

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ FUTURE

Un pour tous

Comment partager influence
notre mobilité

Page 18



Pour une mobilité
d'avenir



Passion pour les vins bio d'exception


Carton de dégustation Vins bio d'exception

 D'Espagne

Albet i Noya, Lignum Negre 2015

Unique, harmonieusement fruité

CHF 14.80 par bouteille

 D'Italie

Gulfi, Nerojbleo Nero d'Avola 2013

Illustre cru de Sicile, 94 Pts. Vinous!

CHF 19.80 par bouteille

 De France

Clos du Caillou, Rhône 2015

Cru issu de vieilles vignes, 92 Pts. Parker

CHF 21.00 par bouteille



Carton de dégustation (6 bout.)

Vins bio d'exception

seulement **CHF 90.00**

(au lieu de 111.20), port incl.

Pour commander

En ligne www.amiata.ch/ate

Renvoyer le bon sans timbre

Par tél. 071 250 10 15

Un plus pour les membres de l'ATE:

Vous économisez CHF 21.20

et profitez de la livraison offerte.

amiata

Langgasse 16, CH-9008 St. Gall

Tél. 071 250 10 15, Fax 071 250 10 18

info@amiata.ch, www.amiata.ch



Matteo Catania, Gulfi, Sicile

«La terre est notre capital. C'est pour cette raison que la culture biologique s'impose comme une évidence pour nous. Chacun de nos vins révèle son propre terroir et est élaboré en conséquence.»

Les vignerons de Gulfi comptent parmi les principaux producteurs de Nero d'Avola.



Les vins bio d'exception, issus de petites et moyennes exploitations familiales, sont la passion d'amiata. Depuis de nombreuses années, nous soignons les contacts avec les vignerons partenaires, qui cultivent leurs vignes dans le respect des critères de production biologique, et qui adoptent un pressurage doux en cave.

gebana est pionnière du commerce équitable en Suisse. Elle est née du mouvement des „femmes des bananes“ qui s'engageait pour des meilleures conditions de travail dans les plantations de bananes depuis les années 1970.

Aujourd'hui, nous avons des entreprises partenaires sur place en Afrique, en Amérique du Sud et en Europe du Sud, et nous sommes en contact direct avec des familles d'agriculteurs et des petites entreprises de transformation. Nous nous engageons sur le long terme et investissons sur place dans l'emploi et la durabilité écologique.

Les produits frais biologiques des petits paysans grecs sont envoyés directement de la récolte à votre domicile. Les fruits de haute qualité sont moissonnés seulement quand ils sont parfaitement mûrs et envoyés ensuite immédiatement à vous.

- ✓ Culture biologique
- ✓ Qualité la meilleure
- ✓ Voies commerciales directes
- ✓ Production par des petits paysans
- ✓ Commerce équitable
- ✓ Livraison à la maison



Veuillez noter également notre offre Bonus ATE à la page 28.

Chère lectrice, cher lecteur



J'ai vécu pendant près de dix ans en Italie, plus précisément dans l'arrière-pays de Grosseto, le chef-lieu de la province du même nom en Toscane. C'est là que se trouve l'atelier d'Irrio Tommasini,

l'un des derniers artisans à souder lui-même les cadres en acier de ses vélos. Plutôt qu'un bolide technologique en fibres de carbone, je lui ai demandé de me construire un vélo de course en acier. Désuet, certes, mais magnifique. Sillonner la campagne vallonnée sur ce destrier a été un plaisir... nuancé. Ma monture roulait à merveille, presque toute seule. Dommage que les nids-de-poule, les voitures qui frôlent les cyclistes et les camions qui déplacent de l'air sous pression m'aient valu tant de montées d'adrénaline.

Autant de raisons de me réjouir de l'évolution en Suisse: le «OUI» énergique à la votation vélo le 23 septembre dernier est un engagement clair en faveur de la petite reine. À nous maintenant de veiller à la mise en œuvre de l'arrêté fédéral ainsi qu'à l'amélioration du réseau et de la sécurité des pistes cyclables, dans l'intérêt de toutes les usagères et tous les usagers de la route.

La conseillère fédérale Doris Leuthard a donné un dernier coup de fouet louable à la cause du vélo. Toutefois, d'autres mesures de politique climatique sont nécessaires pour garantir le respect effectif de l'accord de Paris sur le climat.

