerstenegg, un bus qui traverse sur près de quatre kilomètres les entrailles de la centrale électrique. Comme dans les films de science-fiction, les portes s'ouvrent et se ferment automatiquement et permettent d'apercevoir d'immenses cavernes et turbines. En été, il faut prendre un petit téléphérique pour le dernier tronçon. Une fois à l'hôtel, on peut s'adonner au farniente, déconnecter et ralentir. Le feu de cheminée invite à s'intéresser à la littérature locale, par exemple à l'histoire du Grimsel Hospiz, première auberge mentionnée dans les annales de l'histoire suisse en 1142. Suite à la construction du barrage, l'hôtel alpin a été reconstruit en 1927 avec sa façade de granit caractéristique sur la tête rocheuse de Nollen, mieux protégée des avalanches. Il y a un peu plus de dix ans, il a bénéficié d'une rénovation durable: ainsi, toute

la maison est chauffée avec la chaleur perdue issue de la production d'électricité. Mais son style a été préservé, et a permis à l'hôtel d'être classé au rang de «Swiss Historic Hotel».

À près de 2000 mètres d'altitude, la plus belle occupation est d'apprécier la qualité de l'air: le circuit de 20 minutes passant par Nollen s'y prête bien. Il permet de se creuser l'appétit pour le repas du soir, constitué d'un menu à quatre plats exquis, servi sur de belles nappes blanches. Après tout, nous sommes dans un quatre-étoiles. Mais des étoiles, il y en a encore plus dehors à admirer depuis le bain nordique. Buller dans l'eau chaude lorsqu'il fait -10 °C, c'est se sentir tout près du ciel... En cas de tempête de neige, il est aussi possible de se réfugier dans le sauna tonneau. Et là, on rêve en secret d'être

L'hôtel Chetzeron est comme un nid d'aigle au-dessus de la mer de brouillard.



5



Les trois photos: Peter Hummel

La piste de fond autour de Tannalp fait partie des plus belles pistes d'altitude de Suisse.



bloqué-e ici par la neige, ce qui doit arriver de temps à autre lorsque la route d'accès depuis Innertkirchen est fermée.

Informations:

Pour trouver l'aventure, il faut pénétrer dans la montagne: les forces motrices KWO, «maîtresses de maison» de l'hôtel du Grimsel, proposent des visites guidées de la centrale et de la fissure cristalline. www.grimselwelt.ch/grimselhotels/grimsel-hospiz/winter

3 Sports d'hiver et truite glacée

La situation est déjà majestueuse en soi, puisque nous sommes à 1900 mètres d'altitude. Et l'hôtel en rajoute une couche avec son titre de «quatre-étoiles au bord d'un lac le plus en altitude d'Europe». C'est certain: le Frutt Mountain Lodge a réveillé cette paisible station où les voitures sont proscrites en hiver. Avec son architecture cubique, il bouscule un peu la dimension de ce lieu contemplatif, mais il offre une atmosphère douillette et agréable qui se déploie dans le lobby et au bar. On apprécie aussi l'espace wellness, absolument royal à cette altitude, qui offre une vue panoramique sur les environs. La variété de l'offre sportive est un véritable plus: tours à ski et randonnées sur le haut plateau, ski de fond sur l'une des plus jolies pistes d'altitude de Suisse, tours en raquettes dans une belle zone karstique et

luge sur la plus longue piste de Suisse centrale après Stöckalp (huit kilomètres). Et, en guise d'exclusivité, pêche sous la glace au lac Melchsee. Nota bene: l'hôtel acceptera volontiers de rôti votre truite!

Informations:

Le Lago Lodge, moins onéreux et recommandé aux familles, fait également partie du Frutt Mountain Resort. www.fruttmountainresort.com

4 Au beau milieu des pistes de fond et de nulle part

Il est possible de prendre les Chemins de fer du Jura jusqu'à La Ferrière, à deux kilomètres de l'hôtel. La patronne, Gabriela Haas, viendra volontiers vous chercher à la gare, mais il est bien plus beau d'arriver ici à ski de fond, par la magistrale piste des Franches-Montagnes. Là, l'auberge apparaît comme surgie de nulle part, sur une colline culminant à 1065 mètres d'altitude. Vous saurez que vous êtes à destination quand votre téléphone mobile indiquera «connexion perdue», et vous n'aurez plus qu'à débrancher! La télévision ne vous manquera pas. Et même si le lieu reste aisément accessible, on a ici tout de même le sentiment d'être au fin fond de la Suisse.

