



Bonus ATE

Echangez le bon
ci-contre et
voyagez librement!



Bénéficiez pendant un mois du libre parcours dans les TP suisses **AG découverte**

Sillonner le pays au gré de ses envies et sans devoir prendre le moindre billet? C'est possible grâce à l'abonnement général (AG) découverte. Ce titre de transport est disponible dans la plupart des points de vente des transports publics (TP).

Vente seulement en échange du bon ci-contre (ou à télécharger sur www.ate.ch/bonus).

Validité de l'offre: **achetez l'AG découverte entre le 25 avril et le 6 juin 2019**, et il sera valable un mois à partir d'une date comprise durant cette période.

Informations détaillées en page 20.

Découvrez les autres offres Bonus
à l'adresse www.ate.ch/bonus
ou au no de tél. 031 328 58 58

Pour une mobilité
d'avenir



olébana est pionnière du commerce équitable en Suisse. Elle est née du mouvement des «femmes des bananes», qui s'est engagé pour des meilleures conditions de travail dans les plantations de bananes depuis les années 1970.

Aujourd'hui, nous avons des entreprises partenaires sur place dans différents pays, et nous sommes en contact direct avec des familles d'agriculteurs et des petites entreprises de transformation. Nous vendons leurs produits biologiques de haute qualité directement aux consommateurs en Suisse. Nous nous engageons sur le long terme et investissons sur place dans l'emploi et la durabilité écologique.

- 4 En bref
- 6 Interview de Marcel Hänggi au sujet de l'Initiative pour les glaciers
- 8 Cinq jeunes parlent du mouvement de **grèves pour le climat**
- 10 **Motion Moser**: nécessité de réintroduire des tests d'émissions
- 11 **Multimodalité**: oui, mais comme service public
- 12 Des **aides électroniques** pour sauver des vies
- 14 10 000 signatures contre le **bruit du trafic aérien**
- 15 Le **programme d'extension** des autoroutes torpille les objectifs climatiques
- 17 Des **cours de vélo électrique** pour plus de plaisir et de sécurité
- 43 **Assurances ATE**: le carnet d'entraide



44 **Urs Geiser** revient sur la rubrique «voyages» du Magazine ATE

- 48 **À vélo**: autour du lac ou par-delà les collines

- 18 **Offres pour les membres**
- 38 **Rapports des sections**
- 51 **Concours**
- 53 **Réfléchissez-y!** avec Stéphanie Penher
- 54 **Cartoon**

Couverture: © muellerluetolf.ch/Pasquale Herren

SPÉCIAL 40 ANS

Naissance le 15 mai 1979

Un dossier anniversaire qui regorge d'histoires importantes, belles et intéressantes sur les 40 ans de l'ATE – à emporter ou à conserver précieusement.

ÉDITORIAL

Chère lectrice, cher lecteur,



Le 15 mai, nous fêtons les 40 ans de l'ATE Suisse. Faites-vous une impression des principaux succès de ces dernières années dans notre

dossier haut en couleur, au milieu du magazine. Mais ce jubilé ne nous empêche pas de porter un regard critique sur l'actualité. L'urgence se situe au niveau de la politique du climat. Le Parlement suisse torpille en effet les objectifs de l'accord de Paris pourtant ratifié par la Suisse en 2015. Il suffit de consulter les derniers plans du Conseil national relatifs à l'extension des autoroutes pour s'en rendre compte; la croyance que la résolution du problème des bouchons passe par l'élargissement des goulets d'étranglement semble encore inébranlable. Nous allons célébrer, mais nous ne nous accordons pas de pause. Bien au contraire, nous continuons de nous mobiliser et nous nous engagerons également pendant les 40 prochaines années pour un monde du transport respectueux de l'homme et de l'environnement. Il y a encore du pain sur la planche. Levons notre verre à l'ATE... et bonne lecture!

Nelly Jaggi, Rédactrice en chef





Grève pour le climat, le 15 mars 2019: des dizaines de milliers de personnes descendent dans les rues pour réclamer une meilleure politique climatique. Il n'y a pas que la politique qui peut faire changer les choses – prendre moins souvent l'avion, c'est déjà une contribution importante.

Initiative paysage: pour la protection de la nature

Ces dernières années, le Parlement fédéral n'a pas arrêté d'assouplir la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT). Le résultat de cette tendance? Une forte progression du mitage du territoire en dehors des zones à bâtir. Rien que l'an dernier, 3000 nouveaux bâtiments ont été érigés en-dehors des zones à bâtir!

Le mitage du territoire a un impact direct sur la mobilité. Plus le milieu construit est étendu, plus il faut de routes pour en assurer la desserte – augmentant ainsi le trafic et les besoins en nouvelles infrastructures routières. Nous devons donc agir rapidement afin de protéger la nature et le paysage suisse. C'est pourquoi l'ATE soutient l'initiative paysage qui a été lancée le 26 mars 2019 par l'Association «Pour la nature, le paysage et le patrimoine bâti». Cette initiative vise à fixer des règles plus strictes pour les constructions situées hors des zones à bâtir, tout en prenant compte des besoins de l'agriculture suisse. Soutenez-nous à récolter les signatures!

Succès de l'appel aux dons pour la protection du climat

La crise climatique est le thème numéro un. L'initiative pour les glaciers qui vient d'être lancée exige que les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat soient inscrits dans la Constitution. Dans l'interview qui suit en double page, Marcel Hänggi, co-initiateur, explique comment il est possible d'y parvenir. Les jeunes manifestent pour le climat depuis des mois. Aux pages 8 et 9, nous avons recueilli les témoignages passionnants de cinq jeunes qui nous donnent un aperçu de leur mouvement.

Pour nos membres également, ce sujet est une priorité à l'ordre du jour. Jusqu'à la clôture de la rédaction de ce numéro, de nombreux membres avaient déjà répondu à notre appel aux dons. L'ATE peut investir dans son engagement en faveur d'une politique climatique durable. Un immense merci à toutes les donatrices et tous les donateurs! Continuez à soutenir notre engagement sur www.ate.ch/don-climat.

Climat et mobilité

Avion, voiture, vélo, transports publics: quel est l'impact de notre mobilité sur le climat? La nouvelle plate-forme «Climat et mobilité» fournit des statistiques actualisées sur le sujet et propose des solutions concrètes pour un avenir sans combustibles fossiles. www.climat-mobilite.ch





© Pro Velo Suisse

Une récompense pour rouler à vélo

Protéger le climat et promouvoir l'activité physique dans un seul projet: avec l'action «Les mercredis du vélo», PRO VELO Suisse récompense les pendulaires qui décident de se déplacer à vélo. Celles et ceux qui choisissent de se mettre en selle peuvent gagner chaque semaine des prix attractifs comme des sacs à dos Freitag et des carnets de bons pour des restaurants végétariens. En guise de prix principal, les initiés des «mercredis du vélo» offrent un vélo électrique Stromer d'une valeur de plus de 5000 francs. La participation se fait via l'application gratuite. Ceux qui parcourent au moins 3 kilomètres à vélo le mercredi et qui enregistrent leurs trajets se qualifient pour les tirages au sort. La campagne de PRO VELO Suisse se déroule tout au long de l'année et est soutenue par SuisseEnergie, Engagement Migros, l'Office fédéral de la santé publique et d'autres partenaires. Pour plus d'infos: www.mercredisvelo.ch

Plus de courant vert grâce au Pass Solaire

Avec 90% d'hydroélectricité dans le mix de courant, les CFF font partie des chemins de fer les plus écologiques au monde. Mais 90%, ce n'est pas encore 100%! C'est pourquoi l'ATE et les CFF s'engagent ensemble pour développer ce potentiel vert. Le Pass Solaire permet aux membres de l'ATE de se déplacer à l'aide d'une énergie encore plus propre. Il garantit une part fixe de 10% d'énergie solaire dans le mix de courant de chemin de fer. Ces 10% de courant vert remplacent les 10% issus d'autres sources d'énergie comme, notamment, le nucléaire. Les CFF s'engagent à faire l'acquisition d'électricité solaire certifiée «naturemade star» et confirment l'achat à l'ATE. Le Pass Solaire est valable un an et disponible dans trois catégories: pour les voyageurs occasionnels pour 5000 kilomètres

(Fr. 20.-), pour les abonnés au demi-tarif pour 10000 kilomètres (Fr. 40.-) et pour les abonnés à l'AG pour 15000 kilomètres (Fr. 60.-). Les kilomètres sont répartis à parts égales sur les douze mois suivant l'achat. Pour de plus amples détails, consulter www.ate.ch/offres

L'ancien vice-président de l'ATE Roger Nordmann avec un pass solaire.



© ATE

Coffret-cadeau pour les 40 ans de l'ATE



© ATE

Pour célébrer notre 40^e anniversaire, nous offrons à nos membres un superbe coffret-cadeau contenant quatre articles Outdoor très utiles. Tout ce qu'il faut pour être parfaitement équipé lors de vos activités dans la nature. Le coffret est aussi un cadeau idéal.

Contenu:

- un couteau de poche à 10 fonctions
- une lampe de poche LED
- une gourde de 400 ml
- une pharmacie de poche avec matériel de pansement de base

Prix: Fr. 35.- (frais de port inclus et emballage anniversaire)

Commande par téléphone au 031 328 58 58 ou par email à ate@ate.ch



«Nous sommes juste des gens qui s'inquiètent pour l'avenir»

Climat Ramener à zéro les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse d'ici 2050 au plus tard, c'est l'objectif de l'Initiative pour les glaciers, lancée par l'Association suisse pour la protection du climat. Entretien avec Marcel Hänggi, co-initiant et journaliste spécialisé dans l'environnement.

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Marcel Hänggi, après la Conférence de Paris, en 2015, vous avez eu l'idée de lancer une initiative populaire pour préserver le climat.

Présent à la Conférence en tant que journaliste, j'ai rédigé un commentaire précisant que l'Accord de Paris était une bonne chose, mais qu'on ne sauvera pas le monde seulement en disant qu'il ne doit pas disparaître: nous devons maintenant réclamer aux gouvernements la concrétisation sans délai de leurs intentions. Je me suis vite rendu compte qu'écrire qu'il faudrait faire ceci ou cela est insuffisant. Je veux agir.

L'an dernier, vous avez cofondé l'Association suisse pour la protection du climat. Pour quelle raison?

Nous aimerions devenir un vaste mouvement. Nous ne sommes pas une organisation environnementale établie ni un parti, juste des gens qui s'inquiètent pour l'avenir.

Le lancement de l'Initiative pour les glaciers est prévu en mai. Que demande-t-elle?

Que les émissions de gaz à effet de serre soient ramenées à zéro net d'ici 2050 au plus tard.

Que signifie «zéro net» dans ce contexte?

C'est comme en comptabilité: les revenus et les charges doivent être équilibrés. Il existe ce que l'on appelle des puits de gaz à effet de serre, qui extraient le CO₂ de l'atmosphère. Leur potentiel est toutefois très limité; on peut par exemple reboiser, mais pas n'importe comment. Une conséquence logique de l'objectif zéro net est qu'il faudra totalement renoncer aux combustibles fossiles dès 2050. Le texte de l'initiative le formule explicitement, car le moyen le plus simple de diminuer les émissions provenant des énergies fossiles consiste à abandonner leur utilisation: il est possible d'économiser l'énergie et de recou-

rir à des sources différentes. D'autres émissions comme le protoxyde d'azote de l'agriculture, le méthane de l'élevage ou le CO₂ de la production de ciment sont plus difficiles à réduire. Pour elles, on devra créer des puits.

Pourquoi le nom d'«Initiative pour les glaciers»?

Nous voulions évoquer quelque chose qui se voit. Même si l'on atteint les objectifs, les glaciers sont condamnés. Ils représentent pour nous un présage, un signal d'alarme visible.

Question un peu provocatrice: pourquoi une initiative pour mettre en œuvre les exigences de l'Accord de Paris sur le climat, alors que celles-ci sont contraignantes en droit international?

Rien de provocateur là-dedans. L'initiative serait superflue si la Suisse prenait au sérieux les obligations de l'Accord de Paris qui lui incombent en vertu du droit international. Les

L'initiative ne pourra malheureusement pas sauver les glaciers – ici temporairement protégés par une bâche.

débats sur la nouvelle loi sur le CO₂ au Conseil national, en décembre dernier, ont toutefois montré que le Parlement reste passif.

La Constitution fédérale contient déjà des articles favorables au développement durable et à la protection de l'environnement. Leur mise en œuvre se fait pourtant attendre. Pensez-vous qu'un article supplémentaire changerait la donne?

Plus un texte légal s'exprime en termes vagues, plus il est difficile de s'y conformer. L'article 2 de la Constitution fédérale fait de la conservation durable des ressources naturelles un objectif de la Confédération. On peut ergoter longtemps sur le sens de cette

«La mobilité incarne à merveille ces choses qui ne fonctionnent pas durablement.»

phrase, alors que déclarer qu'à partir de 2050, le marché sera fermé aux combustibles fossiles, c'est très clair. Impossible de l'ignorer.

Aujourd'hui, les transports dépendent à environ 90% des combustibles

fossiles, dont 100% proviennent de l'étranger. Les abandonner représenterait un énorme changement. Comment évaluez-vous les chances de réussite?

Les futurs véhicules motorisés seront alimentés à l'électricité ou par des piles à hydrogène. Des experts automobiles – ce que je ne suis pas – affirment que les moteurs à combustion seront de toute façon obsolètes d'ici 2035. Cela dit, passer maintenant à la mobilité électrique sans changer les mentalités serait à mes yeux une erreur. La mobilité incarne à merveille ces choses qui ne fonctionnent pas durablement.

Des élus et élus de droite soutiennent également l'Initiative des glaciers. Ne serait-il pas plus logique de rendre la loi sur le CO₂ plus efficace, au lieu de perdre un temps précieux à lancer une initiative?

La loi sur le CO₂ sera insuffisante même si le Conseil des États en tire le meilleur. En outre, il manque l'objectif contraignant du zéro net. Le fait que le PLR et l'UDC aient voulu vider le projet de loi de sa substance au Conseil national nous a probablement donné de l'élan: le mécontentement s'est fortement exprimé, surtout à la base du PLR. Maintenant, ce parti bouge un tant soit peu. Nous avons de bons échos de tous les côtés du spectre politique, à gauche comme à droite.

Ce que demande l'Initiative pour les glaciers

L'Initiative pour les glaciers veut ancrer explicitement la protection du climat dans la Constitution fédérale. S'il subsiste des émissions anthropiques de gaz à effet de serre en Suisse, l'initiative exige en particulier de neutraliser durablement leur impact sur le climat par des puits de gaz à effet de serre sûrs, d'ici 2050 au plus tard. En outre, le marché helvétique sera fermé aux combustibles fossiles dès cette date. Des dérogations sont prévues pour les utilisations techniquement non substituables, à condition que des puits sûrs, dans le pays, retirent définitivement de l'atmosphère les émissions résultant de ces exceptions. La récolte de signatures pour l'initiative pour les glaciers démarre en mai. Informations détaillées sur www.protection-climat.ch.

La plupart des initiatives échouent devant le peuple. Pourquoi un petit pays, dont les émissions de CO₂ sont faibles à l'échelle mondiale, devrait-il s'efforcer de jouer un rôle pionnier?

La Suisse est en retard. Plusieurs pays – dont la Suède, la Finlande ou le Costa Rica – ont déjà fixé un objectif à zéro net d'ici 2050, voire avant. Il est inacceptable de rester les bras ballants en bougonnant «même si j'arrêtais d'émettre du CO₂, ça ne changerait rien». Quand un acte porte préjudice, on doit s'en abstenir. Point. Et cela est aussi dans l'intérêt de l'économie suisse! La résolution de la crise climatique nécessite un virage technique de grande ampleur. Le prendre, c'est une chance. Attendre, c'est foncer dans le mur.

Ne craignez-vous pas que beaucoup de votantes et votants considèrent ces revendications comme irréalistes?

Cela m'inquiète bien moins qu'il y a un an. Nous attirons des sympathies à gauche comme à droite et disposons d'un large organe consultatif scientifique. D'innombrables études montrent que le tournant proposé est techniquement faisable et économiquement avantageux. Nous versons chaque année seize milliards de francs à des pays comme l'Arabie saoudite ou la Russie pour importer des énergies fossiles. Si l'on produit l'énergie en Suisse, la valeur ajoutée restera dans le pays. ■



Le journaliste Marcel Häggi est considéré comme le père spirituel de l'Initiative pour les glaciers.

«Nous faisons pression»

Par Martin Winder et Nelly Jaggi

... la sensibilisation à l'environnement

Malin: J'ai grandi dans une famille sensible à l'écologie. En neuvième année, je me suis renseignée sur notre manière de consommer la viande et je suis devenue végétarienne. Quand la grève a commencé, je me suis encore mieux informée – et j'ai enfin compris à quel point ce problème est réel aujourd'hui.

Pascal: Même si nous avons été sensibilisés à l'environnement dans notre famille, ce n'était pas un sujet essentiel chez nous. J'ai commencé à m'y intéresser au début de mes études de biologie: on ne peut pas vouloir changer le monde sans s'impliquer personnellement.

Jelena: J'ai su très tôt que je voulais étudier les sciences politiques. Au cours de mes études, j'ai découvert que les questions de politique environnementale me tenaient particulièrement à cœur.

... les attentes envers soi-même et envers les autres

Malin: Si quelqu'un mange de la viande tous les jours, je ne m'attends pas à ce qu'il devienne végétalien.

Pascal: Notre mouvement exige des changements au niveau politique, non dans la sphère privée, comme nous l'exigeons depuis longtemps sans obtenir de réels changements.

Jelena: Nous n'avons plus de temps devant nous. Il faut agir aujourd'hui pour atteindre nos objectifs. Et nous avons besoin d'une restructuration au niveau politique.

Dennis: Il faut des interdictions strictes: le chauffage au mazout, les SUV sans raison particulière. Ce ne sont souvent pas les citoyens qui décident, mais les politiques et l'économie.

Pascal: Depuis des années, la politique et l'économie rejettent la responsabilité sur la personne individuelle. Et ils y parviennent bien. Il faudrait tout d'abord produire de manière durable et laisser ensuite les consommatrices et les consommateurs choisir.

Jelena: Les opinions divergent sur le rôle de l'État. En matière de changement climatique,

Climat La première grève nationale pour le climat a eu lieu en octobre 2018 et, depuis, les jeunes descendent régulièrement dans la rue. L'ATE a discuté avec cinq d'entre eux et a recueilli leurs opinions – essentielles, passionnantes et surprenantes – sur...

il est capital que quelqu'un fixe des limites. Nous constatons que le libre marché ne résout pas tout.

Pascal: Il y a deux choses: d'une part la responsabilité, de l'autre la conscience. Il faut que les gens agissent d'eux-mêmes. Mais nous ne pouvons pas invoquer sans cesse la responsabilité individuelle.

... l'influence du mouvement sur la politique

Pascal: Nous voulons surtout faire pression. Madame Sommaruga nous a encouragés dans nos échanges à préserver notre indépendance sans nous impliquer trop dans la politique. Nous restons donc indépendants. Grâce à notre mouvement, la question du climat est très présente et les partis sont au pied du mur.

Milo: Lors de la grève nationale, nous avons défini nos revendications. Et nous les adressons aux milieux politiques. Nous sommes reconnaissants envers tous ceux qui défendent nos revendications; peu importe s'il

pour signaler son accord, bras en croix en cas d'opposition. On cherche une solution si tout le monde n'est pas d'accord. On essaie de trouver un consensus général sans forcément se mettre d'accord sur tous les points. Sinon il n'y a pas de solution. Cela me plaît. Si le cœur du mouvement reste soudé, nous serons plus forts.

Pascal: Pourquoi ne pas essayer d'appliquer ce consensus dans la société?

Malin: Le consensus prend beaucoup de temps...

Milo: ... et il y a une lenteur. Nous prenons ce temps, mais ce n'est pas la procédure la plus efficace.

Pascal: À long terme, c'est la plus efficace. Quand une personne est désignée pour décider au nom du groupe, ce dernier risque de se dissoudre. C'est la communication qui prend du temps...

Dennis: ... et le travail avec les médias est compliqué. Notre mouvement n'a pas de visage à l'extérieur, ce qui le rend difficile à saisir. Mais c'est aussi une force. Personne ne

«Si quelqu'un mange de la viande tous les jours, je ne m'attends pas à ce qu'il devienne végétalien.» Malin (18 ans)

s'agit de citoyens ou de militants de gauche. Notre but n'est pas de soutenir un parti en particulier.

Dennis: Le point positif, c'est que la jeunesse est à nouveau plus politisée.

Jelena: Je rêve que nous allions voter tous ensemble!

Milo: Les jeunes des partis se développent. Ceux qui n'ont pas encore pu participer à des élections ou à des votations s'impliquent davantage.

... les forces et les faiblesses du consensus

Malin: Les décisions se prennent sur la base d'une proposition. Mains agitées en l'air

peut tirer un profit personnel. Et cela permet aussi à notre mouvement d'être plus productif que d'autres organisations.

... l'avenir du mouvement

Malin: Nous n'arrêterons pas de faire grève et de descendre dans la rue tant que rien n'aura changé. Même si certains ne viennent que de temps en temps, nous sommes nombreux à lutter corps et âme.

Milo: Contrairement aux questions défendues par les précédents mouvements de jeunes, la question du climat va persister. À l'inverse: plus nous attendons, plus elle devient urgente.

Dennis: Le principe du consensus ne fâche



Dennis Bucher, 21 ans, apprenti à Lucerne, Jelena Filipovic, 26 ans, étudiante et stagiaire à l'ATE à Berne, Milo Schefer, 16 ans, écolier à Eggwil, Malin Philipp, 18 ans, écolière à Langnau, et Pascal Kipf, 21 ans, étudiant à Brenzikofen, (de gauche à droite) participent activement au mouvement pour le climat.

personne. Nous rassemblons au contraire plus de gens. Le mouvement n'est en principe pas extrémiste. Nous avons des revendications concernant le climat, mais à côté nous restons en dehors de la politique.

... la revendication «zéro émission d'ici 2030»

Milo: Nous ne nous demandons pas ce qui est possible, mais ce qui est nécessaire. C'est la grande différence avec les partis, dont les exigences sont peut-être moins élevées pour pouvoir s'y tenir.

Malin: C'est trop tard aujourd'hui pour prendre des mesures modestes et espérer obtenir un effet.

Pascal: Nous demandons donc l'urgence climatique. Il faut tout laisser tomber et rester soudés autour de notre but. Ce n'est pas une question de faisabilité, mais de volonté. Les solutions existent depuis des années. Même si ce sera vraiment difficile, je crois que nous y arriverons.

... la circulation au sol...

Dennis: Les jeunes n'ont pas une grande influence car ils ne gagnent pas d'argent, ou très peu. Prendre le train est déjà assez cher, demander à ma mère de me conduire quelque part ne me coûte rien.

Milo: Cela dépend de la situation familiale. Nous n'avons pas de voiture. Avant, je m'asseyais dans la remorque, aujourd'hui j'ai mon propre vélo. C'est bon marché et bon pour la santé.

Pascal: Il y a toujours plus de voitures à hydrogène et électriques. Mais en attendant de

rouler sans énergie fossile, on favorise les voitures à essence et diesel en développant la route. On veut se préparer pour l'avenir et on

chose ensemble pour l'environnement, mais cela ne fera pas changer mes parents par exemple. Il faudrait que leur billet d'avion

«Le simple fait que les vols entre Zurich et Sion soient autorisés est une absurdité!» Milo (16 ans)

subventionne un système qui anéantit tout espoir d'y parvenir.

Dennis: Pour moi, les voitures électriques ne sont pas une solution. Le problème vient de la hausse du trafic individuel. Chacun croit qu'il doit sans arrêt aller ici et là. Or nous ne pouvons plus nous offrir ce luxe pour des raisons environnementales. Une voiture électrique dissimule beaucoup d'énergie grise.

... et dans les airs

Malin: C'est bien moins cher de prendre l'avion que d'aller en train. C'est un vrai problème.

Milo: Le simple fait que les vols entre Zurich et Sion soient autorisés est une absurdité! Dans ma classe, nous avons discuté des transports pour notre voyage de bac. Il y a six mois, je crois que j'étais le seul à ne pas vouloir prendre l'avion. Nous avons ensuite été huit à nous battre contre cette idée et aujourd'hui nous ne prenons pas l'avion.

Jelena: Quand j'étais à l'école, cette question n'était pas évoquée. J'étais la seule à me la poser. Mais aujourd'hui, il faut prendre des mesures strictes. C'est bien de faire quelque

coûte 200 francs de plus pour qu'ils réfléchissent à deux fois avant de prendre l'avion.

... les conversations entre les jeunes

Milo: Il y a six mois à la cafétéria, nos conversations étaient très différentes de celles que nous avons aujourd'hui.

Dennis: Je fréquente une école professionnelle à Zurich et nous avons parlé du mouvement en classe. J'avais beau dire ce que je voulais, tout le monde ne pensait qu'à son bien-être. Dans ma classe, personne ne prend le mouvement au sérieux.

Malin: Chez nous, il y a eu des discussions animées, sur les grèves aussi. Certains étaient très motivés, d'autres voulaient plutôt rester tranquilles. C'est un problème selon moi car le climat nous concerne tous.

Jelena: Je pense que c'est très important de pouvoir agir à l'école. Il faut commencer tôt. À mon âge, chacun a déjà ses opinions et les discussions sont plus difficiles. ■

Discussion menée par Martin Winder, responsable de projets en politique des transports à l'ATE, et enregistrée par Nelly Jaggi.

Des filtres à particules défectueux

Émissions Grâce aux filtres à particules, jusqu'à 99,9% des émissions nocives issues des moteurs diesel ne polluent plus l'atmosphère. Mais de nouvelles études ont montré que ce système est sujet aux erreurs.

Par Nelly Jaggi



© SRF

Pour l'émission 10vor10, Martin Winder mesure les émissions polluantes au Bollwerk, au centre de Berne.

Aujourd'hui, les véhicules diesel sont équipés d'emblée d'un filtre à particules. Celui-ci retient jusqu'à 99,9% des polluants et un système d'affichage intégré (OBD) alerte automatiquement les conducteurs: quand le voyant s'allume, la voiture doit être amenée au garage pour réparation, si aucun voyant ne s'allume, il n'y a pas besoin d'intervention manuelle – du moins c'est l'information donnée aux conducteurs. Depuis 2013, les véhicules dotés d'un OBD ne doivent plus se présenter au contrôle de pollution.

Des investigations du Service des eaux, de l'énergie, des déchets et de l'air (AWEL) du Département des constructions zurichois ont toutefois montré que l'OBD n'identifie pas tous les défauts. Lors de contrôles menés par le service de la circulation routière, il est

ressorti que 10% des voitures émettaient une quantité trop élevée de particules, sans que le système OBD ait donné l'alerte. Ce qui laisse penser que beaucoup de voitures diesel circulent avec des filtres endommagés. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a annoncé en juin vouloir mener des mesures.

Cancérogènes et nocives

Une voiture équipée d'un filtre défectueux émet autant de particules de suies que 1000 voitures réunies. En mars, Martin Winder, responsable de projet à l'ATE, a mesuré les émissions polluantes au centre de Berne devant les caméras de l'émission d'infos 10vor10. Il a constaté que l'instrument de mesures mobile a affiché à plusieurs reprises des valeurs alarmantes: «Très peu de voitures

ont donc un impact très important.» Comme il le rappelle, les particules de suie des moteurs diesel sont considérées comme cancérigènes et sont donc très nocives.

Suite au dieselpate, la réintroduction des tests de pollution périodiques a été réclamée – en particulier pour éviter de nouvelles manipulations par les propriétaires de voitures. Plusieurs pays de l'UE, dont l'Allemagne, la Belgique ou la Hollande, les ont récemment réintroduits à cette fin. Les résultats de l'AWEL ont montré que sur les routes suisses également, de nombreuses voitures circulent avec des filtres endommagés, générant discrètement une concentration de particules importante.

Réintroduire des tests périodiques

Avec leur marge d'erreur de 10%, les OBD ne sont visiblement pas assez fiables. C'est pourquoi la conseillère nationale Tiana Moser (vert'libérale) réclame dans sa motion que le contrôle de pollution périodique soit réintroduit, notamment sur la base des récentes conclusions. Cet examen doit permettre de garantir le traitement des émissions polluantes non seulement lors de l'homologation, mais durant toute la durée d'utilisation du véhicule. En identifiant les systèmes

«Peu de voitures ont un impact important.»

défectueux, manquants ou manipulés après coup. Martin Winder salue la motion Moser: «Il peut arriver aujourd'hui, sans que cela n'apparaisse, que des voitures roulent des années durant avec des filtres à particules défectueux, voire que ceux-ci aient été enlevés. Des contrôles réguliers sont nécessaires pour identifier et réparer ces véhicules, peu nombreux mais extrêmement polluants.» ■

Multimodalité et service public

Transports publics La numérisation offre de nouvelles possibilités de combiner les moyens de transports. Où se situera à l'avenir la frontière entre trafic individuel et transports publics? Et qu'est-ce qu'un service public? Un nouveau projet de loi amorce le débat.

Par Laura Schmid

Projectez-vous dans le futur: après un repas au restaurant, vous notifiez à l'assistant vocal de votre téléphone que vous souhaitez rentrer chez vous. Aussitôt, une application recherche la meilleure chaîne de transport. Un véhicule autonome vient vous chercher et vous conduit à la gare la plus proche. En descendant du train, vous prenez un vélo en libre-service déjà réservé pour parcourir le reste du chemin. Le décompte des frais se fait automatiquement.

On nomme multimodalité une telle combinaison de moyens de transport (transports publics, vélo et autopartage, taxis et, à l'avenir, également véhicules autonomes). Dans un scénario idéal, une seule application compare toutes les chaînes de transport imaginables et effectue les réservations ainsi que les paiements.

Opportunités et risques

En ce sens, la multimodalité n'est pas une nouveauté. Toutefois, alors qu'aujourd'hui il faut composer avec diverses applications et qu'il n'est pas possible de payer le taxi en un seul clic, à l'avenir il n'y aura plus de frontières entre trafic individuel et TP. Le moyen de transport le plus efficace sera automatiquement identifié et utilisé.

À première vue, ce progrès semble formidable. Mais ne prend-il pas une toute autre tournure si, dans le scénario ci-dessus, on ajoute que l'application s'appelle Google? Et qu'un bus en direction de la gare s'arrête juste en face du restaurant, mais que Google a privilégié son propre véhicule? Il est tout à fait envisageable qu'à long terme de grandes sociétés privées comme Uber ou Google s'imposent sur le marché des transports.

Les entreprises de TP actuelles, comme les CFF ou CarPostal, pourraient être cantonnées au rôle de gestionnaire de flottes automobiles, ne s'occupant plus que de l'entretien des infrastructures et du matériel roulant. La question est donc la suivante: les sociétés privées ont-elles intérêt à contribuer à rendre la mobilité aussi efficace, respectueuse de l'environnement et équitable que possible ou, au contraire, à profiter du plus grand nombre de trajets?

Aujourd'hui, le service public se donne uniquement pour mission de mettre à disposition des TP au sens classique du terme. Cependant, la frontière entre les deux systèmes s'estompe progressivement. Dans quelle catégorie doit-on par exemple ranger l'offre de Mobility? Cela n'a guère de sens de concevoir les TP strictement comme les services de bus ou de chemin de fer, alors qu'ils prennent de plus en plus une forme multimodale.

Repenser le modèle

Pour rester intéressants, les TP doivent à l'avenir être envisagés sous un angle plus étendu. Cela implique d'élargir le champ du service public, y compris dans les nouvelles formes de mobilité. Toutefois, pour pouvoir mettre en place des systèmes de mobilité multimodaux garantissant des transports aussi écologiques, efficaces et équitables que possible, un mandat clair des pouvoirs publics est nécessaire. De même, les exigences comme l'égalité de traitement des personnes handicapées ou relatives à la durabilité et aux salaires équitables doivent s'appliquer à l'ensemble des fournisseurs. C'est l'unique moyen de s'assurer que la mobilité de demain serve les intérêts de la collectivité et non la maximisation des profits.

Non à une ouverture unilatérale!

Avec une révision de la loi sur le transport de voyageurs, la Confédération souhaite encourager les prestations de mobilité multimodale. Cependant, l'ouverture prévue est unilatérale. Cela signifie que les entreprises privées pourraient à l'avenir être autorisées à vendre des billets de train, tandis que les CFF n'auraient pas accès à la vente de courses de taxi. Cela induit certes des offres multimodales, mais confère cependant un énorme avantage aux fournisseurs privés. En procédant ainsi, le service public ne sera certainement pas renforcé.

Le projet de révision a été mis en consultation l'hiver dernier. L'ATE rejette la proposition en invoquant notamment le fait que les mêmes critères devraient s'appliquer aux privés et aux entreprises de transports publics. Elle demande en lieu et place que le Conseil fédéral élabore une nouvelle loi fédérale sur les prestations de mobilité. Une telle loi permettrait d'assouplir la distinction stricte entre transports publics et trafic individuel. La multimodalité pourrait ainsi être réglemantée sur la base de principes clairs et la mission de service public élargie. ■

Laura Schmid est spécialiste des transports publics à l'ATE Suisse.

Passer du bus à une voiture Mobility: la numérisation repousse les limites entre TP et trafic individuel.



Des aides électroniques pour sauver des vies

Sécurité routière Des endroits dangereux et des mesures simples pour les éliminer: c'est le résultat du plan de mobilité scolaire réalisé par l'ATE pour la commune de Pratteln. Marcel Schaub, responsable de la sécurité à la municipalité, revient sur les motivations, les mesures prises et les résultats dans sa commune.

Par Kurt Egli



© Daimler

Des systèmes d'aide à la conduite toujours plus sophistiqués permettent d'identifier à temps les risques et d'éviter les accidents.

Ces dernières décennies, en dépit d'une augmentation du volume du trafic, la sécurité routière s'est nettement améliorée. Ainsi, entre 1990 et 2015, le nombre de personnes tuées sur les routes a diminué des trois quarts. Cette évolution est due à d'importants progrès au niveau de la sécurité des véhicules. Beaucoup de voitures sont dotées de systèmes d'aide à la conduite, tels que l'ABS, le correcteur électronique de trajectoire, l'alerte de franchissement involontaire de ligne ou encore le système anti-collision.

Dans le même laps de temps, le nombre

d'accidents de la circulation a également diminué, mais d'un tiers seulement. Grâce à l'utilisation de multiples systèmes de sécurité passifs et actifs, les occupants des voitures sont bien mieux protégés. Par contre, pour les autres usagers de la route qui ne sont pas entourés d'un habitacle, tels que cyclistes ou piétons, cette tendance ne se vérifie malheureusement pas. Les efforts pour améliorer encore la sécurité routière devraient prioritairement se porter sur la protection des usagers vulnérables: les piétons et les cyclistes.

Zone à hauts risques

Le scénario est souvent le même: un camion oblique à droite et renverse un cycliste ou un piéton se fait happer par la roue arrière d'un poids lourd. De son siège, le chauffeur, malgré sa batterie de rétroviseurs, ne peut pas voir toutes les zones du secteur avant droit du véhicule et de la portière droite.

En raison de ce risque de collision, obliquer à droite est une manœuvre très délicate pour les conducteurs de grands véhicules tels que les autocars, les poids lourds ou les fourgonnettes. En effet, elle demande de se concentrer à la fois sur le trafic latéral et en sens inverse ainsi que sur la signalisation (feux et panneaux de direction). Dès lors, il est impossible de vérifier en permanence si des piétons ou des cyclistes se trouvent dans l'angle mort.

La plupart des victimes potentielles de l'angle mort ne sont pas conscientes du danger. Selon les statistiques du Bureau de prévention des accidents, 62 cyclistes et 26 piétons ont été tués ou grièvement blessés ces dix dernières années par des camions obliquant à droite. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle est en augmentation. À titre d'exemple, dans le seul canton de Zurich, 30 accidents de ce genre se sont déjà produits cette année, entraînant des blessures graves dans une douzaine de cas.

Nouveaux systèmes d'avertissement

Afin d'éviter les redoutables accidents – trop souvent fatals – dus à l'angle mort du champ de vision du conducteur, des systèmes très prometteurs d'aide à la conduite apparaissent sur le marché.

Mercedes propose sur ses poids lourds un système utilisant un radar permettant de détecter les objets fixes ou en mouvement dans

la zone de l'angle mort. Ce système épaulé le chauffeur en gardant constamment «à l'œil» le flanc droit du véhicule et en le renseignant sur le degré de risque. Ainsi, en cas de détection de personnes ou d'objets, le conducteur en est informé au moyen d'un avertisseur lumineux jaune sur sa droite. S'il y a danger de collision, l'avertisseur se met à clignoter intensément en rouge et si le danger persiste au bout de deux secondes, il reste rouge en permanence et un signal acoustique se déclenche.

Ce processus permet au conducteur de freiner à temps pour éviter la collision. Les experts estiment que près de 60 % des accidents dus à l'angle mort pourraient être évités en dotant les véhicules de systèmes d'avertissement avec radar, caméra ou autres capteurs. Il faut savoir que pour chacune de ces techniques de mise en garde, c'est toujours le chauffeur qui doit réagir et freiner à temps. Certes, les concepteurs s'appliquent à coupler les systèmes d'avertissement à une aide au freinage d'urgence. Mais jusqu'à ce que la technique soit mûre et produite en série, cela prendra encore du temps.

Pas d'obligation légale

Si un grand nombre de véhicules pouvaient être équipés au plus vite de la détection dans l'angle mort, ce serait assurément un grand progrès. Il ne semble toutefois pas qu'on en prenne le chemin, même si l'UE a déjà commencé à en préparer les prescriptions d'équipement. Jusqu'à ce que l'équipement de série des véhicules neufs en système de détection dans l'angle mort devienne obligatoire, cela devrait prendre encore quatre bonnes années. Et il faudra davantage de temps encore jusqu'à ce que les véhicules non équipés soient retirés de la circulation.

Outre l'équipement obligatoire sur les véhicules neufs, il serait également nécessaire d'imposer le rééquipement des camions existants. Diverses marques proposent des systèmes de détection dans l'angle mort pour une installation sur des autocars, des poids lourds ou des fourgonnettes déjà en service. Toutefois les chances que le rééquipement devienne obligatoire sont faibles, tant en Suisse que dans l'UE – et ce, malgré des bénéfices certains.

Une deuxième mesure efficace consisterait à promouvoir le rééquipement volontaire. En juin 2018, le ministre allemand des transports, Andreas Scheuer, a pris une mesure dans ce sens qui a valeur d'exemple. Il a lancé une campagne de promotion de la technique de détection dans l'angle mort, visant le rééquipement volontaire d'un maximum de véhicules. Il a en outre indiqué que l'armée allemande équiperait l'ensemble de ses camions de cette technique d'ici 2019. Par ailleurs, diverses entreprises de la distribution (Edeka, Rewe, Aldi et Netto) et des transporteurs, dont DB Schenker, ont d'ores et déjà annoncé qu'ils se joignent au mouvement. ■

Kurt Egli est responsable du projet Écomobiliste.

Ce texte est paru pour la première fois sous une forme quelque peu différente dans l'Écomobiliste pour utilisateurs 2019.

AFFICHE

Découvrez votre couleur

Disponible chez votre revendeur

brompton.ch

Grand choix en stock

BROMPTON

#fiablequotidien

10 000 paraphes contre le bruit des avions

Par Camille Marion

Trafic aérien La coalition CESAR, dont l'ATE fait partie, a remis à Berne sa pétition «Pour des nuits sans bruit d'avions!» le 4 mars dernier. Près de 10 000 signataires demandent au Parlement suisse et au Conseil fédéral de protéger la population contre le bruit du trafic aérien.

Les avions envahissent notre ciel, polluent notre air et dérangent les riverains des aéroports et la population suisse en général. Aujourd'hui, 65 000 personnes sont déjà exposées à un bruit excessif du trafic aérien durant la journée. La nuit, elles sont plus de 95 000. En plus de perturber le sommeil, une exposition régulière aux nuisances sonores nuit à la santé.

Les valeurs limites d'immission, établies dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), définissent le seuil à partir duquel le bruit a des effets dangereux sur la santé. Non seulement, les limites sont en réalité régulièrement dépassées autour des aéroports, mais en plus, des études récentes concluent qu'un niveau sonore inférieur à ces limites porte déjà atteinte à la santé de la population.

Agir pour la population

La Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR) est catégorique: il faut agir! Elle lance en mai 2018 sa pétition «Pour des nuits sans bruit d'avions!», soutenue par des experts de la santé. Le texte exige un couvre-feu nocturne entre 22 heures et 7 heures dans tous les aéroports suisses et l'entrée en vigueur de nouvelles valeurs limites basées sur les connaissances scientifiques actuelles.

Le 4 mars dernier, une délégation de la coalition CESAR s'est rendue à Berne pour remettre les 10 000 signatures récoltées. Munis de coussins estampillés du slogan de la pétition, les intervenants ont bravé la météo maussade pour réitérer ses revendications et souligner l'urgence de la situation. «Au lieu de prendre des mesures concrètes pour pro-

téger la population, la Confédération mise sur une croissance inconsidérée du trafic aérien», a déploré Lisa Mazzone, vice-présidente de l'ATE et coprésidente de CESAR.