L'hôtel de La Chaux d'Abel est aussi moderne vu de l'extérieur qu'il est charmant à l'intérieur, avec ses airs d'auberge de campagne. Chacune des 20 chambres est meublée différemment et possède un joli nom. Le salon est équipé d'un piano et d'un feu de cheminée, et la salle à manger d'un poêle de faïence.

Informations:

L'hôtel possède sa propre piste d'accès pour rejoindre le grand domaine de ski de fond des Franches-Montagnes. www.hotellachauxdabel.ch www.skidefond.ch

Le salon de l'hôtel de La Chaux d'Abel invite à la détente.

5 Une station de téléphérique se mue en repère de luxe

D'ordinaire, les bâtiments aussi imposants que l'on trouve à une telle altitude (2112 mètres exactement) sont de laides stations de téléphérique. C'est précisément ce qu'était l'hôtel Chetzeron, au-dessus de Crans-Montana, avant que la station ne soit abandonnée en 2001. Mais le restaurateur helvético-libanais Sami Lamaa était si convaincu du potentiel du lieu qu'il l'a transformé, après dix ans de sommeil, en hôtel de luxe.

À l'extérieur, la structure de béton a été habillée de pierres brutes locales, mais elle a été préservée à l'intérieur, ce qui donne au lobby une vastitude rare, renforcée encore par le vitrage panoramique de l'ancienne entrée de la télécabine: il s'agit du nouvel emblème de l'hôtel. Ici, on n'a pas investi dans des tableaux: la parade des sommets, du Monte Rosa au Cervin et jusqu'au Mont Blanc, est une bien plus belle décoration. Pour profiter pleinement du panorama, les 16 chambres ont toutes été dotées de baies vitrées confortablement aménagées. Le confort est ici le maître-mot: le Chetzeron propose une cuisine de gourmet, un sauna et même une piscine extérieure qui, grâce à la technique énergétique la plus moderne, évite d'avoir mauvaise conscience lorsqu'on s'y baigne.

Informations:

Accès: service de navette en chenillette depuis Crans-Montana ou trajet d'un kilomètre à pied ou à ski depuis la station de montagne Cry d'Er. www.chetzeron.ch

Peter Hummel est journaliste indépendant. Il apprécie les voyages peu conventionnels et les beaux hôtels.



© Peter Hummel

Yvonne, tu nous manques!

Décès Le 5 décembre 2021, Yvonne Jäger a été emportée par le cancer à l'âge de 60 ans. L'équipe de l'ATE a perdu une fantastique collègue.

Par Silvia Kamm

«**A**ucune idée, mais demande à Yvonne»: une réponse que l'on entendait souvent quand l'un-e d'entre nous cherchait quelque chose dans la banque de données des membres. Au cours des 18 ans qu'elle a passés à l'ATE, Yvonne Jäger est devenue une vraie encyclopédie vivante pour tout ce qui concernait nos membres. Combien de membres avons-nous dans le canton de Soleure? Qui a conclu une assurance dépannage? Qui sont les membres qui nous soutiennent depuis toujours? Qui reçoit notre magazine en français?

Pour Yvonne, répondre à ces questions était un jeu d'enfant. Elle était toujours souriante, patiente et serviable, toujours fiable et engagée. Responsable de l'administration des membres, elle a également formé 15 apprenti-es de commerce. Ces deux dernières années, elle assurait aussi la suppléance de la responsable du personnel. Yvonne était non seulement très compétente dans son travail, mais elle disposait aussi de grandes compétences sociales. Ses collègues lui faisaient confiance, lui demandaient conseil et savaient qu'elle était toujours à l'écoute, le cœur sur la main. «Tu prends aussi un café?», demandait-elle quand elle allait s'en chercher un. Elle accueillait d'un «Quel plaisir de te revoir!» ses collègues qui rentraient de vacances. Toutes ces petites attentions contribuaient vraiment à la bonne ambiance de travail.