Une lueur d'espoir

Si l'inaction des autorités dans ce dossier agace, la redistribution des cartes au Conseil fédéral permet un soupçon d'optimisme. «Nous espérons que Simonetta Sommaruga prendra ce problème au sérieux et qu'elle opérera un changement de cap», a déclaré Priska Seiler Graf, coprésidente de CESAR.

La conseillère fédérale dorénavant à la tête du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a en effet affirmé vouloir prendre des mesures plus radicales en faveur de l'environnement. Après les paroles, place aux actes. ■



Lisa Mazzone et Priska Seiler Graf remettent la pétition aux services du Parlement. / Une délégation de la coalition CESAR, avec des coussins portant le slogan de la pétition.

Et les objectifs climatiques?

Routes En mars dernier, le Conseil national a débattu de l'étape d'aménagement 2019 du développement du réseau des routes nationales. Au lieu de concrétiser les engagements énergétiques, environnementaux et climatiques suisses, il a donné son feu vert à des projets parfois très controversés.

Par Nelly Jaggi

Le 12 février 2017, le peuple suisse décidait de modifier sa constitution en faveur du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). On acceptait ainsi que chaque année, un milliard de francs supplémentaire soit affecté à la route, issu majoritairement de la caisse fédérale. Avec l'étape 2019, le Conseil fédéral a déterminé une première série de travaux qui devront être financés par le fond FORTA.

Il est difficile de juger ce projet légitime au motif qu'il élimine des goulets d'étranglement actuels, mais le fait que les projets actuels contrecarrent diamétralement les objectifs environnementaux de la Confédération est encore plus problématique. En mai 2017, trois mois à peine après la votation, la population se déterminait en faveur de la stratégie énergétique 2050. Sans parler de choix faits par des communes en faveur d'un mode de vie à 2000 watts ou de la répartition modale, ni de la décision du Parlement de saboter ses propres objectifs – la Suisse a ratifié l'Accord de Paris de 2015. Il va pourtant de soi que les extensions routières prévues généreront un trafic supplémentaire.

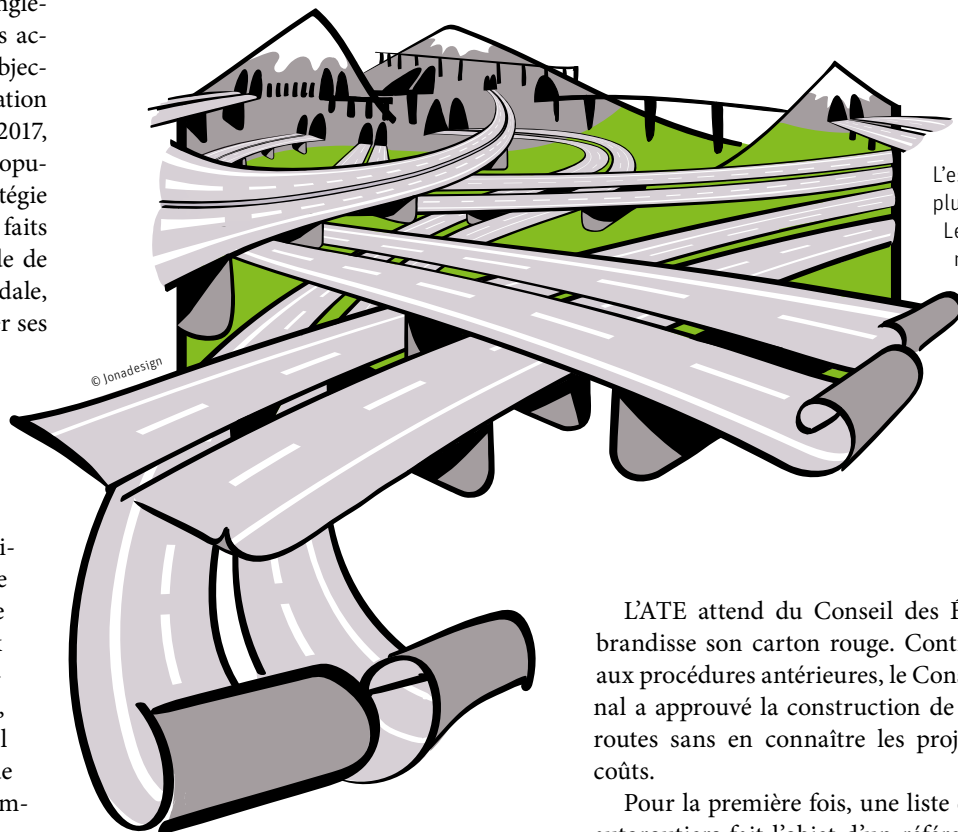
En amont du vote, Michael Töngi, conseiller national et membre du comité de l'ATE Suisse, avait présenté une proposition de renvoi visant à rendre les projets prévus plus conformes aux objectifs helvétiques de politique climatique. Sa demande a été balayée, alors que le message du Conseil fédéral n'incluait pas même une estimation de l'augmentation des émissions de CO₂ impliquée par les projets d'extension.

Choisir aujourd'hui, payer plus tard
Avec le Bypass lucernois, une deuxième autoroute à quatre voies parallèle à l'autoroute actuelle a été agendée pour un montant de 1,4 milliards de francs. Avant même que la décision quant à l'aménagement nord

ne tombe, donc sans avoir clarifié les possibilités d'accès depuis le nord de la ville. Le Conseil national a en effet rejeté la demande de Jürg Grossen (vert'libéral) d'attendre la décision du canton.

La chambre basse ne s'est pas contentée non plus des 4,7 milliards prévus par le Conseil fédéral. Au contournement de La-Chaux-de-Fonds (546 millions) et de Näfels

Les députés en ont accepté un, dans l'Oberland zurichois, sans même en connaître le prix. «Techniquement et financièrement, les décisions prises par le Conseil national sont irresponsables, et extrêmement nuisibles pour l'avenir du climat», déplore Stéphanie Penher, responsable de la politique des transports de l'ATE.



L'essentiel? Toujours plus de routes. Les craintes manifestées par les opposants à FORTA en 2017 deviennent aujourd'hui réalité.

(454 millions) et à deux autres projets pas du tout prêts à être réalisés – la Thurtal-Strasse (entre 310 millions et 1,5 milliard selon les estimations!) et le tunnel du Muggenberg (150 millions) –, elle a encore ajouté de nouveaux projets.

L'ATE attend du Conseil des États qu'il brandisse son carton rouge. Contrairement aux procédures antérieures, le Conseil national a approuvé la construction de nouvelles routes sans en connaître les projets ni les coûts.

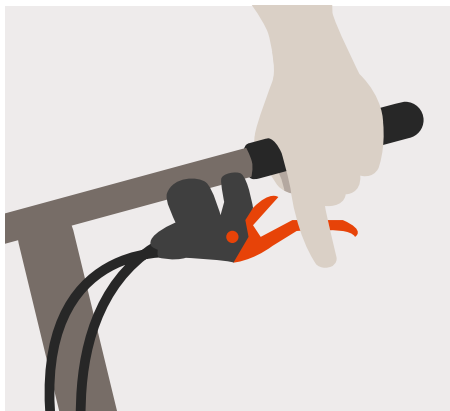
Pour la première fois, une liste de projets autoroutiers fait l'objet d'un référendum facultatif. Le Conseil national a prouvé que sa décision de juin 2016 d'introduire un droit de veto sur tous les aménagements, en parallèle de l'acceptation du fonds FORTA, était la bonne. Si le Conseil des États ne corrige pas les excès du national en juin, l'ATE envisagera un référendum. ■

Conseils pour rouler avec plaisir et en toute sécurité

Les bons réglages garantissent un confort optimal et davantage de sécurité sur le vélo



Vérifier la hauteur de la selle: mettre le talon sur la pédale; le genou ne doit être que légèrement plié.



Régler les poignées de frein: l'index et (éventuellement) le majeur doivent atteindre le bord extérieur.

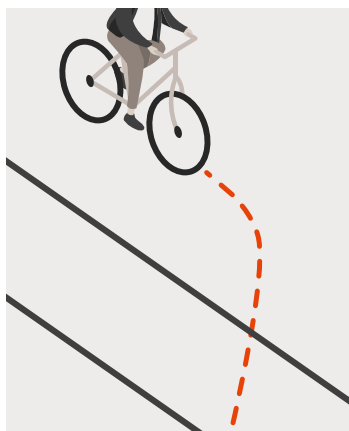


Porter le casque correctement: espace de la largeur de deux doigts entre le bord du casque et la racine du nez, sangles tendues.

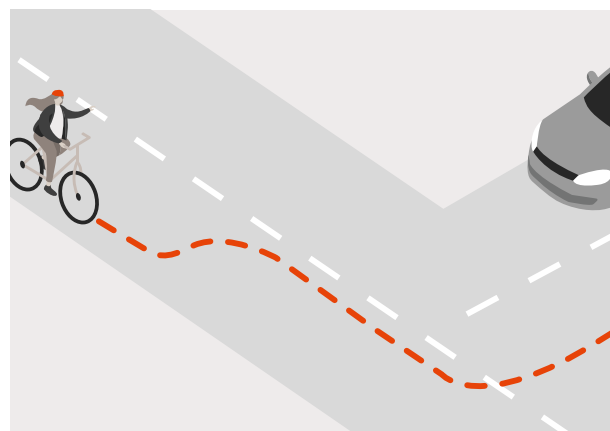
Connaître les passages délicats permet de mieux les maîtriser



En cas de chaussées humides, enneigées ou verglacées, adapter sa vitesse.

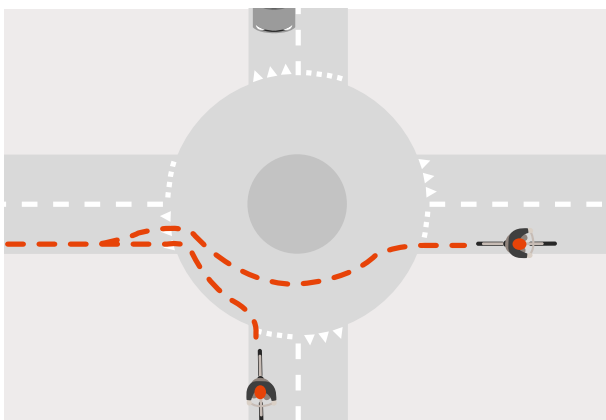


Prendre le plus grand angle possible pour traverser un rail ou une surélévation.

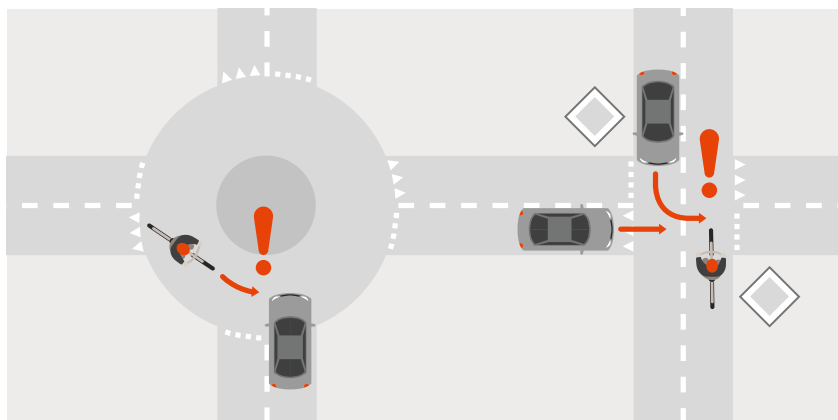


Pour tourner à gauche, regarder en arrière, faire un signe de la main, ne pas couper les virages.

Les vélos électriques passent souvent inaperçus. Anticipez, soyez concentré et toujours prêt à freiner.



Dans un rond-point, toujours rouler au milieu de la chaussée, sauf lorsque l'on prend la première sortie.



Tenir compte du mauvais comportement des autres: à vélo, l'essentiel est d'anticiper.

«Nous nous exerçons en dehors de la circulation»

Propos recueillis par Christine Steinmann

Monsieur Wälti, pourquoi recommandez-vous aux novices de suivre une formation spécifique avant d'enfourcher leur vélo électrique?

Conduire un vélo électrique n'a rien de sorcier, à condition de respecter quelques règles de base. Par rapport à une bicyclette classique, la motorisation électrique change les sensations et le comportement physique de la conduite. L'accélération rapide et le poids plus élevé peuvent surprendre.

Comment se déroule un cours pour vélo électrique?

Les participants s'étonnent parfois que la formation débute dans une salle de théorie, mais ils apprécient beaucoup la brève leçon de sensibilisation. La suite se passe à l'extérieur. Nous commençons par vérifier les réglages du vélo électrique. Une bonne position assise permet déjà de mieux le maîtriser. Nous exerçons ensuite les manœuvres essentielles dans un endroit sans circulation, par exemple une cour de récréation.

Pourquoi est-ce important d'exercer ces manœuvres?

Un vélo électrique réagit différemment d'un classique. Pour éviter toute mauvaise surprise sur la route, mieux vaut commencer par s'entraîner en dehors du trafic. Je montre, entre autres, comment bien freiner. Quand on exerce le freinage d'urgence, ça crisse parfois. Nous apprenons à rouler sur la meilleure trajectoire dans un virage et avec la bonne technique d'observation. Nous voyons aussi comment passer confortablement les chicanes, sans vaciller sur son vélo.

Quand finit-on par maîtriser son vélo électrique?

Toute personne qui a effectué un parcours d'adresse dans un cours connaît mieux son

Mobilité cycliste Un vélo électrique est bien plus qu'un simple cycle à assistance. Il vaut vraiment la peine de suivre un cours spécifique. Pour Romeo Wälti, guide à vélo électrique, apprendre à rouler en toute sécurité assure davantage de plaisir.



Romeo Wälti (à gauche), guide à vélo électrique auprès de la Thömus Bike Academy, montre comment traverser une voie de tram en sécurité.

vélo électrique. Elle sait qu'elle doit réduire le niveau d'assistance avant un feu et mettre une vitesse inférieure, pour pouvoir repartir rapidement. Il est également important de jeter un coup d'œil par-dessus l'épaule pour tourner à gauche en sécurité et s'orienter dans la circulation. Regarder dans une direction différente de la trajectoire du vélo électrique est tout sauf facile. Cela demande de la pratique, beaucoup de pratique.

À quoi doit-on faire attention en particulier, dans la circulation, quand on roule à vélo électrique?

Il faut se rappeler que les autres ne nous voient souvent pas, ou trop tard. Les gens sous-estiment en général la vitesse des vélos électriques, surtout dans les intersections et les giratoires. Je conseille donc de tou-

jours allumer les phares, de mettre des vêtements clairs et des matériaux réfléchissants supplémentaires.

Quelles sont les réactions après les cours?

Beaucoup de gens ont un déclic. Un avis récurrent est qu'un tel cours devrait être inclus dans le prix d'un vélo électrique. ■

Vous trouverez des informations sur les cours pour vélos électriques ainsi que la documentation de l'ATE sur www.ate.ch/velo-electrique

Christine Steinmann est experte en sécurité routière à l'ATE et pédale généralement sans assistance.



Passeport patrimoine mondial de l'UNESCO

La voie centenaire passant par l'Albula et la Bernina est un exploit en termes de tracé et de construction. Les deux lignes uniques qui relient Thusis à Tirano, inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO, s'insèrent harmonieusement dans le paysage avec leurs ouvrages d'art spectaculaires, leurs viaducs et leurs tunnels. Le passeport patrimoine mondial de l'UNESCO permet de voyager dans tous les trains du tronçon durant deux jours sur les quatre jours de votre choix – pour visiter le musée du chemin de fer de l'Albula, le jardin des glaciers de Cavaglia ou passer la pause de midi à Poschiavo. Les paysages sont aussi beaux que sur les cartes postales: viaduc de Landwasser, tunnels hélicoïdaux entre Bergün et Preda ou viaduc hélicoïdal de Brusio.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: 30% de rabais sur le passeport patrimoine mondial de l'UNESCO. Offre valable jusqu'au 31.8.2019.
Commander: www.rhb.ch/welterbepass avec le code-rabais «VCS_RhB19».

La Vapor Glove 4 de Merrell – une liberté de mouvement maximale

La Vapor Glove 4, la chaussure minimaliste très légère de Merrell, avec ses fines semelles Vibram et son profil plat, assure un contact maximal avec le sol et donne la sensation de marcher pieds nus, tout en offrant une protection contre les cailloux pointus et les objets dangereux. Grâce à son profil plat, le corps est maintenu dans sa position naturelle et les muscles du pied et de la jambe travaillent. Compacte et légère, la Vapor Glove 4 est facile à transporter. Fabriquée dans un matériau respirant qui sèche vite, cette chaussure minimaliste et végétalienne est également adaptée aux activités aquatiques.



+ Avantage pour les membres de l'ATE: la chaussure minimaliste Vapor Glove 4 de Merrell pour hommes et femmes (tailles standards) est au prix de Fr. 104.90 au lieu de Fr. 119.90 avec le code-rabais mag0219. Offre valable jusqu'au 31.5.2019.

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

Le guide Natura Trail et «Amis de la Nature»

Les dix guides Natura Trail et leurs descriptions détaillées des itinéraires sont pratiques et instructifs. Ces guides donnent des informations intéressantes sur les animaux et les plantes ainsi que sur le paysage, la culture et l'histoire des régions qu'ils présentent.

Stimulant et passionnant: le magazine «Amis de la Nature» s'adresse à ceux qui s'intéressent à la santé, au sport, à la nature et à la culture. Ses quatre éditions annuelles parlent de respect de la nature, incitent à partir à sa

découverte, favorisent la contemplation, racontent des histoires tout en offrant une lecture passionnante.



+ Avantage pour les membres de l'ATE:

Dix guides Natura Trail pour Fr. 35.–, frais de port et d'emballage inclus (au lieu de Fr. 50.– plus frais de port). Le coffret d'une valeur de Fr. 10.– est gratuit. Offre valable jusqu'au 30.6.2019 dans la mesure du stock disponible. Guides disponibles à l'unité au prix habituel de Fr. 5.–.

Abonnement d'une année au magazine au prix spécial de Fr. 15.– au lieu de Fr. 30.– (quatre éditions).

Commander: www.ate.ch/bonus (rubrique «Livres» et «Divers»).



Une maison à coccinelles

En plus de porter bonheur, les coccinelles éliminent les pucerons efficacement. Mais de nos jours, elles peinent à trouver un abri naturel pour pouvoir survivre. Cette maison, conçue tout spécialement pour elles, est le repaire idéal de ces insectes et de leurs larves. Elle peut être installée par terre dans le jardin ou sur un banc à côté des plantes les plus appréciées des pucerons.

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

la maison à coccinelles (40 cm de haut, 2,1 kg, bois suisse FSC) coûte Fr. 45.- au lieu de Fr. 50.- (plus frais de port Fr. 9.50). Offre valable jusqu'au 31.5.2019.

Commander: chez Bioterra, par e-mail avec l'objet «Aktion VCS-Marienkäferhaus»: service@bioterra.ch ou par tél.: 044 454 4848.

Les cartes cyclistes de l'ATE

Les cartes cyclistes régionales de l'ATE présentent les plus jolis parcours vélo proposés par l'ATE. Avant le départ, ces cartes (1:60 000) donnent des informations précieuses sur le dénivelé, la circulation et le revêtement. Elles recensent aussi les sites touristiques, les points de vue, les places de pique-nique, les locations de vélo et les gares où charger le vélo. Munies d'un code, elles sont téléchargeables sur smartphone et tablette. Cette collection unique compte 22 cartes couvrant l'ensemble des itinéraires cyclistes de Suisse, à l'exception des hautes Alpes et de l'Engadine.

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

20% de rabais par carte, soit Fr. 23.- au lieu de Fr. 28.80. Offre valable jusqu'au 31.5.2019.

Commander:

www.boutique-ate.ch ou par tél.: 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).



La Route Verte en toute liberté

Six parcs naturels en vélo électrique de Schaffhouse à Genève: avec votre vélo électrique, vous parcourez sans difficulté la chaîne du Jura et ses douces collines et faites le plein d'énergie au cœur d'une nature tranquille et revigorante. Vous pédalez à travers les plus beaux paysages de l'Arc jurassien et goûtez les spécialités des parcs naturels. Pour une se-

maine de vacances dans la nature, un week-end entre amis ou une excursion d'une journée – La Route Verte est une aventure unique et inoubliable!

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

Fr. 10.- de rabais sur la location d'un vélo électrique à la journée (tarif normal) chez Rent a Bike, non cumulable avec d'autres offres. À faire valoir sur présentation de cette annonce aux stations suivantes: Schaffhouse, Bad Zurzach, Olten, Liestal, Bâle, St-Ursanne, Saignelégier, Tramelan, Noiraigue, Buttes, Le Sentier, St-Cergue et Genève. Valable jusqu'au 31.10.2019. Payserie: 0218 0000 0115.