Yvonne accompagnait les apprenti-es avec beaucoup d'empathie en leur transmettant son savoir-faire et en leur apprenant comment faire



face à des situations difficiles. Les jeunes lui ont confié leurs angoisses ou chagrins d'amour plus d'une fois.

Après une année en Suisse romande, Yvonne a effectué une formation d'employée de commerce de détail, puis a travaillé plusieurs années dans la vente. Lorsque sa fille Corinne a vu le jour, elle s'est consacrée pendant 14 ans à sa famille, tout en s'engageant de manière bénévole dans une association sportive, comme aide aux devoirs dans un centre maternel ou encore comme curatrice.

Un jour, elle m'a raconté avoir été très nerveuse lors de son premier jour de travail à l'ATE. Elle n'était pas sûre d'y arriver, mais se réjouissait aussi de découvrir ses nouvelles tâches. Et elle a vraiment su relever ces défis. Nous ne pouvons pas suffisamment remercier Yvonne pour tout ce qu'elle a accompli.

Elle a appris en septembre qu'elle souffrait d'une maladie incurable et est décédée le 5 décembre. Tout est allé si vite; nous n'arrivons pas encore à réaliser. Nous aimerions tant la voir franchir la porte du bureau pour lui lancer un «Quel plaisir de te revoir».

Nous sommes en pensées avec elle, avec sa fille Corinne et avec son compagnon Hans Jörg. Nous leur adressons l'expression de nos plus sincères condoléances en cette période difficile.

Silvia Kamm est responsable du personnel à l'ATE Suisse.

Le moyen de transport que nous cherchons est un modèle évolué de la remorque vélo.



© Fabian Lutolf / setrunners.ch

CONCOURS

Un transport convivial

Le moyen de transport que nous cherchons est à la mode aujourd'hui, mais son invention remonte bien plus loin dans l'histoire. À la fin du 19^e siècle, les premiers modèles sont développés sur la base d'un petit véhicule en vogue depuis plusieurs années. Ils servent alors à la livraison du pain, du courrier, du lait et d'autres marchandises.

Dans les décennies qui suivent, la motorisation des véhicules se développe considérablement et des camions toujours plus performants, plus grands et plus rapides s'imposent

pour le transport de marchandises. En 1957, le réalisateur français Jack Pinoteau sort un film qui lance la carrière de l'acteur Darry Cowl et dont le titre fait référence au moyen de transport que nous cherchons. Mais cela ne suffit pas pour éviter à ce dernier de sombrer progressivement dans l'oubli.

Dans les rues d'Amsterdam, de Copenhague et de Suisse

Il faut attendre les années 1980 pour assister à son retour. La conscience environnementale

s'éveille petit à petit et les désagréments de la voiture se font sentir. Dans les villes du nord de l'Europe, on assiste à un regain d'intérêt pour ce moyen de transport qui correspond aux besoins de nombreuses personnes; les enseignes y ont recours pour la livraison de leurs marchandises et les familles l'utilisent pour se déplacer facilement en ville avec des enfants.

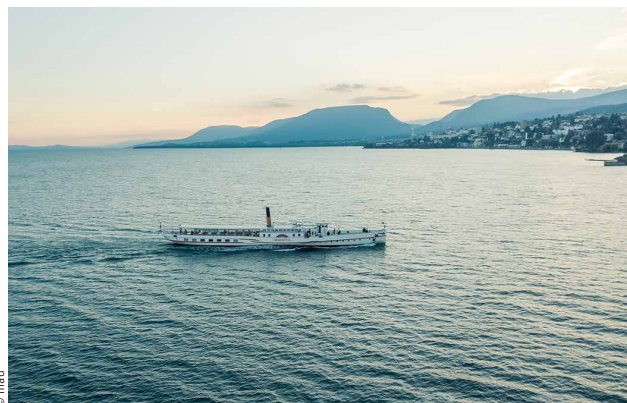
Aujourd'hui, on en croise toujours plus dans les villes de Suisse. En décembre dernier, le Conseil fédéral a d'ailleurs admis l'importance croissante de ce moyen de transport en élevant la limite de poids autorisée. Il souligne ainsi le rôle de cette solution écologique pour l'acheminement de marchandises sur le dernier kilomètre.