Séjour estival en Engadine

L'air frais, le ciel bleu, les lacs de montagne idylliques; c'est la nature à l'état pur et en plein milieu des villages alpins de l'Engadine et des merveilleux bains minéraux. Profitez d'un programme exceptionnel: le plaisir d'une randonnée, la détente aux bains de l'Engadin Bad Scuol, les transports publics internationaux pour la région (Suisse, Italie et Autriche), le voyage en chemins de

fer rhétiques vers Zernez et avec le train de montagne Motta Naluns (pendant les heures d'ouverture). L'hôtel de luxe 3 étoiles Belvair est directement relié aux bains thermaux par une passerelle. Les 33 chambres sont décorées dans des couleurs chaudes et orientées plein sud, avec balcon ou terrasse et accessibles par ascenseur. www.belvair.ch



+ Avantage pour les membres de l'ATE: 2 nuitées dans une jolie chambre double (petit-déjeuner, goûter et repas du soir inclus), accès illimité aux bains, transports publics internationaux, chemins de fer rhétiques jusqu'à Zernez (jusqu'à St-Moritz/Pontresina à partir du 3.11.19), téléphérique Motta Naluns (jusqu'au 2.11.19) au prix spécial de Fr. 299.- par personne (hors taxe de séjour, contingent limité). Offre valable du 10 mai au 28 septembre 2019. Week-end et haute saison en juillet, août et octobre sur demande, avec supplément.

Commander: par téléphone au 081 861 25 00 ou par e-mail à info@belvair.ch



L'AG découverte pour un mois

Avec l'abonnement général découverte, vous voyagez un mois pour Fr. 340.- en 2^e classe ou Fr. 545.- en 1^{re} classe dans toute la Suisse. Si vous achetez ensuite un AG, vous obtenez une réduction de Fr. 170.- pour la 2^e classe et de Fr. 270.- pour la 1^{re} classe.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: l'offre n'est valable que sur présentation du bon sur la couverture de ce magazine, du 25.4.2019 au 6.6.2019 dans un point de vente des transports publics. Vous choisissez librement le premier jour de validité pendant cette période. Avec l'AG découverte, bénéficiez du libre parcours sur les lignes de l'AG. Une pièce d'identité officielle est requise à l'achat et lors des contrôles dans les transports publics. L'offre est valable uniquement pour les personnes habitant la Suisse ou les régions limitrophes. Numéro d'article: 12947/Code-rabais: VCS19.

Lumière et courant portatifs avec la Luci String Lights

La lampe solaire Luci String Lights répand partout – à l'intérieur comme à l'extérieur – une lumière douce pour une ambiance des plus agréables. Son secret: dix petites lampes LED réparties sur un câble de nylon long de 5 mètres. Plusieurs possibilités à choix pour éclairer l'espace. Comme toutes les lampes Luci, la Luci String Lights est munie d'une batterie rechargeable à l'énergie solaire. De plus, cette lampe solaire est dotée d'un port USB permettant de recharger la batterie, mais aussi de charger des petits appareils mobiles lors d'un déplacement.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: la Luci String Lights est au prix de Fr. 49.90 au lieu de Fr. 59.90 avec le code-rabais mag0219. L'offre est valable jusqu'au 31.5.2019.

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



SPÉCIAL | 40 ANS



ÉDITORIAL

Chères et chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,



de la route, et plus spécifiquement pour la mobilité cycliste et piétonne. Elle a ainsi initié la première zone de rencontre à Berthoud dans les années 1990 ou, plus récemment, l'initiative vélo.

Des initiatives comme «rues pour tous» ou «pour les transports publics» ont eu beaucoup d'impact à l'échelle nationale: on ne compte plus les zones à 30 kilomètres à l'heure, et les transports en commun bénéficient d'une extension remarquable.

L'ATE fête son 40^e anniversaire et les raisons de le célébrer sont nombreuses! Depuis le début, l'ATE s'engage résolument pour la coexistence de toutes les usagères et tous les usagers

Après la fondation de l'ATE, des sections ont vu le jour dans tout le pays en quelques années seulement. Aujourd'hui comme autrefois, l'association peut se féliciter de son engagement énergétique, pour des enjeux régionaux aussi bien que nationaux. J'en suis moi-même très heureux.

La discussion actuelle sur les changements climatiques montre que l'ATE doit se renforcer. Éviter, diminuer et transférer les déplacements inutiles: voilà qui demeure notre ligne de conduite, dans l'objectif d'une mobilité zéro carbone et d'une forte progression du nombre de lotissements sans voitures. Il faut en finir avec les billets d'avion à prix cassé, les nuisances sonores et l'étalement urbain.

Un grand merci pour votre soutien et bonne lecture.

Ruedi Blumer, président de l'ATE

IMPRESSUM

Rédaction: Urs Geiser, Nelly Jaggi, Camille Marion. Le présent dossier anniversaire est publié en supplément du Magazine ATE 2/2019.

Graphisme: muellerluetolf.ch





© ATE

1979

Les membres fondateurs de l'ATE: Toni Lüchinger, Paul Romann, Beat Schweingruber, Ania Padrutt, Werner Mäder, Urs Michel, Walter Büchi, Martin Sommer et Christian Thomas (de g. à d.). Markus Sigrüst manque sur la photo.

MARTIN SOMMER, membre fondateur et premier secrétaire général de l'ATE

«À peine l'ATE fondée, nous sommes passés au niveau international, aidant à la création des associations étrangères sœurs et la fédération européenne T&E. À l'époque, il était déjà clair que les problèmes de transport et d'environnement ne pourraient être résolus qu'au travers d'une approche transfrontalière.»

40 ans pour l'Homme et l'environnement

Les anniversaires se célèbrent à date fixe. L'ATE Association transports et environnement soufflera donc ses 40 bougies le 15 mai. Pourtant, sa fondation en mai 1979 ne s'est pas faite sans quelques préparatifs: l'année précédente déjà, les futurs membres fondateurs – neuf hommes et une femme – s'étaient attelés sans relâche à la création d'une organisation consacrée aux transports mettant l'accent non pas sur la voiture, mais sur l'individu et l'environnement. La politique des transports était alors un sujet brûlant, avec pas moins de trois initiatives populaires sur ce thème: «Albatros», «Démocratie dans la construction des routes nationales» et «12 dimanches sans voitures».

L'idée d'une telle association a également suscité l'intérêt en Europe. Après la fondation de clubs similaires dans

d'autres pays, le succès atteint son paroxysme avec la création de la fédération européenne «Transport & Environment» en 1989. La même année, l'ATE obtenait le droit de recourir en tant qu'association. Disposant dès lors d'un instrument efficace, elle put s'engager avec succès pour les questions environnementales. Une tentative d'abrogation des radicaux zurichois fut rejetée en 2008 par deux tiers des votants.

En 1993, l'ATE s'est d'ailleurs aussi illustrée avec brio dans un autre domaine politique en instaurant un système de quotas. Depuis cette date, la représentation féminine dans tous ses organes est d'au moins 40%.

Un récapitulatif du vaste champ d'activités (politiques) de l'ATE est présenté sur les six doubles pages suivantes. ■

ANIA PADRUTT, membre fondatrice «Je me rappelle avoir écrit dans une publication aux origines de l'ATE souhaiter «Plus de vivant, moins de bruit, plus d'herbe, moins de gaz d'échappement». Émissions de CO₂ et climat mondial: mes souhaits d'alors sont malheureusement plus urgents que jamais!»

16.1.1979 Création de la **Fondation Suisse des Transports**

15.5.1979 Naissance de l'Association transports et environnement

Fondation de T&E

1989

L'ATE obtient le droit de recours en tant qu'association

1991

L'Association Suisse des Transports **AST** devient l'Association transports et environnement **ATE**

1993

L'ATE introduit un système de quotas

2008

Le peuple dit **OUI** au droit de recours des associations

2019

1979

1981

Les rues résidentielles voient le jour, annonçant un changement plus profond

1985

Début de la grande action «Piéton... ça marche»

1989

L'initiative populaire «Pro vitesse 130/100» est rejetée

1996

Début de l'essai de zone de rencontre à Burgdorf

1999

Dépôt de l'initiative avec 112 395 signatures

2002

Les zones de rencontre sont officiellement introduites

2010

Le Tribunal fédéral autorise les zones 30 sur les routes principales

2019

La rue résidentielle, précurseur d'un printemps politique en matière de trafic, va durablement modifier l'espace routier. Le livre de l'ATE «Rue aujourd'hui, rue résidentielle demain» devient un best-seller tandis que l'offre de conseils en matière de trafic soigne l'image de l'association.



© Thomas Cünz



© Daniel Wiest/SABA

MATTHIAS ZIMMERMANN,

président de l'ATE suisse 1992-2003 «La clé d'une coexistence optimale dans la circulation est d'adapter la vitesse aux usagers et usagères les plus faibles.»

Les zones 30 révolutionnent le pays

En 1959, la vitesse est limitée à 60 kilomètres à l'heure dans les localités en Suisse. Malgré cela, notre pays fonce vers le plus triste record de son histoire: en 1971, 1773 personnes perdent la vie sur les routes du pays. Il faut attendre 1984 pour que la limitation de vitesse soit abaissée à 50 kilomètres à l'heure. En 1987, un essai de limitation à 30 kilomètres à l'heure organisé dans des quartiers de la ville de Lucerne provoque des réactions hystériques dans les rangs du TCS. Pendant ce temps, l'ATE œuvre patiemment à établir les mesures de modération du trafic aux niveaux local et national, par des conseils, des manuels et des lignes directrices ainsi que des actions et des campagnes de sensibilisation.

Le vent a tourné depuis longtemps lorsqu'en 1989, l'initiative Böhi, soutenue par le TCS et l'ACS, demande la suppression des limites de vitesse à 80/120 kilomètres à l'heure pour revenir au régime précédent du 100/130 kilomètres à l'heure. Fâchés, des milliers de membres du TCS rejoignent alors les

rangs de l'ATE. Dix ans plus tard, Matthias Zimmermann déclare dans la publication anniversaire 1979-1999 de l'ATE: «Nous nous entendons sur la reconquête de l'espace public comme nouvelle tâche principale de l'ATE.»

L'initiative populaire «Rue pour tous» devait permettre d'y parvenir. Malgré son échec cuisant aux urnes, ce projet finira par ouvrir la voie. Les zones 30 se mettent à proliférer de manière inattendue de Genève à Romanshorn, jusque dans les centres des localités et sur les grands axes. Soudain, la priorité est accordée à la sécurité, à la protection contre le bruit et à la qualité de vie.

Devenues un produit d'exportation, les zones de rencontre ont connu le même succès. Cette innovation, la Suisse la doit essentiellement à l'ATE. La «reconquête» fait donc des progrès. Et même si le lobby automobile ne baisse pas les bras, il a de plus en plus de peine à se soustraire à l'évolution des mentalités que l'ATE a contribué à mettre en branle. ■

1979

Bien acceptées aujourd'hui, les zones 30 dans les quartiers résidentiels ont ouvert la voie. Comme elles améliorent le flux du trafic et constituent un instrument efficace de protection contre le bruit, elles sont utilisées dans d'autres contextes depuis longtemps.



1984

Ouverture du centre de conseil de l'ATE pour la modération du trafic

1992

L'ATE décroche un siège au Fonds de sécurité routière

1997

Lancement de l'initiative «Rues pour tous»

2001

Le peuple suisse torpille «Rues pour tous»

Le grand atout d'une limitation de vitesse à 30 kilomètres à l'heure est de sauver des vies: l'ATE a lancé son initiative «Rues pour tous» avec une cascade spectaculaire sur la place fédérale à Berne.



Le modèle de «zone de rencontre» est testé dans le quartier de la gare de Burgdorf, avec limitation de vitesse à 20 kilomètres à l'heure et priorité générale aux piétons, illustrant l'idée de coexistence pacifique. Cette invention a permis d'aménager, dans tout le pays, des espaces routiers appartenant à nouveau à l'ensemble des usagers.

HANS KASPAR SCHIESSER,

responsable de la politique des transports 1988–2001 «En 2001, «Rues pour tous» a été balayée. Et maintenant, la limitation à 30 kilomètres à l'heure se généralise. Même Galilée avait des problèmes avec l'inertie de ses contemporains. Mais: Eppur si muove – et pourtant, elle tourne.»

Le Tribunal fédéral donne son feu vert à la création de zones 30 (aussi) pour des raisons de protection contre le bruit

2018

2019

1979

Lancement de l'initiative du trèfle à quatre feuilles 1986

1987 Dépôt de l'initiative du trèfle à quatre feuilles

1990 Rejet de l'initiative du trèfle à quatre feuilles



© ATE



Ce début empreint d'espoir – la photo montre le dépôt de l'initiative du trèfle à quatre feuilles – s'est terminé sur une cuisante déception: en 1990, seuls 31 à 34% des votants ont refusé les autoroutes Yverdon-Morat, Wettswil-Knonau et Zuchwil-Bienne.

FRANZISKA TEUSCHER, présidente de l'ATE Suisse 2003–2013 «Les efforts pour que l'expansion du rail profite au climat et à l'environnement sont anéantis par la construction d'autoroutes.»

Fondation du comité «Non à Avanti» sous la houlette de l'ATE 2002

2004 Le projet «Avanti» échoue clairement (62,8% de non)

2006 L'argent provenant des taxes sur le carburant est débloqué en faveur des TP, piétons et cyclistes.

Le deuxième tunnel autoroutier du Gothard est accepté (57% de oui) mais l'initiative dite «Vache à lait» est rejetée par 71% des votants

2016

2017 Le FORTA récolte 35% de votes négatifs – une fortune pour la construction de routes

2019



Toutes les taxes routières pour la construction des routes: l'ATE s'est attelée à illustrer quelles auraient été les conséquences de l'initiative dite «Vache à lait».

© Jérôme Favre

Renaissance du rail et construction de routes

Après 40 ans de travail acharné pour des transports publics performants et contre l'asphaltisation galopante du paysage, le verre est-il désormais à moitié plein ou plutôt à moitié vide?

Après l'abandon de lignes ferroviaires et le démantèlement des trams durant les heures de gloire de la voiture, la tendance s'est inversée et n'a plus faibli. L'ATE peut prétendre y avoir participé dans une large mesure. Le savoir-faire en matière d'aménagement du trafic en a fait un acteur influent depuis la discussion sur la nouvelle transversale ferroviaire (NTF) jusqu'à celle sur la NLFA, où l'ATE a proposé la solution de réseau, en passant par la lutte pour de nouvelles lignes de tram et des projets clés dans le domaine ferroviaire. La ligne ferroviaire Mendrisio-Varese, inaugurée en 2018, s'appuie sur le travail fondamental de l'ATE, tout comme la sécurisation générale et à long terme du financement: l'initiative des transports publics de 2009 est devenue la base du développement et du financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) dans le débat parlementaire.

Cependant, les taux de croissance impressionnants ne sont pas réservés aux transports publics... le déplacement du trafic est ponctuel, mais n'a pas eu lieu à plus large échelle. La croyance selon laquelle les embouteillages se résolvent lorsque les goulets d'étranglement sont élargis semble inébranlable. Il y a naturellement aussi des succès à relater: le refus de l'initiative «Avanti», du tunnel de la ville de Zoug, de la bretelle d'autoroute A2 dans la plaine du Magadino ou l'échec des tentatives du lobby automobile de faire tourner la roue du temps à l'envers. L'ATE est par ailleurs parvenue à imposer des mesures d'accompagnement pour certains projets de construction. L'endigement durable de la construction de routes reste cependant un objectif à réaliser et le fait qu'une taxe sur le CO₂ prélevée sur les carburants soit toujours un tabou relève du scandale.

Au moins, une légère incitation passant par le porte-monnaie a pu être obtenue. Le projet FAIF prévoyait aussi de limiter la déduction des frais de transport de l'impôt fédéral direct. En 1991, l'ATE avait demandé avec insistance que cette incitation absurde du trafic pendulaire motorisé sur de grandes distances soit supprimée. ■



1994

Rail 2000 a marqué le début d'une nouvelle ère. Au sein de l'ATE, ce jalon dans le développement de l'infrastructure était controversé. On craignait en effet une croissance de la mobilité globale au lieu d'une diminution du trafic motorisé.



Avanti: les membres de l'ATE ont fait preuve d'une générosité incroyable.



2014

La ligne diamétrale de Zurich construite par les CFF tire ses origines d'une initiative populaire de la section zurichoise de l'ATE, qui exigeait en 1997 une gare de transit souterraine pour le RER avec un tunnel entre la gare centrale et Zurich-Oerlikon. Sur cette photo figure le pont Letzigraben.



2018

Pour les «digital natives», cela peut sembler incroyable, mais l'Indicateur (version imprimée des horaires de toutes les connexions ferroviaires, navales et téléphériques suisses) réimprimé par l'ATE, la CITraP et Pro Bahn connaît un joli succès.

Le peuple accepte le projet Rail 2000

1987

1988

L'ATE formule 13 principes pour le trafic de transit – conditions pour qu'elle accepte la NLFA

1992

Le peuple approuve la construction de la NLFA par 63,5% de oui

1998

30 milliards de francs pour le développement des transports publics: le fonds FTP est clairement accepté

Lancement de l'initiative populaire «Pour les transports publics»

2009

2010

Dépôt d'une pétition contre la fermeture des lignes de bus et régionales

La votation sur le FAIF est gagnée (62% de oui)

2014

L'engagement de l'ATE paie: le tunnel du Weissenstein est assaini

2017

2019

1979

1983

Publication de la première **Écomobiliste**

1985

L'ATE présente l'idée d'un **écobonus**: celui qui pollue en se déplaçant devrait payer une taxe

1995

L'ATE lance l'assurance **Eco-Club**

2007

L'ATE demande la **création de zones environnementales** en emballant des arbres lors d'une action spéciale.

L'**Écomobiliste pour les utilitaires** paraît pour la première fois

2014

L'**initiative pour les glaciers** exige zéro émission d'ici 2050

2019



«Je suis aussi un poumon»: un arbre emballé attire l'attention sur la concentration de particules fines.

La qualité de l'air reste insatisfaisante: l'indicateur placé à la gare de Berne voit trop souvent rouge.



Réduire les émissions pour protéger le climat

Les émanations du trafic motorisé empestent – en 1979 nettement plus qu'aujourd'hui –, sont bruyantes et nuisent au climat. L'ATE s'en soucie depuis toujours et mène son combat sur divers fronts. En 1981, elle lance l'initiative populaire «pour une juste imposition du trafic des poids lourds». Bien que cet objet soit rejeté par le peuple en 1986, les efforts de l'ATE aboutissent huit ans plus tard par l'acceptation de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). Parallèlement, le travail de l'ATE en vue de transférer le trafic poids lourds sur les rails remporte un succès avec le oui à l'initiative des Alpes.

En 1981 déjà, l'association publiait sa première liste sur les émissions des véhicules, posant les bases de l'Écomobiliste, qui paraît chaque année depuis 1983. Depuis, elle est devenue un auxiliaire solide pour les acheteurs potentiels d'une

voiture mettant l'accent sur l'aspect écologique de leur choix.

Dans les années 1980, l'ATE place ses espoirs dans les catalyseurs et les véhicules alimentés à l'énergie solaire, tout en attirant régulièrement l'attention sur la mort des forêts. En 2015, lorsqu'il apparaît que VW et d'autres constructeurs ont massivement contourné les valeurs limites pour les voitures diesel, l'ATE s'attèle à informer le public et s'engage pour renforcer la législation dans ce domaine. Aujourd'hui et à l'avenir, l'accent est placé sur l'abandon des carburants fossiles. En 2017, 58,2% des votants ont dit OUI à la Stratégie énergétique 2050. Aujourd'hui, l'initiative pour les glaciers demande le passage à une énergie sans agents fossiles d'ici 2050 et des milliers de jeunes manifestent pour le climat. Après 40 ans, il reste encore fort à faire pour l'ATE. ■



© ATE



Les valeurs d'émission des modèles automobiles étaient jusqu'alors un secret bien gardé. Après que leur publication ait été exigée par un comité de citoyens et le Parlement, l'ATE rend ces données accessibles au public. Depuis 1983, celles-ci sont présentées dans l'Écomobiliste, publiée séparément.

1983



1995

L'assurance Eco-Drive est l'emblème de la palette de prestations de l'ATE.



1981

L'ATE lance sa première initiative: «Pour une juste imposition du trafic des poids lourds».

1979

1981

L'ATE lance l'initiative pour une juste imposition du trafic des poids lourds

1986

L'initiative pour une juste imposition du trafic des poids lourds est refusée

1989

Lancement de l'initiative des Alpes

1994

L'initiative des Alpes est acceptée à 51,9%

1998

Le peuple dit oui à la RPL

ANDERS GAUTSCHI, directeur de l'ATE Suisse «À l'avenir, la mobilité sera alimentée sans combustibles fossiles. Cela nécessitera des innovations et des technologies efficaces. Pour atteindre nos objectifs climatiques, nous devons également changer notre comportement en matière de mobilité.»



Il a fallu 17 ans pour que le peuple approuve une taxe sur les poids lourds liée aux prestations. Le vote en faveur de la RPL le 27 septembre 1998 a confirmé la politique des transports de l'ATE.

2019

1979

En décembre 2018, sur la place Fédérale à Berne, deux anges gardiens du climat exigent l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion.



2018

1986

Création du **bureau de voyage ferroviaire** de l'ATE

À partir de 1986, l'ATE possède son propre bureau de voyages en train, qui connaît un succès certain. Les membres ATE y achètent des billets de train et des abonnements à tarif préférentiel.

1990

Instauration d'**offres de voyage durable** pour les membres de l'ATE



1986



Le service de voyage de l'ATE devient indépendant sous le nom de «**via verde reisen**»

2005

2006

La Boutique ATE, jusqu'ici intégrée au secrétariat central, est externalisée et reprise par **Hajk**

TINETTA MAYSTRE, chargée du secteur «transport aérien» à l'ATE 1995–1996

«L'ATE a fait œuvre de pionnière en s'engageant dès 1990 au niveau politique sur le thème du trafic aérien. Luttant contre le bruit et la pollution, nous avons également dénoncé les incidences climatiques liées aux traînées de condensation à très haute altitude et... les privilèges fiscaux dont profitait déjà l'aviation.»

2010

Dans une première édition du supplément «Ride & Glide», l'ATE dresse une liste des stations d'hiver accessibles en transports publics.

Des conseils pour voyager mieux

2010

Première publication de «**Ride & Glide**» le guide des stations d'hiver accessibles en TP

Dès sa création, l'ATE encourage chacun à s'interroger sur sa façon de voyager. En 1986, elle ouvre un petit bureau de voyages ferroviaires avec l'objectif de proposer des alternatives au trafic aérien et d'encourager une prise de conscience. Ce département devient indépendant en 2005 sous le nom de via verde reisen.

En 1990, l'ATE intègre dans ses objectifs pour la prochaine décennie le développement de produits et de services dédiés aux membres pour promouvoir des voyages durables. Sur sa page internet «L'Europe en train», elle recense une sélection de liaisons ferroviaires en indiquant le temps de parcours et, surtout, la quantité de CO₂ émise par chaque moyen de trans-

port. Pour les sports d'hiver, l'utilisation des TP est également encouragée et facilitée par des actions comme «Ride & Glide» ou le supplément «Mobile et écologique» qui note les destinations d'hiver selon leur accessibilité. Sport, nature et aventure: les membres de l'ATE trouvent des vêtements et des articles adaptés à leur mode de vie dans la Boutique ATE.

Le magazine informe et conseille les membres sur la thématique des voyages. Depuis 1990, les lectrices et lecteurs y découvrent des randonnées en Suisse, des excursions accessibles en TP, de superbes tours à vélo et des voyages en train dépaysants (voir l'article d'Urs Geiser, en pages 44 à 47). ■

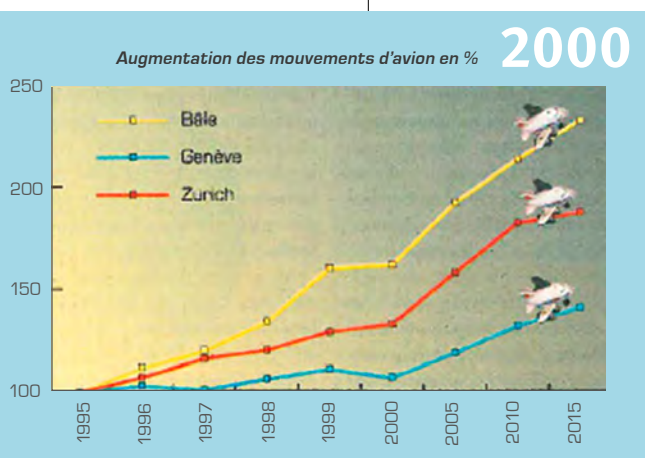
2019

Limiter et compenser le trafic aérien

En 2000, l'ATE estime que les mouvements du trafic aérien devraient doubler d'ici 2020. Elle se mobilise aux côtés des riverains de l'aéroport de Zurich, importunés par les nuisances sonores des vols tardifs.

Au moment de sa création, l'ATE n'intègre pas immédiatement le trafic aérien dans ses thèmes de prédilection. C'est en 1989 qu'est créé un département consacré à la question. L'association alarme sur l'expansion fulgurante du trafic aérien et, depuis 1999 déjà, soutient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion. Revendication qui peine à être entendue, mais l'ATE ne baisse pas les bras et renouvellera sa demande dans les années suivantes.

Le trafic aérien devient un thème de plus en plus important dans la politique des transports, mais les luttes se pratiquent à l'échelle régionale, par des associations de riverains notamment. Pour porter leurs messages aux oreilles de la Confédération, l'ATE participe en 2016 à la création de la Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable (CESAR). Forte d'une vingtaine de groupes d'intérêt, elle se mobilise notamment pour l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion et la limitation des nuisances sonores. L'ATE mène le secrétariat de la coalition. ■



Source: Office fédérale de l'aviation civile



L'ATE dédie un magazine à la question du trafic aérien et de ses enjeux environnementaux. Elle demande alors la mise en place d'une taxe facultative sur les billets d'avion, dont les recettes devraient financer des projets dans le domaine des énergies renouvelables.



En mars dernier, la coalition CESAR a remis sa pétition «pour des nuits sans bruit d'avions», qui demande un couvre-feu nocturne de 22h à 7h dans tous les aéroports suisses et l'introduction de nouvelles valeurs-limites de bruit.

LISA MAZZONE, vice-présidente de l'ATE

«Voyager en train: voir le paysage se dérouler à travers la fenêtre et découvrir des coins inattendus de la Suisse et de l'Europe. L'engagement de l'ATE pour une offre ferroviaire de qualité est essentiel pour rendre ces vacances à échelle humaine possibles!»

1989
Création du département «trafic aérien» à l'ATE

L'ATE soutient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion
1999

2002
Mobilisation avec les riverains des aéroports de Genève et Zurich

Les anges-gardiens du climat demandent une taxe sur les billets d'avion

2018

Remise de la pétition «Pour des nuits sans bruit d'avions» avec CESAR

2019

1979

1985

Échec du premier grand appel à **partager sa voiture**

La rue et les vélos: depuis 1980, une journée nationale du vélo est organisée chaque année en juin. Ici en 1983 à Berne.

Avec la fondation de la coopérative Mobility, 750 véhicules sont à la disposition de 17 400 clientes et clients. Aujourd'hui, les véhicules rouges sont disponibles dans toutes les communes de plus de 10 000 habitants.

1997

Fondation de la coopérative **Mobility**



© Mobility Société Coopérative

1997



© ATE

1982

L'ATE lance des cartes cyclistes sur le marché. La première paraît en 1982.

Premier **quartier sans voitures** de Suisse: Burgunder à Berne

2011

2013

Développement de la plateforme **Habitat à mobilité durable**

Pour moins d'automobilistes...

Aujourd'hui, la moitié des ménages des grandes villes de Suisse ne possède plus son propre véhicule. Pour beaucoup de personnes, ce choix témoigne de leurs convictions. Dans les années 1970, la situation était bien différente: malgré les aspects environnementaux – déjà connus – seuls ceux qui ne pouvaient pas se permettre d'acheter une voiture la partageaient avec d'autres. En 1985, la première grande campagne de l'ATE en faveur du partage de véhicules (privés) est restée sans effets. Il faudra attendre la fusion de ShareCom et de la

coopérative de partage Mobility en 1997 pour que le covoiturage parvienne à percer en Suisse. La numérisation a contribué à ce succès puisque les utilisateurs se plaignaient alors de la difficulté de s'organiser par téléphone et des contraintes liées à la remise des clés.

Un point essentiel dans la lutte contre le trafic individuel motorisé est la gestion des places de stationnement. Grâce au travail de l'ATE et de ses sections, le nombre de places de stationnement planifiées a pu être réduit ces 40 dernières années. ■

2019

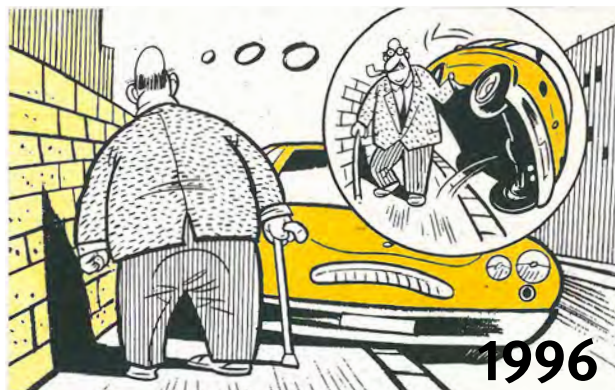


© Dominique Udry

2018



Un temps fort de l'engagement en faveur de la mobilité cycliste: le peuple accepte la «Votation vélo» et ce moyen de transport a désormais sa place dans la Constitution.



Depuis 1989, il est interdit de stationner sa voiture sur un trottoir, mais cette règle n'est pas toujours respectée. L'ATE offre à ses membres des cartes illustrées à déposer sur le pare-brise des automobilistes concernés.

L'aménagement de quartiers avec peu de trafic et de voitures se heurte souvent à l'obligation de créer des places de stationnement. L'ATE s'engage pour qu'à l'avenir, il y en ait davantage, à l'image de celui de Kalkbreite, à Zurich.



... et plus de cyclistes en Suisse

Ce n'est plus un secret: pour les trajets courts surtout, le vélo ou le train sont plus rapides et meilleur marché que la voiture. Dès le départ, l'ATE était convaincue de la nécessité de développer et d'améliorer l'infrastructure cycliste. La première journée nationale du vélo est organisée en 1980 et, 35 ans plus tard, l'ATE fait partie des auteurs de l'initiative «vélo». Ces décennies d'engagement en faveur de la petite reine culminent l'an dernier dans l'arrêté fédéral plaçant les pistes cyclables ainsi que les chemins et sentiers pédestres sur un pied d'égalité. Ce n'est pas pour rien que beaucoup pensent, aujourd'hui encore, que l'ATE est un club défendant les cyclistes (l'acronyme allemand VCS pouvant se lire comme Velo-Club der Schweiz).

DANIEL LEUPI, conseiller municipal de la ville de Zurich et ancien membre de la direction de l'ATE «La circulation piétonne et cycliste est le moyen de transport idéal dans les zones urbaines. L'ATE a été et est toujours un avocat indispensable dans la lutte politique pour des pistes sûres et continues.»

1979

1980

Première journée nationale du vélo

1982

L'ATE publie des cartes d'itinéraires cyclistes

1996

1999

Dans une brochure, l'ATE informe sur la bonne manière d'aborder un giratoire à vélo.

2006

Publication de «Quand les enfants découvrent la roue» avec des conseils pour les parents

2014

Lancement de l'initiative «vélo»

2015

Le contre-projet direct à l'initiative «vélo» est accepté

2018

2019

Mobilisation devant le Salon de l'Auto pour les enfants victimes de la route

1980

1981

Service de covoiturage pour les personnes handicapées et les seniors

1985

«Piéton... ça marche», première grande campagne de sensibilisation

1980



L'ATE lance «À pied, c'est sûr», une campagne nationale en faveur des piétons qui sensibilise tous les usagers de la route et encourage le respect mutuel. «Ai-je la priorité sur le passage piéton?» – le «bonhomme têtard», mascotte de la campagne, répond à toutes les questions qu'on lui pose.



Les cours proposés par l'ATE pour les seniors leur permettent de rester mobiles, par exemple en apprenant comment utiliser les automates à billets pour les transports publics.

Sécurité et prévention

2011

Lancement de la campagne «À pied, c'est sûr»

L'ATE s'engage pour la sécurité et la cohabitation de tous les usagers de la route et se préoccupe avant tout des plus vulnérables. Depuis sa création, elle défend la place de l'enfant et le resitue au centre des débats, alors que l'avis général considère au contraire que c'est aux enfants de s'adapter à la circulation. Durant ses premières années, elle interpelle la population sur la vulnérabilité de l'enfant par diverses actions et campagnes.

Depuis 1981, l'ATE met en place un service de covoiturage pour les personnes handicapées et les personnes âgées et enregistre un joli succès en 1983, 110 requêtes sur 197 pourront être organisées. L'importance d'intégrer les seniors dans

l'aménagement et le développement des transports donne naissance à plusieurs campagnes de sensibilisation. L'ATE organise également des cours pour aider cette partie de la population à conserver sa mobilité.

«Nous sommes pratiquement tous piétons», rappelle l'ATE lors du lancement de l'opération «Piéton... ça marche», en 1985. Il s'agit alors de la plus importante campagne menée par l'association durant ses six années d'existence. Une vaste action de sensibilisation est à nouveau menée en 2011 lors de la campagne «À pied, c'est sûr», avec un important écho à l'échelle nationale. Le thème fait partie des engagements immuables de l'ATE au cours des 40 dernières années. ■

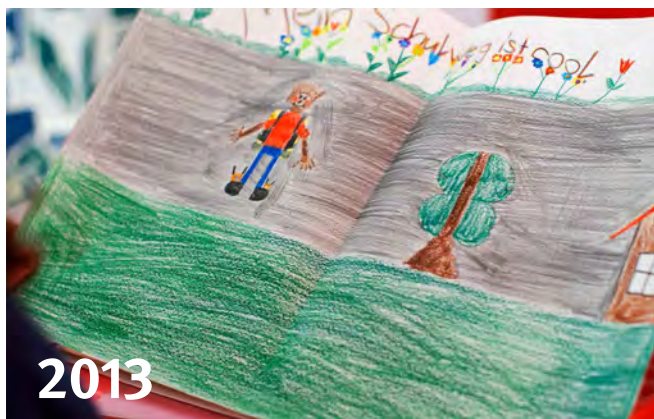
2019

Quatre classes d'écoliers se retrouvent devant le Salon de l'Automobile de Genève dans un rassemblement symbolique pour les enfants victimes d'accidents dans la circulation.



1999

L'ATE crée une exposition dans le cadre de la campagne «Agir ensemble». Elle installe une voiture géante qui montre la perspective des enfants de la circulation.



2013

Dans le cadre des semaines d'actions «walk to school», des milliers d'écoliers se rendent à pied à l'école ou au jardin d'enfants. En 2013, le concours les invite à dessiner le chemin qu'ils empruntent.



1985

«Piéton... ça marche» est la plus importante campagne de sensibilisation menée par l'ATE jusqu'alors. Elle souligne l'importance de reconnaître et de respecter la place des piétons dans la circulation et prodigue des conseils de sécurité.

Le chemin de l'école

L'ATE s'engage pour rendre le chemin de l'école agréable et sûr. Elle encourage les parents et les enfants à troquer la voiture pour les baskets et inaugure en 1999 la première ligne de Pedibus. Le projet rencontre un immense succès. En 2019, le Pedibus célèbre son vingtième anniversaire et compte plus de 300 lignes en Suisse. L'action «walk to school» invite les plus jeunes à se rendre à pied au jardin d'enfants ou à l'école, durant deux semaines. Depuis la première édition en 2011, près de 50 000 enfants ont participé à ce projet.

Grâce à son expérience et ses compétences en matière de sécurité sur le chemin de l'école, l'ATE collabore avec les écoles, les parents, la police et les communes. Elle propose des diagnostics de la mobilité autour des structures scolaires et des solutions sur mesure, qui seront ensuite connus sous le nom de «plans de mobilité scolaire».



2018

Depuis 1999, le Pedibus permet aux enfants de se rendre à l'école à pied, en toute sécurité, et de nouveaux projets voient régulièrement le jour. En 2018, le Pedibus de Gland a inauguré une ligne intergénérationnelle, menée par deux aînées du quartier.

Exposition «L'enfant et la voiture géante»

1999

Première ligne de Pedibus, en Suisse romande

2011

Premières semaines de l'action «walk to school»

Premier plan de mobilité scolaire en Suisse allemande, à Pratteln

2019



1980

Le premier magazine de l'ATE paraît en octobre 1979. Comme la page de couverture montre la photo d'un enfant gravement blessé dans un accident de la route, nous préférons présenter ici le numéro 5/1980 avec une photo du célèbre photographe bernois Walter Studer.



1984

Une fois par année, la rédaction de l'ATE publie un numéro spécial – en 1984 sur le thème de la mort des forêts, un thème brûlant à l'époque.

La mue d'un journal en magazine

Le magazine est indissociable de l'ATE. Cet «organe de publication officiel» a vu le jour en octobre 1979. Le «VCS-Zeitung» était alors aussi sobre que son nom. En 1990, la rédaction lançait un appel à ses lecteurs, les invitant à lui soumettre des propositions de nom pour le rebaptiser, apparemment sans succès puisqu'il faudra attendre 2001 pour voir apparaître «Leonardo».

Sept ans plus tard, il devient le «Magazine ATE». La rédaction précise alors que «le journal de l'ATE n'est par définition pas un journal, mais plutôt un magazine. «Magazine ATE» est plutôt sec et banal.» Au sein de la rédaction du magazine, nous ne partageons pas cet avis. Le journal terriblement sérieux des débuts est devenu un magazine haut en couleur, où les actualités de la politique des transports côtoient des dossiers informatifs ou des comptes-rendus de voyage passionnants. ■



2001

Nouveau nom, nouveau format, nouvelle mise en page: «Leonardo» paraît de 2001 à 2007.



2009

Le «Supplément vélo» est créé pour contrebalancer l'Écomobiliste jointe au premier numéro du Magazine ATE de l'année.



2008

«Leonardo» se mue en Magazine ATE en 2008.

Côte de Granit Rose

France

La Côte de Granit Rose est considérée à juste titre comme l'une des plus belles de Bretagne et même de France. Vents et vagues ont donné aux rochers des formes insolites défiant parfois les lois de l'équilibre. Entre les teintes cuivrées du granit, les couleurs vives de la lande et la profondeur des bleus de la mer, ce voyage en liberté le long du sentier des douaniers est un régal pour les yeux. La nuit à Ploumanac'h est l'occasion parfaite d'admirer un coucher de soleil inoubliable et de profiter de ce village pittoresque. La randonnée du sixième jour vous mène sur la Côte du Goëlo, plus sauvage, au départ de Port-Blanc.

Randonnée en liberté

à partir de CHF 665

Légendaire sentier des douaniers

Chaos de Ploumanac'h

6 jours/5 nuits, période de départ : du 2 avril au 30 septembre

Le prix comprend : demi-pension, transport des bagages, transfert en taxi, taxes de séjour, 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations dans le programme détaillé* ou sur www.voyages-via-verte.ch



© J. Heyte

Archipel des Éoliennes

Italie

Ce voyage est une découverte en profondeur des îles Éoliennes où la priorité est donnée à l'approche des deux volcans actifs Vulcano et surtout Stromboli où vous passez 2 nuits pour vivre pleinement l'ambiance de cette île incomparable. Vous explorez également Salina, véritable paradis des randonneurs, et Panarea, la plus chic. Des temps de baignades sont également prévus.

Randonnée en liberté

à partir de CHF 720

Programme de découverte sans stress

Nombreuses possibilités de baignade

8 jours/7 nuits, période de départ : du 1er mai au 20 octobre

Le prix comprend : transfert Catane – Milazzo, hébergement en chambre d'hôtes, pension familiale et hôtel, petit-déjeuner, 1 Carnet de Route par inscription

Davantage d'informations dans le programme détaillé* ou sur www.voyages-via-verte.ch



© C. Manne

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

info@voyages-via-verte.ch – www.voyages-via-verte.ch

voyages via verde
le partenaire de voyage de l'ATE

*à commander par la carte de commande dans le rabat de la couverture, courriel ou via internet

Dialogue au sujet de l'environnement

Pour marquer l'anniversaire de l'ATE Suisse, la section de Neuchâtel a choisi d'évoquer ces 40 dernières années en faisant dialoguer un pionnier de la cause environnementale et une militante du mouvement des jeunes pour le climat. La discussion entre Pierre-Alain Rumley, 69 ans, et Malika Naula, 18 ans, montre les progrès accomplis mais également les attentes de la génération engagée dans le mouvement «Fridays for future» (vendredis pour l'avenir).