Muni de deux ou trois roues, le véhicule que nous cherchons présente l'avantage notable de ne pas consommer de combustibles fossiles. La personne qui le conduit en profite pour muscler ses jambes et entraîner son cardio. Pas trop gourmand en place, il permet de se déplacer rapidement en ville et cela d'autant plus facilement depuis quelques années, grâce à un coup de pouce électrique.

Camille Marion

À GAGNER:

5 x 2 cartes journalières pour les Trois-Lacs



© mad

Gagnez 5 x 2 cartes journalières pour une excursion sur les Trois-Lacs offertes par la Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM). Elles vous permettent de voyager durant une journée sur les lacs de Neuchâtel, Morat et Bière à bord des bateaux de la LNM. Ces cartes sont valables pour la saison 2022 du 9 avril au 23 octobre.

Quel est le moyen de transport recherché?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 27 février 2022 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.

Réponse du dernier numéro:

Munich

Prix offert par



Gagnant: Jean-Michel Etchemaité de Troinex (GE) remporte le séjour à Interlaken.

Dans le respect de l'environnement, désormais aucune carte de commande n'est ajoutée aux colis. Nous acceptons toujours votre commande par téléphone au **0848 612 612** ou vous pouvez directement, rapidement et en toute simplicité commander via notre boutique en ligne www.vcs-boutique.ch.

Voici comment se rendre directement au site Web:



Votre code de rabais personnel de 20%: VCS0121

*Action non cumulable avec d'autres remises. Valable jusqu'au : 20.02.22

1	16105 Pull-over Icebreaker Shifter LS Hoodie		143.90 au lieu de 179.90
2	16095 Pull-over Icebreaker Crush LS Hoodie Lady		140.70 au lieu de 175.90
3	16106 Pantalon sport Icebreaker Shifter Pants		127.90 au lieu de 159.90
4	16096 Pantalon sport Icebreaker Crush Pants Lady		127.90 au lieu de 159.90
5	16244 Chaussettes Rohner fibre light super		19.90 au lieu de 24.90
6	16021 Chaussure Scarpa Rapid GTX Lady		175.20 au lieu de 219.00
7	16020 Chaussure Scarpa Rapid GTX		175.20 au lieu de 219.00

8	15899 Veste en mérinos Ortovox Fleece Hoody		159.90 au lieu de 199.90
9	15898 Veste en mérinos Ortovox Fleece Hoody Lady		159.90 au lieu de 199.90
10	16201 Pantalon d'hiver H-S Sterzing		95.20 au lieu de 119.00
11	16203 Pantalon d'hiver H-S Serfaus Lady		95.20 au lieu de 119.00
12	13463 Sac à dos pour vélo Ortlieb Atrack BP		175.20 au lieu de 219.00
13	20% de rabais sur toutes les sacoches de vélo Ortlieb: www.vcs-boutique.ch/fr/sacoches		
14	20% de rabais sur tous les casques de vélo: www.vcs-boutique.ch/fr/casques		

«Nous ne travaillons pas juste pour exister. Notre but est clairement défini dans nos statuts et vise – en deux mots – à rendre les transports respectueux de la qualité de vie et de l'environnement.»



ANDERS GAUTSCHI

Pourquoi avoir adhéré à l'ATE?

Chère lectrice, cher lecteur, si vous avez ce magazine entre vos mains, c'est qu'en principe, vous êtes membre de l'ATE. Mais pourquoi donc y avez-vous adhéré? Parce que vous avez voulu contracter l'assurance dépannage ATE? Pour soutenir le travail politique de l'ATE? La réponse à ces questions est déterminante pour le développement de l'ATE.