La trajectoire de Pierre-Alain Rumley témoigne de son engagement pour l'écologie. Il fut d'ailleurs le premier membre neuchâtelois de l'ATE. Après des études de géographie et l'obtention d'un doctorat en aménagement du territoire à l'École polytechnique fédérale de Zurich, il occupe des fonctions dans l'administration et dans l'enseignement. Il devient aussi membre de l'exécutif de la commune fusionnée de Val-de-Travers.

Désormais retraité mais encore actif à Pro Natura Neuchâtel, il évoque les débuts de l'ATE dans le canton de Neuchâtel: «Il y a 40 ans, en matière de mobilité nous n'avions pas du tout les mêmes réflexions qu'aujourd'hui. Quand les jeunes possédaient une voiture, ils adhéraient au TCS, pas vraiment par idéologie mais pour bénéficier du service de dépannage. Avec son million

de membres à l'époque, le TCS représentait une force considérable. La création de l'ATE a été une alternative et surtout une autre manière d'appréhender la problématique des transports. Les premiers adhérents à l'ATE dans le canton de Neuchâtel étaient très mal vus.»

L'affaire de tous

Malika Naula, élève au lycée Blaise-Cendrars à La Chaux-de-Fonds, fait partie des jeunes qui militent pour le climat dans le canton de Neuchâtel. Elle précise d'emblée que le mouvement se veut apolitique. «Je suis impressionnée que l'ATE se soit développée dans un milieu si hostile. C'est déprimant que l'écologie concerne plutôt les gens de gauche. Cela doit parler à tout le monde, droite et extrême-droite y compris.» Pierre-Alain Rumley est d'accord, mais se-

lon lui, les idées écologistes sont fondamentalement des idées de gauche. «On conteste l'ordre établi. Et quand les partis de droite se piquent d'écologie, comme en ce moment, c'est dans une optique électoraliste. Les mesures concrètes se font toujours attendre.»

«Beaucoup de questions se posent aux jeunes mobilisés pour la sauvegarde de la planète», relève Malika Naula. «Nous avons beaucoup de débats entre nous pour savoir s'il faut soutenir certains partis. Par ailleurs il est compliqué d'avoir des relais politiques. Mais nous aimerions avoir une plus grande prise de parole pour exposer nos revendications.»

Agir à son échelle

«Il est très positif que la jeunesse se mobilise et forme un groupe de pression. Mais on se heurte toujours aux mesures concrètes», juge Pierre-Alain Rumley qui se voit répondre par Malika Naula: «On attaque régulièrement les jeunes sur les déplacements en avion, mais pour nous ce n'est pas le plus important. Il y a des efforts environnementaux à fournir au quotidien comme par exemple la gestion des déchets, la diminution de la consommation de viande, les achats dans des magasins en vrac, l'isolation des

immeubles, des transports publics plus accessibles financièrement et bien sûr la limitation de l'utilisation de la voiture.»

En matière de déchets la Suisse fait figure de modèle selon Pierre-Alain Rumley. «La planète se porterait mieux si elle avait le système suisse de recyclage des déchets. Dans le domaine de l'habitat et de la gestion du territoire, on est aussi sur la bonne voie dans notre pays. Par contre, c'est dans les transports qu'il faut s'améliorer. On est encore, pour les kilomètres parcourus, à 70% de mobilité privée.»

Des idées pour la mobilité

«La Suisse a encore des progrès à faire pour la sauvegarde du climat et nous attendons que les politiciens prennent des dispositions, notamment en matière de transports publics. Pourquoi pas la gratuité?», rétorque Malika Naula. «Pourquoi le train est-il beaucoup plus cher que l'avion?» Pierre-Alain Rumley trouve que des mesures doivent être prises à l'échelle européenne puis à l'échelle mondiale. «Il faut taxer le kérosène. Et dénoncer les publicités sur les vols à bas coûts.»

Les deux débatteurs sont sur la même longueur d'ondes et s'accordent aussi pour souligner l'importance des voyages. Découvrir d'autres pays sera toujours une richesse. Les comportements personnels devraient cependant être raisonnables et favoriser des moyens de transports peu polluants. Et le mot de la fin revient à la jeune militante: «Le choix de la sobriété volontaire n'est pas forcément synonyme de frustrations.»



Pierre-Alain Rumley et Malika Naula ont partagé leurs réflexions sur le climat.

Propos recueillis par
Ariane Geiser

Bienvenue à Claudius Leopold, stagiaire «Actions & manifestations»

Au début de l'année 2018, le comité de l'ATE, section Fribourg a pris la décision d'engager un stagiaire dès septembre 2018. Et me voilà, Claudius Leopold! Je travaille depuis le 1er septembre 2018 au bureau de l'ATE, section Fribourg comme stagiaire «Actions & manifestations». Mes tâches sont de rapprocher l'ATE Fribourg des habitants à travers des actions.

Le premier exemple d'activité développée est l'action «Je conduis Fair-Play», qui consiste à arrêter des cyclistes et des piétons sur la route et de les sensibiliser aux règles de la bonne cohabitation entre cyclistes et piétons au travers de questionnaires. Ainsi, si au printemps en vous promenant dans les rues de Fribourg, vous apercevez les vestes vert clair de l'ATE, n'hésitez pas à venir nous rencontrer pour en apprendre un peu plus sur les

règles de circulation à vélo!

Le stagiaire est responsable de la préparation, de l'organisation et de la coordination d'une telle action. Je m'occupe également d'organiser la rencontre annuelle des membres et l'assemblée générale auxquelles tous nos membres sont cordialement invités. Parfois, il est nécessaire de patienter plusieurs semaines avant de recevoir des réponses à mes mails ou il faut multiplier les appels téléphoniques. Mais, ce travail au bureau est largement récompensé lorsque l'on peut vivre des moments tels que la fête des familles de la Saint-Nicolas à Fribourg. Avec les organisateurs de la journée de la famille, nous avons défini deux parcours inclus dans la chasse au biscôme sur lesquels nous avons transporté des enfants radieux en vélo cargo. Les parents partageaient un thé

et des gâteaux en discutant avec les membres du comité.

À travers ces moments et ces actions, je tente de rapprocher l'ATE de ses membres et, bien entendu, de sensibiliser à la mobilité douce.

Les prochains rendez-vous sont notre assemblée générale du 9 mai 2019 et la rencontre des membres prévues le 11 mai 2019 durant laquelle Antoine Bussard, chef du Service de la mobilité de la Ville de Fribourg nous expliquera les nouvelles infrastructures pour les cyclistes lors d'un tour à vélo dans la Ville. Ensuite, les membres auront la possibilité de partager un moment de convivialité dans la salle Nord de l'Arsen'Alt.

Retrouvez le programme entier et toutes les infos sur www.ate-fr.ch/activites/agenda.

Fribourg



Claudius Leopold en action. Il est important de rapprocher l'ATE de la population.



Argovie



Dans le canton d'Argovie, la section locale de l'ATE n'aurait pas hésité un instant à lancer une initiative populaire pour sauver ce coin de nature idyllique. La pression a fonctionné: la route nationale N3 a été construite plus à l'ouest. La Sagemültal avec ses chutes d'eau, cachées au fond du Fricktal, est ainsi restée intacte.



Genève

Clé-de-Rive: un parking au centre-ville dont le besoin ne se fait PAS sentir

À Genève, un projet vise à créer un parking sous-terrain sur six niveaux et doté de plus de 500 places. L'ATE Genève s'oppose vivement à ce projet qui ne répond à aucun besoin et correspond à une vision archaïque de la mobilité.

Le Parking Clé-de-Rive est un de ces longs serpents de mer qui parsèment la politique de la mobilité genevoise. Après plusieurs années de tergiversation, un projet est sur la table du Conseil Municipal de Genève. Pour le faire passer, nos autorités politiques ont jugé bon de lier la création de ce parking à la réalisation de l'extension de la zone piétonne de la vieille ville tant attendue. Ces deux objets seront donc discutés ensemble et la zone piétonne ne se fera, selon les dires du Conseil Administratif, que si le parking se construit. Pourtant, ces deux projets sont distincts: un parking d'un autre temps et une zone piétonne nécessaire! Ce paquet ficelé est manipulateur.

Aucune nécessité

L'ATE s'oppose vivement à la construction du parking. En effet, dans la perspective de pacification de la circulation au centre-ville et de lutte contre la pollution, l'ATE juge ce projet de

parking contraire aux objectifs établis par le Canton en matière de restriction de circulation au centre-ville tels que définis dans la nouvelle loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, ainsi que de respect des normes de protection de l'air. Cette nouvelle offre en stationnement va inévitablement continuer à attirer durablement du trafic dans un secteur déjà chargé et où les offres en termes de stationnement sont sous-utilisées. Des relevés effectués par l'ATE ont montré que les parkings existant aux alentours ne sont jamais pleins, quels que soient l'heure et le jour. En moyenne, les disponibilités en places s'élèvent à 500-700 places, ce qui correspond au dimensionnement du projet de parking Clé-de-Rive! Il faut souligner également que ce bilan ne tient compte ni des parkings privés, ni des 117 places des parkings de l'État, pas plus que du parking Eaux-Vives 2000 pour lequel les informations quant à l'occupation effec-

tive ne sont pas disponibles.

Cette offre en stationnement va encore s'étoffer dans le secteur avec la construction (en cours) du parking de la future gare CEVA Eaux-Vives avec plus de 700 places supplémentaires à un kilomètre de l'emplacement prévu pour le parking Clé-de-Rive. L'ATE exige qu'avant toute construction de nouveau parking dans un lieu géographiquement proche, un bilan d'exploitation du parking de la gare CEVA Eaux-Vives soit réalisé.

Se tourner vers l'avenir

Il faut enfin souligner que la mobilité est actuellement en pleine mutation. La révolution numérique permettra des modifications substantielles des pratiques de mobilité. En particulier, on peut s'attendre à un développement de l'autopartage, tel que promu par la Confédération, ainsi qu'à de nouvelles possibilités pour rationaliser l'utilisation des places de stationnement. Planifier aujourd'hui la construction d'un important parking souterrain au centre-ville est à la fois anachronique et particulièrement risqué, car plus le temps passe et plus on s'éloigne de

l'usage de la voiture individuelle sous-occupée avec laquelle on cherche une place de parking en tournant des dizaines de minutes au volant.

Cette brève étude de l'offre en stationnement au centre-ville a même pu démontrer qu'il serait possible de créer une zone piétonne sans avoir recours à la construction d'un nouveau parking. De plus, la mise en place dans un délai relativement court la nouvelle gare du CEVA va encore baisser les besoins en mobilité individuelle motorisée. L'ATE préconise donc de réaliser la zone piétonne prévue du rond-point de Rive, de la rue Pierre-Fatio et de l'axe Cours-de-Rive - rue de la Terrassière. Le projet de piétonnisation est absolument nécessaire et doit être réalisé dans les plus brefs délais pour pacifier le centre-ville et ce sans la construction d'un parking souterrain engendrant un trafic extrêmement nuisible.

Alice Genoud, ATE Genève

Contact

FR: www.ate-fr.ch
Tél. 026 422 29 74

GE: www.ate-ge.ch
Tél. 022 734 70 64

JU: info@ate-ju.ch
Tél. 078 404 59 94

NE: www.ate-ne.ch
Tél. 032 724 28 28

VS: www.ate-vs.ch
Tél. 024 463 24 32

VD: www.ate-vd.ch
Tél. 021 323 54 11

Groupe régional Bienne
www.vcs-be.ch
Tél. 032 341 75 34

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

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Mobilisation réussie de l'ATE contre les contournements autoroutiers dans la ville



Cette année a très bien commencé pour le groupe régional biennois de l'ATE: le canton de Berne a lancé un processus de dialogue participatif au sujet du contournement autoroutier axe ouest et la Confédération a suspendu la mise en œuvre du projet. C'est un grand succès, dans lequel l'ATE a joué un rôle clé.

Le projet, prévu depuis les années 1950, prévoit deux liaisons à l'ouest de la ville entre la ville et le lac. L'ATE a toujours lutté contre cette «autoroute urbaine». Lorsque, à la suite des accidents survenus dans le tunnel du Mont-Blanc et le tunnel du Saint-Gothard en 1999 et 2001, les règles de sécurité ont été renfor-

cées et les raccordements prévus à la gare de Bienne et à Strandboden am See n'ont pu être ouverts qu'en 2008, l'ATE a présenté une visualisation du projet en question. L'étendue réelle de l'ouvrage est devenue claire pour les autorités et la population.

Le canton a ensuite mis sur pied un groupe de travail sous la direction de Hans Stöckli, alors président de la ville, pour examiner les alternatives. Le résultat a été décevant: le «groupe de travail Stöckli» n'a fait que redimensionner le projet, laissant les connexions ouvertes. Les autorités ont adopté cette approche et développé un nouveau projet général, qui a été approuvé par le

Conseil fédéral en 2014.

À cette époque, l'ATE coordonnait les associations de protection de l'environnement ainsi que les partis rouge-vert et, avec eux, apportait une voix critique aux idées du «groupe de travail Stöckli». Cette opposition n'a pas été écoutée, et une résistance sans précédent pour Bienne s'est mise sur pieds: des milliers de personnes se sont défendues contre la destruction de la ville avec des flashmobs à vélo, des actions de marquage des arbres, une pétition avec 10 000 signataires, deux manifestations avec 4 000 à 5 000 participants.

En 2017, l'ATE a coordonné les objections au projet de mise en

œuvre avec le comité «Axe ouest: pas comme ça!» avec plus de 2 000 membres et a elle-même soumis une objection avec le WWF. Si nécessaire, l'ATE ira jusqu'à la Cour fédérale. Mais peut-être n'y parviendra-t-on pas si le processus de dialogue montre que les liaisons autoroutières au centre de la ville ne sont pas appropriées et ne sont pas soutenues par la population.

Urs Scheuss

Les prochaines séances de la section ouvertes au public auront lieu le 19 juin et le 28 août 2019 à 18h (Aarbergstrasse 91 à Bienne).

BUREAU ROMAND DE L'ATE

Ça roule pour les seniors!

Fin mars, l'ATE et l'association Genève-roule ont inauguré à Genève leur «trporteur senior» destiné au transport des personnes âgées ou à mobilité réduite. À disposition des établissements médico-sociaux (EMS) et en location, il permet de se déplacer à vélo à tout âge.

Ressentir la joie d'une balade à vélo, nez au vent et confortablement installé, c'est ce que souhaitent offrir aux personnes âgées l'ATE et Genève-roule, le triporteur est dès à présent disponible à Genève. Claude Marthaler, parrain de l'action, a inauguré le triporteur senior au bord du lac en emmenant sa maman, Rose Marthaler, enchantée par la balade

Pouvant transporter deux personnes côte à côte et muni d'une assistance électrique, le triporteur est à disposition des

EMS du canton de Genève désirant le tester. Il suffit de contacter l'ATE pour bénéficier gratuitement d'une période d'essai. Il est également possible de le louer sur le site de Genève-roule au prix de Fr. 38.- par jour, Fr. 68.- le week-end ou Fr. 225.- la semaine.

Informations sur www.geneveroule.ch/location

© Nicolas Righetti, Lundi 13



L'inauguration du «trporteur senior» a eu lieu sous un soleil printanier, à Genève.

ate boutique

Commander plus de 1'500 articles Outdoor et 12'000 livres de voyage 24h sur 24: www.boutique-ate.ch



Klean Kanteen Classic Sport Cap | 36.90

Ces gourdes aux couleurs gaies, en acier à une paroi, sont légères et donc agréables à emporter avec soi. Contenu: 800 ml

13339 lemon curry | 13339 sea crest
13339 sierra sunset | 13339 wild orchid



Schöffel

M
men

W
women

Veste Schöffel Easy | 229.90

Veste légère et multifonctionnelle en matériau imperméable et coupe-vent. La veste peut se ranger dans la poche intérieure.

MEN tailles: 48-56

8032 dress blue | 8032 asphalt

WOMEN tailles: 34-46

7632 fanfare | 7632 jazzy | 7632 dressblue



W
women

hajn Merino Tank Dress | 129.90

Laine mérinos ultrafine avec un soupçon d'élasthane qui donne une belle silhouette.

Tailles: XS • S • M • L • XL

11752 dark grey melange | 11752 black



Sac de couchage

Gruezi bag Biopod Plus | 199.-

Léger sac de couchage à remplissage de laine idéal pour dormir à l'aise durant les chaudes nuits d'été.

11053 Gruezi bag Biopod Plus



Linge de plage Dock & Bay

Beach Fruity Collection XL | 34.90

Voici un linge de plage en microfibras agréable à la peau, vite sec et compact. Dim.: 90 x 200 cm.

13375 playful pineapple | 13375 wild watermelon



Sac à dos Osprey Daylite Plus | 89.-

Dans ce léger sac à dos, tout le nécessaire pour une journée tient à l'aise et bien en ordre. Volume: 20 l.

12784 stone grey | 12784 black

12784 tahoe blue | 12784 eggplant purple



Pantalon de trekking et de voyage HS Stretch | 79.90

Idéal pour la route, que ce soit en voyage, en balade ou simplement pour les loisirs.

WOMEN tailles: 34-46

MEN tailles: 48-56

4733 sable

4732 sable

4733 anthracite

4732 anthracite



Hamac Ticket to the Moon King Size Hammock

Les hamacs en nylon de toile de parachute sont très légers, résistants, compacts une fois pliés et montés en un rien de temps.

13376 emerald green | 13339 dark yellow | 13339 royal blue | 13339 orange



Plaque de cuisson & brasero | dès 89.-

2 en 1: plaque de cuisson et brasero polyvalent en acier inox.

10318 diamètre Ø48 cm | 89.-

10318 diamètre Ø56 cm | 109.-

Petromax Moule en fonte | dès 59.-

Le moule à pain Petromax est parfait pour du pain, des gâteaux, des soufflés, et plus encore.

10316 Moule en fonte 2.4 litres | 59.-

10859 Moule en fonte 5.5 litres | 99.-



Toms Seasonal Rope Alpargata et Venice Alpargata Rope | dès 79.90

Les Toms sont bien plus que des chaussures légères et superconfortables: pour chaque paire achetée, TOMS donne une paire de souliers neufs à un enfant dans le besoin. One for One!

WOMEN | 79.90

MEN | 89.90

Pointures: 36.5-42

Pointures: 41-45

12754 birch metallic slup

13130 lichen green

12754 black tiny chambray

Vous trouverez des informations et des offres supplémentaires sous www.boutique-ate.ch

Service de commande: www.boutique-ate.ch, par téléphone 0848 612 612 ou avec la carte de commande sur l'enveloppe.

Faux pas au Mattiswald

Assurances ATE Randonner deux semaines à travers la Suède enneigée sur les traces d'Astrid Lindgren, tel était le projet de vacances. Les embûches ne sont pas venues d'un groupe de brigands mais d'une fracture du pied.

Par Jessica Bachmann



© Fotolia/Prtryk Kosmidier

Ni dans une grotte ni dans un hôtel de luxe: notre héroïne était impatiente de passer la nuit dans des chalets typiquement suédois.

«Être une fois dans ma vie Ronja Räubertochter, voilà qui me plairait», s'était dit l'héroïne de cette histoire, qui organisa donc une randonnée à travers la Suède hivernale. Où elle arriva avec son fidèle époux, bien confortablement en deux étapes, avec le train de Bâle via Hambourg. Après quelques derniers achats – bien ravitaillés, les aventures sont deux fois plus excitantes –, tous deux se mirent en route, direction Mattiswald, lieu de naissance de Ronja. Ils étaient heureux, tout se passait exactement comme dans leurs plus beaux rêves de vacances. Ils allaient parcourir la forêt suédoise en 13 étapes. Plutôt que dans des grottes ou des châteaux, ils dormiraient dans des cabanes simples ou des hôtels.

Tous deux avaient l'habitude de ce genre d'aventure. Ils avaient déjà plusieurs randonnées longues à leur actif, avec ou sans raquettes. Lire une boussole ou tenir compte des spécificités géographiques était un jeu d'enfant pour eux. Le froid glacial ne pouvait rien contre eux, bien équipés comme ils

l'étaient. Notre héroïne et son mari avaient tout prévu. Ou presque. À la première étape déjà, l'imprévu devint réalité: l'épaisse couche de neige masquait une racine, notre héroïne tomba et se fractura la cheville.

Se rétablir en toute quiétude

Elle comprit tout de suite que l'aventure était terminée. Empressé, son mari la conduisit à l'hôpital le plus proche. Heureusement, notre héroïne avait souscrit un carnet d'entraide ATE et elle put immédiatement appeler le numéro d'urgence. Le médecin local décrivit le cas au médecin conseil de Mediacall (la centrale d'appel de l'ATE) et discuta de la marche à suivre avec les malheureux aventuriers. La cheville étant heureusement seule touchée, l'intervention put avoir lieu sur place.

Le mari n'eut pas envie de poursuivre son voyage seul, et le couple décida donc de rentrer en Suisse avec le premier train. Si on avait demandé alors à l'héroïne comment elle se sentait, elle aurait sans doute répondu

quelque chose comme: «Évidemment, je suis déçue que ce voyage tant attendu se termine déjà. Mais je suis contente de n'être blessée qu'à la cheville et de pouvoir rentrer avec mon mari.»

Elle a sans doute apprécié aussi d'être épaulée concrètement par la centrale d'appel. Elle rassembla toutes les factures et en envoya certaines à sa caisse maladie. Le carnet d'entraide ATE pris en charge tous les frais d'annulation et de retour – y compris le coût du train prévu pour le retour. Notre héroïne put ainsi se concentrer entièrement sur son rétablissement et commencer à élaborer de nouveaux projets de vacances avec son époux. Comme la Suède leur a bien plu, ils prévoient maintenant une randonnée cycliste de Malmö à Sevedstorp. ■

Jessica Bachmann est conseillère à l'ATE Suisse et voyage volontiers en train.

Le carnet d'entraide de l'ATE

Tout en un – le carnet d'entraide ATE vous permet d'éviter de cumuler plusieurs assurances annulation. Il couvre les frais d'annulation et les incidents de voyage à la suite d'un accident ou d'une maladie en Suisse comme à l'étranger. Il vous permet de vous détendre et de savourer vos voyages. La couverture d'assurance s'applique pendant une année complète, que vous entrepreniez une randonnée en montagne périlleuse ou vous reposiez à l'hôtel, et quel que soit le moyen de transport choisi.

Le carnet d'entraide ATE existe au format

- individuel (dès Fr. 55.-)
- familial (dès Fr. 67.-)
- avec ou sans dépannage
- pour toute l'Europe ou le monde entier

Informations supplémentaires et commande:
www.ate.ch/assurances/carnet-dentraide



L'ATE a pédalé jusqu'à Rügen – ici les fameuses falaises de craie –, a traversé le nord de la Roumanie dans le train à vapeur Wassertalbahn, s'est rafraîchie dans la vallée de Prato après le tour de la nouvelle Via Alta della Vallemaggia et s'est délectée en ski de randonnée sur la Schwalmere, fabuleuse montagne qui domine le lac de Thoune.

«Voyager avec ménagement»

Texte et photos: Urs Geiser

L'organe de l'ATE est aussi, depuis longtemps, un magazine de loisirs. Du niveau de la mer jusqu'à 4153 mètres d'altitude pour saluer le Bishorn, rédactrices et rédacteurs ont voyagé tous azimuts afin de présenter des excursions et circuits à faible impact. Sur l'environnement, pas sur les souvenirs!



«La vraie grandeur de l'île se révèle en l'explorant à pied.» Cette photographie de la baie de Cavoli ouvrait un reportage sur l'île d'Elbe.

Il est toujours là, même si son logo a changé. Dans le numéro 1/2003 de Leonardo – le nom du Magazine ATE à l'époque – on pouvait voir la borne de secours de l'ACS à l'entrée du val Onsernone. Elle illustrait la toute première «randonnée» de l'ATE, qui emmenait lectrices et lecteurs chercher le soleil au sud, de l'arrêt de car postal Cratolo jusqu'à Cavigliano, en passant par l'alpage de Vii.

Nous y sommes récemment retournés, ironisant encore une fois sur le fait que même les icônes automobiles finissent par déchoir. Le reste correspondait à nos meilleurs souvenirs. Les chamois – descendants de ceux de jadis? – se trouvaient toujours là. De nouveaux sentiers de liaisons rendent encore plus variées les randonnées sur les pentes du Salmone (1559 mètres).

Si le parc national du Locarnese avait vu le jour, nous aurions foulé son sol. Nos sensations auraient été les mêmes, mais impossible d'oublier l'échec de ce projet moteur en matière de protection de la nature et de tourisme, pour une pincée de voix (2,54%).

© Peter Krebs, Karen Cordes (2^e image depuis la dr.)

Une certaine étroitesse d'esprit montagnarde avait déjà eu raison du projet de parc national Adula entre Grisons et Tessin. Le Magazine ATE, où l'on s'intéresse aux parcs naturels suisses, avait suivi leur évolution.

La nouvelle rubrique reçoit bon accueil

Les voyages font davantage qu'instruire: ils changent aussi le monde, même si ce n'est pas toujours en bien. Ils trouvaient déjà place dans la publication de l'ATE avant que les propositions d'excursions y deviennent un rendez-vous régulier, dans la rubrique culture ou dans un récit consacré à un nouveau réseau de pistes cyclables en Grande-Bretagne. On mettait bien sûr en avant les offres «maison» de via verte. Un dossier à la légèreté tout estivale a aussi incité à voyager sur les scènes de la littérature criminelle, via des critiques de livres.

La nouvelle rubrique a régulièrement reçu des éloges et des demandes de précisions. Les propositions d'excursions ont eu un grand retentissement, quand elles se sont aventurées pour la première fois à vélo dans la Franche-Comté et à pied sur la frontière entre la France et l'Italie, près de la mer, dans

Lire la suite en page 47

Ce n'était pas notre intention

Bien avant l'essor des médias sociaux, une proposition de randonnée a fait l'éloge des somptueux tapis de crocus de Rämisgummen, dans l'Emmental. Depuis lors et au grand dam des autochtones, le phénomène naturel suscite chaque printemps une invasion motorisée.

Nous clamons notre innocence, car notre principe n'a jamais changé: toutes nos recommandations doivent être accessibles ou faisables à pied, à ski de fond ou de randonnée, à vélo ou en bateau, en taxi alpin ou en téléphérique, mais dans tous les cas sans véhicule privé ni billet EasyJet. Même quand la destination est Dublin ou le phare le plus au nord de l'Europe continentale.

L'histoire des crocus et d'autres récits mentionnés dans le texte peuvent être lus ou relus sur www.ate.ch/magazine

Sens et naissance des bons récits de voyage

En pleine expansion, la mobilité liée aux loisirs soulève des questions. L'ATE s'est toujours souciée de proposer des excursions respectueuses de l'environnement. Ses propres rubriques de voyage servent-elles la cause? Posons la question à celui qui est sûrement le mieux placé pour répondre.

Peter Krebs, pourquoi des reportages de voyage et conseils d'excursions dans un magazine comme le nôtre?

Ils sont nécessaires pour donner aux personnes qui rêvent d'évasion de meilleures idées que réserver une croisière ou brûler vingt litres aux cent avec un camping-car. Ce type de voyages cause de grands dommages. Les suggestions du Magazine ATE ont pour vocation d'inspirer à voyager différemment. Le mieux, c'est quand les gens nous disent que nous leur avons permis de passer des vacances inoubliables et de faire des découvertes.

Comprends-tu que les pages «voyages» puissent paraître moins importantes que les préoccupations politiques de l'ATE?

Pas vraiment. Les lectrices et lecteurs veulent s'informer sur la politique des transports, et les voyages ont également une pertinence politique. Si l'ATE s'abstenait de faire des propo-

sitions, les gens ne se cloîtraient pas, mais chercheraient des idées ailleurs. J'ai autant de plaisir à écrire des papiers politiques que des récits de voyage. La polyvalence fait la force d'un magazine.

As-tu rencontré des résistances au moment d'étendre considérablement la rubrique?

Très peu à la centrale à Berne, au début. Certaines sections ont émis des réserves, parfois avec pertinence, parfois en donneuses de leçons.

Comment définirais-tu un bon récit de voyage?

L'idéal est de pouvoir tirer profit de sa lecture même sans accomplir le voyage, parce que l'on aura appris quelque chose sur la destination, avec un texte agréable. Pour moi, la tournure et le style comptent autant que le contenu. Comme n'importe quel texte, un bon récit de voyage demande du travail et

des recherches: il ne suffit pas de se balader en prenant quelques notes et photos, puis de se mettre au coin du feu pour rédiger ses expériences à la première personne.

À tes yeux, les voyages de presse et le journalisme indépendant sont-ils compatibles?

J'évite les voyages organisés. Un peu à cause de la dépendance économique qui peut en découler, mais surtout parce que tout recevoir sur un plateau émousse l'assiduité et l'attention. Cela ne donne pas de bons récits. J'ai toujours tenu à suivre mon propre programme, même lorsque l'hébergement m'a été offert.

Pour conclure, quel serait ton conseil de routard?

Suivez votre propre chemin, soyez critique vis-à-vis des critiques, et ne partez pas en voyage juste pour fanfaronner dans votre tribu et sur les réseaux sociaux. ■

Peter Krebs, journaliste bernois, a été rédacteur en chef du Magazine ATE de 2007 à 2012. Il écrit des livres de randonnées. Président de l'association Sentieri Ossolani, il participe à la restauration de sentiers pédestres dans les vallées de l'Ossola (sentieriossolani.ch).

Quelques temps forts

En France, à vélo

Si on lui demande quel récit de voyage il a préféré dans le Magazine ATE, Peter Krebs fouille dans sa mémoire. Il finit par répondre qu'il y en a plusieurs, courts et longs, mais qu'il a toujours trouvé spécialement riches les excursions à vélo en «France profonde».

Pour commencer, Peter a emmené ses lectrices et lecteurs dans son circuit de 550 kilomètres entre Mâcon et Cahors (n° 3/2008), en les avertissant: «La France est une nation cycliste particulière. Ici, la bicyclette est appelée «petite reine», mais elle est traitée comme une servante si ce n'est pas un vélo de course qui fait le Tour de France.» Pourtant, l'Hexa-



Sur ce terrain, Peter Krebs et sa petite reine sont dans leur élément.

gone reste le plus beau pays à parcourir à vélo, grâce à ses innombrables routes secondaires à faible circulation et à ses cols absents des guides touristiques. «Il faut les découvrir soi-même, c'est un flair que l'on acquiert avec le temps. Ils conduisent aux secrets de la France profonde, cette France rurale qui vaque à ses occupations loin des feux de Paris et qui, telle une fleur méconnue, dévoile aux voyageurs de passage un charme tout particulier.»

D'autres rédactrices et rédacteurs de l'ATE parviennent à des conclusions similaires après avoir pédalé entre la Méditerranée, l'Atlantique et la Manche. Tout cela représente un grand nombre de récits qui, une fois réunis, pourraient déboucher sur une belle publication. Pour le 50^e anniversaire de l'ATE? ■



La joyeuse équipe de la cabane Rivetti, dans les Alpes bielloises, en juillet 2011.

À pied jusqu'à la mer

La discipline numéro un dans les pages «voyages» est la marche à pied, de la promenade au bord d'un lac à la randonnée sur une arête. Le plus long parcours décrit suivait l'arc alpin, des vallées de l'Ossola jusqu'à Vintimille. Le numéro 3/2013 déclarait sa flamme à la GTA – la Grande Traversata delle Alpi, «régional piémontais pour qui privilégie la grande

randonnée et les dénivelés» –, mais aussi aux personnes qui ont croisé la route de l'auteur et de ses camarades de randonnée.

«Existe-t-il meilleur moyen d'apaiser le mal du pays que d'avancer pas à pas, avec des heures à profusion pour faire des rencontres qui ouvrent de nouveaux horizons?» Bien sûr que non! On ne fera jamais assez de publicité pour cette tentative exemplaire d'encourager le tourisme doux dans une région périphérique. ■

Le train plutôt que l'avion

L'ATE a publié une carte générale montrant l'efficacité du train pour relier plus de 60 villes d'Europe. La carte indique les meilleures liaisons ferroviaires, plus confortables et parfois moins chères que l'avion, et la quantité de CO₂ émise par chaque moyen de transport.

Le projet «Youth Alpine Interrail» (Magazine ATE 4/2018, pp. 15 et 40/41) préfère aussi le train à l'avion. Il a pour vocation de sensibiliser sur la protection des paysages alpins et d'encourager les jeunes à découvrir les Alpes en transports publics. Camille Marion, rédactrice à l'ATE, a été l'une des cent jeunes à participer à la première édition durant l'été 2018. Son reportage sur les Alpes au fil de l'eau lui a valu un prix lors du concours narratif. Le bilan du projet est très positif – une seconde édition aura lieu cet été. ■

Éditions consacrées aux voyages

Le numéro 3/2008 fut le premier d'une série consacrée aux voyages. Il révélait notamment «où la Suisse se jette à l'eau», décrivait des randonnées du Plateau helvétique aux îles Éoliennes, suggérait un aller et retour Bâle-Moscou en train, prenait le car postal pour faire du paddle et déplorait l'asphaltage des chemins de randonnée, sous le titre «Le pays a besoin de sentiers neufs».

Pour promouvoir une mobilité (de loisirs) écologique, on doit trouver des idées correspondant à la devise d'alors, «voyager avec ménagement», et se soucier de l'infrastructure. Ce qui pourrait vite nous ramener à la politique. ■





Vue depuis le versant sud de la Balladrum sur la crête encore enneigée. Cette balade fera partie d'une série consacrée aux excursions transfrontalières entre la Suisse et ses voisines. À droite: des bouleaux en contre-bas de l'Alp Vii.

Suite de la page 45

la vallée de la Roya. Bien sûr, il nous arrive de nous égarer, ce qui n'échappe jamais à nos lectrices et lecteurs. Par exemple pour nous rappeler que le lys martagon n'est pas une orchidée, ou que l'on ne parle pas de la Dent, mais des Dents de Morcles. Justifiées ou non, les réclamations permettent le dialogue.

Éclairer et divertir

L'arrivée de Peter Krebs à l'ATE a également marqué le début d'une nouvelle ère. Auparavant, avec son équipe, il avait hissé le «Via» des CFF au niveau des revues spécialisées dans les loisirs. Les pages du Magazine ATE se sont alors ouvertes aux carnets de voyage, sous la plume de notre rédaction comme celle d'autrices ou auteurs de renom. Les récits ont eu pour décor quasiment tous les cantons et points cardinaux de l'Europe.

Sensible à la tendance aux escapades citadines, le Magazine ATE a visité Vienne et Berlin, Nantes et Lyon, Olten et Morges, Gênes et Bologne, pour citer seulement quelques villes. Peter Krebs s'est en outre frotté à l'essai, dissertant sur le sens profond et la nature de la randonnée pédestre, sur l'histoire étonnante du bâton de marche ou sur son coup de foudre pour le vélo de course.

Maia, Barbescio et Balladrum

Revenons à notre point de départ, et plus précisément de l'autre côté de la vallée, pour une randonnée à travers l'étrange paysage entre

Losone et le lac Majeur. Collines boisées et petites vallées sillonnées de cours d'eau, surprenantes têtes rocheuses, étangs et marais caractérisent le décor. Un réseau de sentiers le traverse et permet de randonner, flâner ou courir des heures durant, toute l'année. Sauf peut-être certains soirs d'été suffocants, quand des nuées de minuscules vampires ailés gâchent tout plaisir.

Un excellent point de départ et d'arrivée est le grotto Raffael, à Losone. À sa droite commence le sentier de randonnée officiel; à sa gauche, un panneau d'information avec plan d'ensemble marque le début d'un autre chemin. Tous deux mènent à la réserve forestière Maia, laissée sans intervention humaine. Optimiste, la carte indique le périmètre provisoire du parc national.

Nous conseillons l'itinéraire suivant: prendre le sentier de gauche jusqu'à l'étang de Mondrigo, descendre brièvement, monter en direction de Maia – de préférence par la crête de la colline –, puis redescendre jusqu'au rocher rouge de Barbescio pour le contourner ou, encore mieux, le gravir. Cette falaise fera aussi le bonheur de qui aime grimper en famille.

Viennent ensuite Lauro, Zelindo ou la Risata: non plus des reliefs, mais des grotti dans le petit village d'Arcegnò. Après cette étape, il est très agréable de partir à l'assaut de la colline de Gratena, et surtout celle de Balladrum, la plus haute de la région, avec



ses 483 mètres. Le panorama y vaut celui d'un sommet, bien que la route de Ronco sopra Ascona (ligne de bus 314) passe seulement 80 mètres plus bas. Quand fleurissent ses innombrables bruyères, la Balladrum arbore une coiffe rose-pourpre.

Il faut à peu près une demi-heure pour descendre vers la montagne d'Ascona, le fameux Monte Verità. Le chemin le plus confortable est celui de gauche. Celui du côté lac propose un terrain de randonnée en montagne et des balcons rocheux qui révèlent le caractère sauvage d'Ascona. La topographie et la nature sont assurément dignes d'un parc national. D'ailleurs, les Asconesi avaient clairement voté «oui» pour ce dernier. ■

Urs Geiser est rédacteur de la première heure pour les pages voyages du Magazine ATE et prouve sa résistance à l'eau froide à la page 44.



Sur les hauts du Vully, le sentier bordé de vignes offre un joli coup d'œil sur le lac de Morat.

© Camille Marion

Saison du vélo: Deux parcours printaniers

En février, alors que le printemps pointait déjà le bout de son nez, nos rédactrices ont réalisé chacune une sortie à vélo. La première a roulé autour du lac de Morat, la seconde a pris son vélo de course pour un tour de niveau modéré passant par le Längenberg et le Belpberg.

Par Camille Marion et Nelly Jaggi

Autour du lac de Morat...

Ceux qui ont déjà participé au Slow Up du lac de Morat connaissent la balade agréable qu'offre ce magnifique rivage. Mais pour les 364 jours de l'année où les routes ne sont pas réservées aux deux-roues, il est préférable d'emprunter les itinéraires officiels. Le chemin est moins plat, mais il offre de superbes étapes.

Depuis l'an dernier, les offices du tourisme de la région du lac de Morat, d'Avenches, d'Estavayer-le-Lac/Payerne et de Moudon proposent une carte illustrée pour encourager le cyclotourisme. On y retrouve les itinéraires balisés pour les vélos, agrémentés de nombreux points d'intérêt qui jalonnent ces parcours.

Profiter de la vue

La promenade commence dans la jolie cité médiévale de Morat. On prend le temps de

parcourir la rue centrale, pavée et accueillante. À l'ombre des arcades qui la bordent, de nombreux restaurants proposent une vaste sélection de plats d'ici et d'ailleurs. Leurs terrasses ensoleillées invitent à la détente, mais ce n'est pas le programme! On passe la porte de Berne avant de descendre en direction du lac. On rejoint alors l'itinéraire 480, boucle de 28 kilomètres.

À la sortie de Muntelier, on bifurque sur la gauche pour emprunter un petit chemin de gravier, au cœur de la forêt. À l'ombre de hauts arbres, on pédale avec plaisir accompagné par le chant des oiseaux. Après quelques kilomètres, le sentier émerge des feuillages au cœur du petit village de Sugiez.

On enjambe le canal de la Thielle avant d'entamer le plus grand dénivelé du par-

cours. Les propriétaires d'un vélo électrique seront probablement plus à l'aise dans les lacets escarpés qui mènent au Mont Vully. Au sommet, une pause est nécessaire, ne serait-ce que pour admirer le coup d'œil! Le Seeland s'étend à perte de vue et, au pied de la colline, la surface du lac de Morat reflète les rayons du soleil printanier. Au loin, on perçoit le sommet des Alpes et des Préalpes, encore saupoudrées de blanc.

Histoire et café

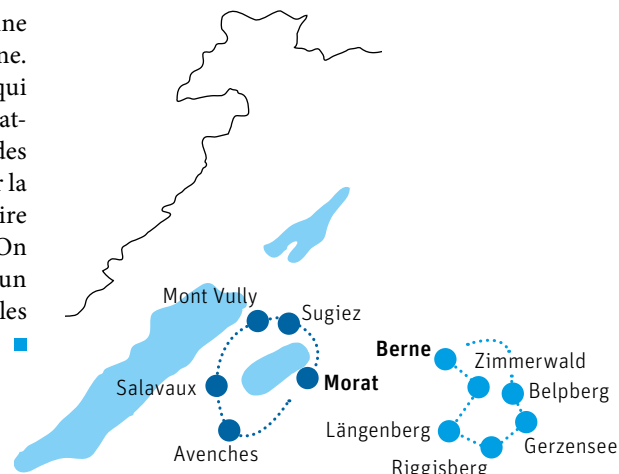
Le Mont Vully a joué un rôle important à diverses périodes de l'histoire. Au 2^e siècle avant J.-C., les Helvètes celtes y érigèrent un oppidum cerclé d'un rempart dont on peut aujourd'hui voir une reconstitution partielle. Les plus jeunes apprécieront la visite

des grottes de la Lamberta, réseau de galeries creusées dans la molasse par l'armée suisse lors de la Première Guerre mondiale.

On remonte en selle pour traverser les villages du Vully. Des sommets de ce paysage vallonné, les vignes courent jusqu'au bord de l'eau. À l'église de Cotterd, au-dessus de Salavaux, on jette un dernier coup d'œil sur le panorama avant de se jeter dans la descente qui conduit jusqu'à l'embouchure de la Broye. Grâce à des récents travaux de renaturation, l'endroit a été redessiné et transformé en un vaste delta naturel.