Nous ne travaillons pas juste pour exister. Notre but est clairement défini dans nos statuts et vise – en deux mots – à rendre les transports respectueux de la qualité de vie et de l'environnement. Pour y parvenir, nous avons besoin de pouvoir compter sur un bon effectif de membres qui nous soutiennent financièrement et qui adhèrent à notre cause. Comme tant d'autres associations, nous luttons contre la diminution de nos effectifs. C'est pourquoi nous avons voulu savoir, via un sondage, lesquelles de nos activités ont incité les nouveaux membres à adhérer à l'ATE, afin de nous donner les moyens de mieux recruter encore.

Un constat très réjouissant: près de 60% des personnes sondées ont adhéré par volonté de soutenir la défense de l'environnement et les activités politiques de l'ATE. Mais nos produits d'assurance restent également un important argument de recrutement. Il est intéressant de constater que le nouveau membre «typique» de l'ATE détient (encore) une voiture, tout en indi-

quant que le vélo est son principal moyen de transport. Le fait qu'une grande majorité des nouveaux membres a découvert l'ATE grâce à des proches montre qu'il reste un bon potentiel d'amélioration au niveau de notre notoriété, en particulier auprès des jeunes.

Globalement, le sondage a confirmé que nous sommes sur la bonne voie. De même, je me réjouis tout particulièrement que notre mouvement JeuneATE puisse offrir aux jeunes gens un réseau qui permette de s'engager pour une politique des transports durable – un aspect vital pour l'avenir de l'ATE.

Notre objectif n'est pas encore atteint. Le rejet de la loi sur le CO₂ a été un revers amer. Mais des lueurs d'espoir pointent à l'horizon. Grâce à notre plan directeur pour des transports sans énergie fossile, nous sommes bien armés pour aborder le travail politique des années à venir. Dans le domaine du marketing, nous sommes en passe de lancer de nouveaux projets. Nous espérons ainsi que nous parviendrons à inverser l'évolution des effectifs et à assurer un avenir prospère à l'ATE.

Anders Gautschi est le Directeur de l'ATE Suisse et se réjouit d'avance de ses futurs débats avec les membres de JeuneATE.

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: Yves Chatton, Selim Egloff, Anders Gautschi, Urs Geiser, Peter Hummel, Silvia Kamm, Andreas Käsermann, Nadja Mühlemann, Edith Weber, Regula Zehnder, Fanny Zürn. Sections: Camille Marion. Annonces: Edith Weber, tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch. Graphisme: www.muellerluetolf.ch. Impression, distribution: AVD GOLDACH SA. Papier: Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 77 213 (français 20 355, allemand 56 858). Prochaine édition: 28 avril 2022. Remise des annonces: 28 mars 2022. 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.

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Ecoauto.info: pour une conduite plus écologique

Les valeurs d'émission des modèles automobiles étaient autrefois un secret bien gardé. Après que leur publication a été exigée par le Parlement et un comité de citoyennes et de citoyens, l'ATE a rendu ces données accessibles et les publie depuis 1983 dans l'Écomobiliste. En 2022, la nouvelle plateforme www.ecoauto.info remplacera le magazine imprimé. En guise d'inauguration, nous consacrons le dossier du prochain Magazine ATE au thème de la conduite automobile. Découvrez pourquoi l'avenir de la voiture est électrique, quand le partage est plus judicieux que l'achat et pourquoi les voitures ne sourient presque jamais.



Jusqu' à 50% de
réduction

en cas de souscription d'ici
au 31 mars 2022



Faites valoir vos droits!

- Protection juridique circulation
- Protection juridique privée

Différends juridiques? Restez zen. Grâce à la protection juridique de l'ATE, vous bénéficiez de conseils d'experts et pouvez être représenté par un avocat, si nécessaire.