Les derniers kilomètres longent la route principale et permettent de rejoindre le camping et la plage d'Avenches. Il vaut la peine de prendre le temps de visiter la cité romaine. On se laisse guider par l'odeur de café qui s'échappe de l'usine Nespresso avant d'atteindre le cœur de la ville. Après la visite des vestiges historiques, il est temps d'attaquer la dernière partie du parcours, sur l'itinéraire 99 joliment nommé «Route du Cœur». On traverse Faoug, puis Greng en profitant d'un dernier coup d'œil sur le lac et les vignobles du Vully avant de rejoindre Morat. ■

Les deux itinéraires parcourus
Plus d'informations et cartes détaillées
sur www.suissemobile.ch



...et sur deux collines près de Berne

Il fait étonnamment chaud en ce jour de février. Les champs sont encore recouverts de neige, mais les routes sont sèches et dégagées. La journée idéale, en somme, pour la première sortie à vélo de course de la saison. Cela ne vous intéresse pas, car vous pensez que faire du vélo de course est fatiguant et nécessite un équipement coûteux? Absolument pas. Le parcours présenté – empruntant exclusivement des routes goudronnées – convient aussi bien pour une demi-journée d'excursion en t-shirt et sur-ventement que pour une balade à vélo électrique.

Le point de départ est la ville de Berne. On démarre sur l'itinéraire 62 de SuisseMobile en direction de Schwarzenburg. Le fait de rouler à travers le trafic de l'agglomération de Köniz – malgré une allure de 30 kilomètres à l'heure sur la route principale – n'offre qu'un plaisir limité. La montée vers Schlieren s'effectue, par conséquent, sur une piste cyclable séparée. Après un court tronçon sur la route principale en direction de Riggisberg, on poursuit sur l'itinéraire à vélo vers la gauche en montant jusqu'à Kühlewil. Peu avant Zimmerwald, je savoure la première petite descente: à gauche se dresse la station d'écoute du Service de renseignement de la Confédération, à droite je jette un premier regard sur le magnifique paysage alpin.

Entre Niedermuhlern et Riggisberg, je quitte l'itinéraire 62 et suit la route principale jusqu'à Riggisberg. J'atteins le Längenberg, une crête de 11 kilomètres de long qui s'étend à l'ouest de Kehrsatz jusqu'à Riggisberg le long de la vallée de la Gürbe, défi relevé!

Le second arrive sans attendre

Ceux qui aiment prendre le temps boivent un café ou mangent un petit morceau à Riggisberg.

Pour les cyclistes amateurs de culture – et correctement vêtus –, je recommande la visite de la Fondation Abegg (ouverture de la saison le 28 avril), qui propose de passionnantes expositions sur la création artistique autour du textile.

Mais remontons en selle: au départ de Riggisberg, je poursuis sur la route principale en direction de Berne. Ceux qui souhaitent atteindre le Belpberg doivent impérativement prendre la bifurcation vers Thoune, sur le chemin à travers la forêt. Après la descente vertigineuse jusqu'à la Gürbe et une petite portion de plat, j'attaque l'ascension vers Kirchdorf et Gerzensee.

Ceux qui, après une chaude journée, aimeraient se baigner dans le lac de Gerzensee seront déçus: le lac est une réserve naturelle. Aucun chemin piéton ne permet d'accéder à la rive, seuls les habitants des communes avoisinantes peuvent utiliser les deux zones de baignade. Pour tous les autres, il existe une fontaine avec de l'eau fraîche à une centaine de mètres après l'ascension, en direction de Belpberg.

Prudence dans la descente

Sur le parcours par le Belpberg, deux options s'offrent à nous: prendre à gauche autour du point culminant en traversant Hostetten ou prendre à droite en passant devant les deux hameaux aux drôles de noms Vorderer Chlapf et Hindere

Chlapf. Je choisis la seconde – le dénivelé est réparti de manière plus régulière. La prudence s'impose lors de la descente vers Belp. Pas seulement parce qu'il s'agit de ma première sortie de la saison, mais surtout parce que le parcours est étroit et sans visibilité.

À partir de Belp, on emprunte des pistes cyclables pour rentrer à Berne. De retour à la maison, mon compteur affiche 50 kilomètres et près de 1000 mètres de dénivelé. À ceux qui souhaiteraient rallonger le parcours, je conseille, une fois à Gerzensee, de faire une boucle qui mène à Uetendorf (itinéraire de Belpberg 361). Ceux, en revanche, que le dénivelé rebute, peuvent tout simplement emprunter l'itinéraire 74 à travers la vallée de la Gürbe (pas totalement goudronné), à la place d'une des deux collines. ■



À l'approche de Zimmerwald, on profite d'une vue imprenable sur les Alpes.

Qui est
responsable?



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

Pour une mobilité
d'avenir

ate



La tour de l'Horloge se dresse sur le Schlossberg au milieu de la ville. / Le pont de l'île Aiola sur la Mur abrite également un café.

CONCOURS

Une ville culturelle germanophone

Nous recherchons une destination européenne, située dans un pays voisin de la Suisse. Pour s'y rendre, l'idéal est de monter à bord du train de nuit en début de soirée. On se réveille le lendemain matin au cœur d'une magnifique cité, la plus peuplée du pays après la capitale. On y découvre un cadre très agréable où la nature est à l'honneur. La ville s'est développée autour d'une colline verdoyante au sommet de laquelle trône la tour de l'Horloge. Elle offre une vue superbe sur les toits, la place principale et la rivière qui serpente en contrebas.

La vieille ville, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, témoigne d'un riche

passé. On y admire des façades baroques, des ruelles médiévales qui s'ouvrent sur des petites cours intérieures aux influences italiennes. La cathédrale Saint-Gilles fait partie des visites incontournables. Si son aspect extérieur peut sembler modeste, l'édifice réserve en son intérieur un riche décor.

Mobilité douce

Dans cette ville estudiantine et animée, on se promène volontiers à pied ou en transports publics. Le tram est gratuit dans le périmètre du centre-ville. Les voitures ont été proscrites de la plupart des ruelles, constituant l'une des plus anciennes zones piétonnes d'Europe.

Malgré sa grande taille et ses plus de 280 000 habitants, la ville que nous cherchons a su conserver son esprit authentique et son charme pittoresque. Que ce soit sur les berges boisées de la rivière ou au cœur des nombreux parcs que compte le centre-ville, les options ne manquent pas pour profiter de la nature.

Culture et artisanat

Art, histoire, architecture, sciences; la ville que nous cherchons compte de nombreux musées. Désignée capitale européenne de la culture en 2003, elle est connue pour son musée d'art moderne au design original. Le bâtiment futuriste aux allures de vaisseau spatial, surnommé «our friendly alien», propose des expositions d'art contemporain.

La cité est également reconnue pour son soutien aux artistes et aux artisans. Ville UNESCO du design en 2001, elle célèbre cette industrie en organisant chaque printemps le «mois du design». Au centre-ville, de nombreuses échoppes invitent à découvrir et à encourager le travail créatif de ces artistes.

Camille Marion

À GAGNER:

Deux vélos pliables Brompton d'une valeur de Fr. 1250.-



Le Brompton est aussi puissant qu'un vélo de ville de haute qualité et aussi flexible que seul un vélo pliant de haute qualité peut l'être. Gagnez l'un des deux vélos de la marque Brompton (M1E, H1E ou S1E) d'une valeur de Fr. 1250.-. Si vous le souhaitez, vous pouvez les compléter avec des options et accessoires.

Réponse du dernier numéro:

en 2019, l'ATE célèbre ses 40 ans.

Prix offert par

CANYON
SWISS

La gagnante du vélo électrique est Monika Käufeler de Kirchdorf (AG).

De quelle ville s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse d'ici au 10 mai 2019 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.

LOGEMENT

A vendre en **Alsace, Sundgau**: Maison de colombages. Chauffage à pellet centrale, Toiture 2015, verger biologique grange / garage, près d'EV6 info@clic.li

À vendre à Corfou / Grèce
calme, petit **complexe de vacances B&B**
avec une belle vue mer.



Maison principale, 4 bungalows, piscine, jardin emplacement avec des oliviers. Idéal pour dédié Hôtes, amoureux de la nature, abandonnés, familles élargies
Tel. 079 225 34 43.
www.elaionas.ch

VACANCES EN SUISSE

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.

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

Locarno-Minusio: Eco-maisons Appts. Studios, vue lac, piscine chauffée, calme. Tél.091 743 16 10 www.paganetti.ch

Lenk: App. vac. 5½- et 2½-pces. (voir sous www.chaletambueggli.ch). Nous nous réjouissons de votre appel! Tél. 031 301 20 40

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

Appartement douillet, 3 pieces, dans **Fêrme au Locle/NE.** Randonnées, vélo, etc. www.crozot.ch / Tél. 079 924 35 43

Vacances en nature pure à Sertig / Davos: Un Chalet privé et familial à bel emplacement à louer. www.davos-sertig.ch

Prättigau (GR), Jenaz: appartement B & B pour 1-2 pers., info + réservation www.ferienwohnung-vela.ch

Chardonne: chambre pour 2-3 pers, situation exceptionnelle, vignes, lac, ballades etc philcosa@gmail.com



Bienvenue à la maison d'hôte conduite selon critères écologique. Petit-déjeuner buffet bio - Lieux d'énergie Le paradis des cyclistes et des randonneurs ! Offres de printemps sur ma website

www.casa-ambica.ch, info@casa-ambica.ch
CH 6672 Gordevio, Vallemaggia Tel. 091 753 10 12

Vairano sur le lac Majeur: appartement de vacances pour 4 pers. Très bien situé avec vue panoramique sur le lac et avec piscine. www.ferienwohnung-gemelli.ch

Tessin proche Lugano, 1½ p. Pelouse, pergola, place grillade sauna avec douche dehors Familles: chambre suppl. possible Tél. 076 462 81 86 - www.casa-cagiallo.ch

Directement sur le lac entre P. Ronco-Brissago App. vac. 2-4 P., transports publics à 3 min / arrêt de bus CRODOLO déjà occupé aux semaines 28-32 crkumli@bluewin.ch

Gruyère: Bed & Breakfast à la ferme, cadre magnifique. Atelier de poterie et vélos gratuits! www.bnb-gruyere.ch

Santa Maria / GR rénovée en douceur maison / app. Grisons pour 2 à 8 personnes. Beaucoup d'espace pour les vélos, etc. sites.google.com/site/plattamala48

Détente dans le Jura? Accueillante chambre d'hôtes avec magnifique jardin. www.bnb-jura.ch, Tél. 079 758 93 17

Brione dans la vallée de Verzasca: Nouvel appartement pour 2-4 personnes avec grand patio. Téléphone 079 746 53 85 rohrer-camenzind@bluemail.ch

Malcantone/TI: Appartement de vacances pour 2-4 personnes à louer à Pura. Tél. 091 606 38 81 www.casalibella-pura.ch



Elever des cochons d'Inde et des lapins en toute bonne conscience! Respectueuse de l'animal - produits socialement. kleintierstaele.ch

Vacances dans la **vallée de Onsernone** - Baignade dans la rivière de montagne Isorno. **Deux maisons rustiques** à louer dans un hameau sans voiture. www.mosogno-sotto.ch

Hôtel-Séminaire à Rhodania Albinen (VS) vacances, semaines de randonnée, cours aux herbes, stage au jardin des herbes médicinales, semaines de musique, concerts, bistrot 079 345 76 61 www.hotelrhodania.ch

VACANCES À L'ÉTRANGER

Cinque Terre, Manarola; à 50 m de la côte, maison 4 pieces pittoresque, terrasse, 6 lits, dès Fr. 1040.- /semaine, Tél. 052 242 62 30 www.manarola.ch

Belle Rustico à **Val Prino Prelà, Ligurie,** à louer pour 3-6 personnes. Petit hameau calme. Vue sur la mer. Accessible par les transports en commun. Plus information 079 698 23 82

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

Lac d'Orta, Italie: farniente, rando, dolce vita, appartement vacances privés pour 2-6 personnes, de 290-660 €/semaine, non fumeurs, chiens bienvenus. Tél. 079 208 9 802; www.ortasee.info

Bourgogne: Maison 18e siècle. Appartement 2,5 pieces. central, calme, cour, jardin, vélos, nature, culture, vin. Tél. 076 589 60 43 / 0033 38 591 187 2. Photos: www.maisonrose.ch

Côte d'Azur - La Croix Valmer: 600 m de la mer, maison à 8 lits, avec un grand jardin, cheminée, desserte TP. kkmarti@bluewin.ch, Tél. 079 514 69 57

Ischia: maison vacances pour 1-5 personnes. Jardin avec vue s/mer et s/village pittoresque de Sant'Angelo. Prox. bus et plage. Info: cenezian@bluewin.ch ou Tél. 044 840 23 28 / 076 340 23 28

Maison de vacances à la Saône (F) max. 10 p. / 2.5 h. de voiture de Bâle dès CHF 550.- / semaine 044 860 47 15 dieterliechti@hispeed.ch

Lac Majeur, Italie: Maccagno al Lago Maggiore, maison vac. 5 pers. Soleil, splendide jardin avec accès lac, terrasse côté lac, baignades, surf, voile, rando, magnifique vue sur le lac et les châteaux de Cannero. En train (arrêt Maccagno) ou en voiture, 2 place parking privé. Informations: Tél. 041 310 12 22 ou www.casa-al-lago-maggiore.ch

TOSCANE / Suvereto: vacance dans une **maison de campagne** bien entretenue, nature, calme, randonnée, vélo, culture, près de la mer. www.prata-suvereto.ch, T. 079 356 83 66

Sud France. Mas confortable avec piscine pour 9 personnes, en pleine nature, animaux bienvenus. www.aiguallier-bernas-montclus.fr

Provence: Uchaux (Avignon + Ardèche à 30 min), maison avec piscine, pinède, et 8 lits, basse saison Fr. 600.-, haute saison Fr. 1100.-, 079 328 59 20, lauranlachat@sunrise.ch

île grecque de Syros (Cyclades) Vieille ville, maison traditionnelle, vue sur mer. Festivals, randonnées, plages sublimes. www.kaparihomesyros.com

SAVOIE, proximité Aix-les-Bains. Maison rénovée à louer pour 4-6 personnes. Vue sur le lac du Bourget. Terrasse et jardin. Plage à 200 m. Voie verte pour vélos. Ballades. Tennis 3 km.

A vendre maison de campagne bien entretenue avec dépendance en Toscane. Lieu de repos et lieu de pouvoir dans la nature intacte. Vieux arbres, oliveraie, endroit dégagé. Près de Massa Marittima, 30 minutes de la mer. Contact: anderhi@bluewin.ch (Hilde Anderegg)

Apprendre l'anglais et faire de la randonnée dans le Lake District (GB): 14. - 27. 7. 2019. Améliorez votre anglais et apprenez de belles compétences de pays se connaître. Téléphone 052 625 86 68 www.englishadv.com

Bourgogne, tout près de Cluny et de Taizé, à 300 m. de la Voie Verte (73 km de piste cyclable entre Mâcon et Châlon-sur-Saône). 3 gîtes-appartements récemment créés dans un moulin rénové. Cuisine, espace, tout confort. Très tranquille, jardin/terrasse. Tél. 0033 673 18 34 31. Description complète: www.moulindemerz.fr

Le Magazine ATE 2019:

Délai d'insertion	Parution	
3n°	13.05.2019	13.06.2019
4n°	19.08.2019	19.09.2019
5n°	07.10.2019	07.11.2019

Renseignements et commande:

ATE Association transports et environnement
Annonces Magazine ATE
Case postale
3001 Bern
Tél. 031 328 58 38
annonces@verkehrsclub.ch
www.ate.ch

Adresse directe pour commandes des petites annonces:
www.ate.ch/annonces

«Les rues sont devenues bien plus agréables et plus sûres.»



STÉPHANIE PENHER

Se rencontrer, un plaisir sans limite

Les zones de rencontre ont du succès. Elles permettent la cohabitation des enfants qui jouent, des voitures et des vélos, tout en favorisant le bon voisinage et la sécurité routière. Les rues se muent en lieux de retrouvailles, d'échange ou de fête. Dans les zones de rencontre, la vitesse est limitée à 20 kilomètres à l'heure et la priorité va aux piétons, qui disposent de tout l'espace de circulation, à condition de ne pas gêner inutilement le trafic.

Aujourd'hui, lorsque les habitantes et habitants d'un quartier demandent la création d'une zone de rencontre, la commune examine le projet et, si elle l'approuve, en assure la concrétisation. Quand j'étais au Parlement de la ville de Berne, j'ai réclamé un projet pilote qui fonctionnerait dans l'autre sens, où l'impulsion viendrait non pas de la population, mais des autorités. La ville de Berne a franchi le pas: la première zone de rencontre de grande ampleur en Suisse a vu le jour dans le quartier de Burgfeld, au nord de la ville, juste à côté de la commune d'Ostermundigen.

Ici, on a étendu et fusionné des zones de rencontre existantes pour en faire une seule. L'extension a avalé huit places de stationnement sur cent vingt. Les rues en question sont devenues

bien plus agréables et plus sûres. Et cette première dans notre pays fait déjà école: le service municipal de la circulation planifie d'autres zones de grande envergure.

En tant que politicienne des transports et mère de famille, la qualité des zones de rencontre me tient à cœur. Il vaut mieux en créer de plus vastes et continues que beaucoup de petites, difficiles à distinguer dans la forêt des panneaux de signalisation.

Ces zones permettent aux enfants de se déplacer en toute sécurité sur de longues distances. On peut y entreposer des jeux ou y aménager des endroits pour s'asseoir et papoter, sans incitation à la consommation. Le quartier de Burgfeld prouve que ce besoin existe. Auparavant, il y avait peu de possibilités de jouer, et de nombreuses entrées de maison donnaient directement sur la rue, sans trottoir. Maintenant, enfants, ados et adultes animent la vie de quartier. Se rencontrer est – au contraire de la circulation automobile – un plaisir sans limites dans les villes.

Stéphanie Penher est responsable Politique des transports et communication à l'ATE. Elle vit dans un quartier bernois qui sera bientôt dans une zone de rencontre continue.

ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. www.magazine-ate.ch. 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: Jessica Bachmann, Ruedi Blumer, Urs Geiser, Stéphanie Penher, Laura Schmid, Christine Steinmann, Martin Winder. Sections: Camille Marion. Annonces: 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: 71 521 (français 14 441, allemand 57 080). Prochaine édition: 13 juin 2019. Remise des annonces: 13 mai 2019. Renseignements: tél. 031 328 58 40.

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.

Ce magazine est emballé sous un film plastique qui tient la comparaison avec une enveloppe en papier recyclé d'un point de vue environnemental. Cependant, le papier recyclé n'offre pas la même protection et entraîne plus souvent des dommages aux journaux.

imprimé en
suisse

MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



PROCHAIN NUMÉRO

Atterrissage forcé

À l'heure où l'urgence climatique résonne dans la rue et dans les médias, la mobilité doit être repensée. En Suisse, le secteur des transports produit environ 40% des émissions de CO₂ et le trafic aérien pèse particulièrement lourd dans la balance. C'est le thème du dossier de la prochaine édition du Magazine ATE. Quelles sont les idées reçues sur le trafic aérien et son impact environnemental? Que se passe-t-il au niveau politique, en Suisse? Quelles sont les alternatives? À l'approche des vacances d'été, les pages «voyages» vous invitent à quitter la Suisse à pied, à vélo ou autrement.



Vos biens ménagers
sont-ils
bien assurés?



Cambriolage – quelle expérience détestable!

L'assurance ménage de l'ATE protège vos biens. Combinez-la avec une assurance responsabilité civile privée et vous bénéficierez d'une couverture en cas de dommages causés à des tiers. Une protection d'assurance optimale dont on aurait bien tort de se passer!

Accédez immédiatement à nos services:

- par tél. au 031 328 58 22 ou
- par internet à l'adresse www.ate.ch/menage et www.ate.ch/responsabilite

Pour une mobilité
d'avenir

ate

TÉLÉCHARGE
L'APPLI



MERCREDIS DU VELO .CH

*Gagne à tous
les coups!*



**PLUS DE 500
PRIX À GAGNER**

**PAR EXEMPLE
UN STROMER
D'UNE VALEUR DE CHF 7600.-**

PLUS D'INFOS: MERCREDISVELO.CH



UNE ACTION DE :

**PRO VELO
SUISSE**

PARTENAIRE DE PROJET :

ENGAGEMENT
UN FONDS DE SOUTIEN DU GROUPE MIGROS

AVEC LE SOUTIEN DE :

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la santé publique OFSP

panter



suisse énergie
Notre engagement : notre futur.