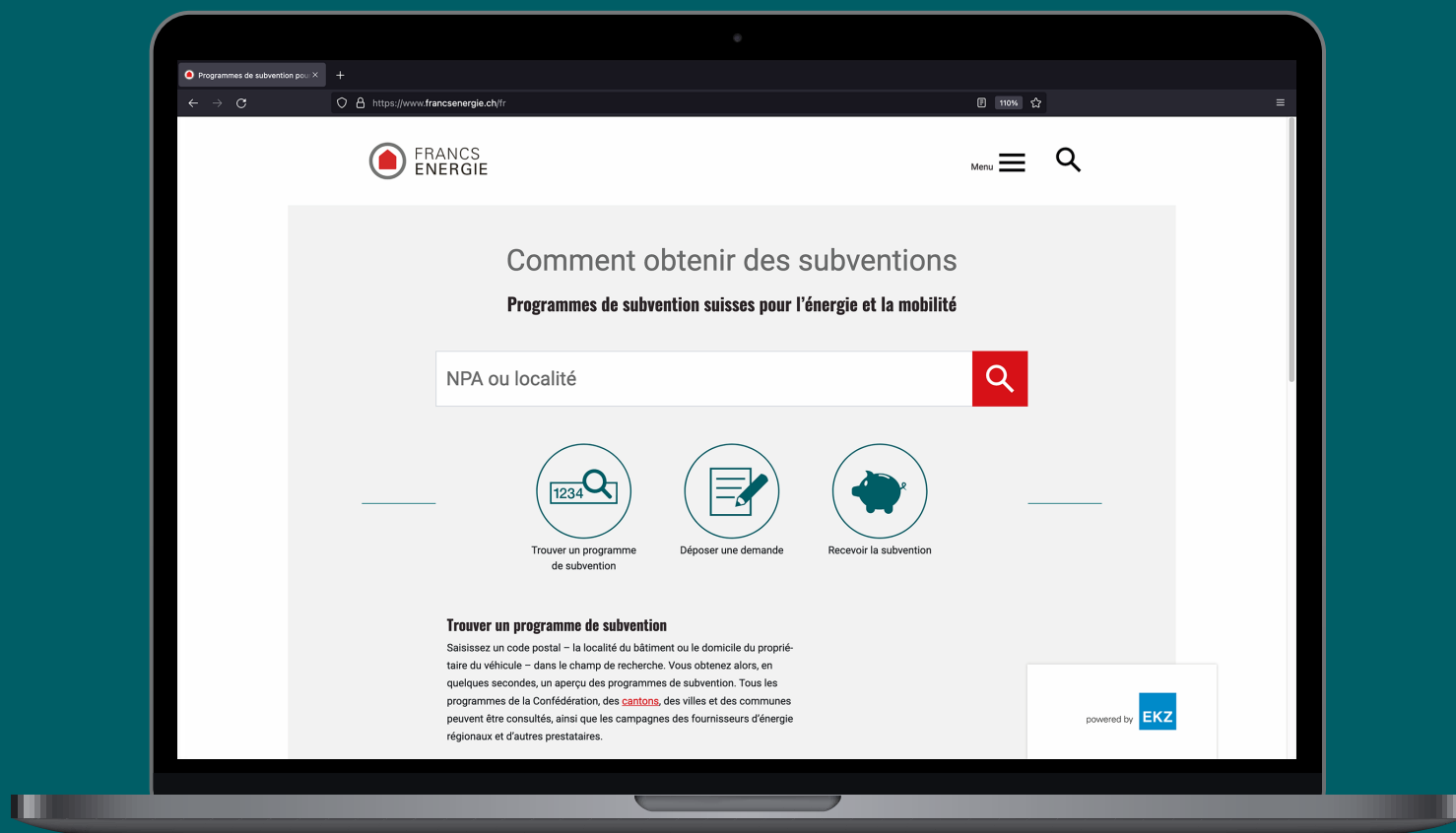
Accès rapide à l'offre:

- par téléphone au **031 328 58 12**
- ou par internet à l'adresse www.ate.ch/juridique

Assureur: Assurance de protection juridique SA

Pour une mobilité
d'avenir

ate



Subventions pour l'énergie et la mobilité

www.francsenergie.ch

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