Anders Gautschi, directeur de l'ATE

POLITIQUE

- 5 En bref
- 6 Campagne réussie pour l'arrêté fédéral sur le vélo
- 9 Mobilité des seniors: une étude apporte des réponses
- 10 Victoire d'étape pour l'objectif CO₂ des voitures neuves
- 11 Chemin de l'école: du mouvement et de la joie en toute sécurité
- 12 Mobilité sans combustibles fossiles: l'ATE prend position
- 14 Des navettes autonomes roulent vers le futur
- 15 «Youth Alpine Interrail»: parcourir les Alpes de manière durable
- 17 Sécurité dans les tunnels et sur les cols



DOSSIER

- 18 **Plaidoyer en faveur du partage**
Un pour tous: comment le partage influence notre mobilité

28 OFFRES POUR LES MEMBRES

30 RAPPORTS DES SECTIONS ATE

VOYAGES

- 36 Promenade dans les montagnes de Suisse centrale
- 39 Nathalie Martin voyage jusqu'à Dublin sans prendre l'avion
- 40 Les Alpes au fil de l'eau
- 43 Excursion au Musée du safran de Mund

44 INTERVIEW

Avec Pia Kaufmann de Thurgau Travel

48 CONCOURS

Une ligne de transports publics moderne et urbaine

49 RÉFLÉCHISSEZ-Y!

Avec Stéphanie Penher

50 CARTOON

- Suchen... Ort Route Service Koord.
- Meine Touren
- Winter
- Wanderland
- Veloland
- Mountainbikeland
- Skatingland
- Kanuland
- Bahn | Bus | Schiff
- Übernachten
- Services
- Natur | Landschaft
- Wetter | Schnee
- 3D Karte Foto Grau
- Drucken
- Teilen



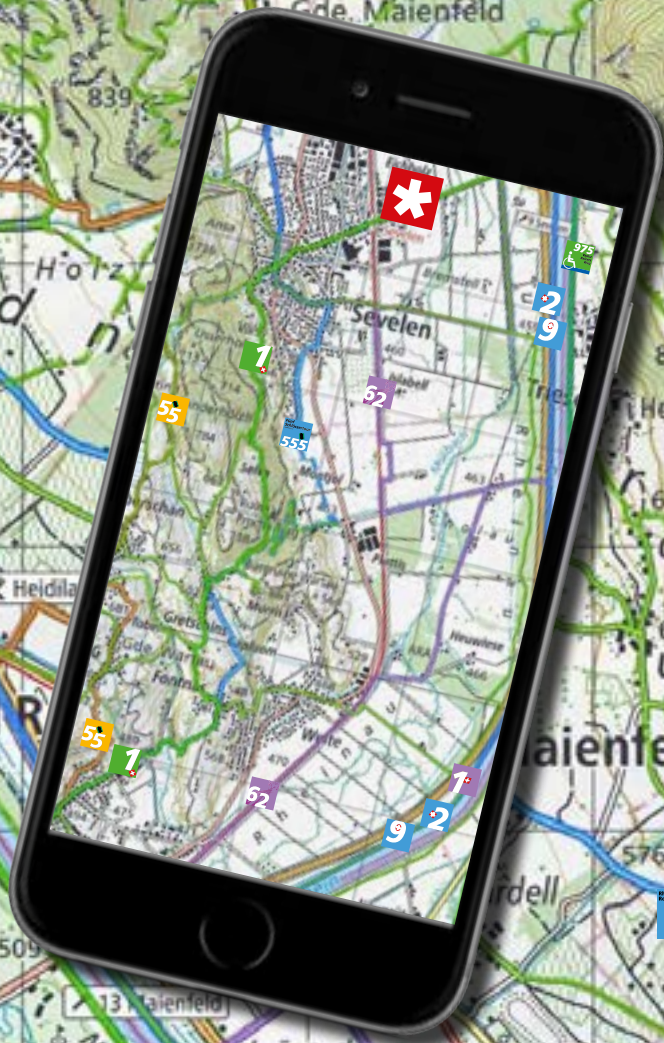
20 Jahre Veloland



10 Jahre SchweizMobil



neu mit Winter-Routen



www.schweizmobil.ch

gratis-App

gratis-Kartenausdrucke



© Wikimedia/Fore-Snetre

Ohé, du bateau électrique!

Une croisière sur le Danube, un scénario pour une énergie non fossile et un bateau navette sur le lac de Lugano: dans le dernier numéro du Magazine ATE, nous avons abordé la navigation sous différents aspects. Un membre engagé – qu’il soit ici remercié! – a attiré notre attention sur un projet passionnant. Aux Pays-Bas et en Belgique, une flotte de grandes barges entièrement électriques est en construction. Les batteries se trouvent dans des conteneurs normalisés de 20 pouces, échangeables dans les ports équipés en conséquence. En Norvège, un traversier électrique pour 400 passagers et passagers est en service depuis juillet (photo). En pages 44 et 45, Camille Marion, rédactrice, tient en outre la promesse qu’elle a faite dans le dernier numéro: elle évoque l’impact sur l’environnement de la navigation fluviale avec Pia Kaufmann, de Thurgau Travel.

Bus longue distance approuvés sous conditions

Le Parlement a décidé d’autoriser les bus longue distance en Suisse pour autant qu’ils complètent le trafic régional ou ne menacent pas l’exploitation des trains existants. L’ATE considère qu’il s’agit d’un premier garde-fou, mais ces bus n’apportent aucun avantage au trafic intérieur et ne font qu’augmenter les rejets de CO₂. Les chemins de fer suisses sont nettement plus écologiques: si l’on inclut la construction du matériel roulant, voyager en train en Suisse génère six fois moins de CO₂. En outre, en approuvant

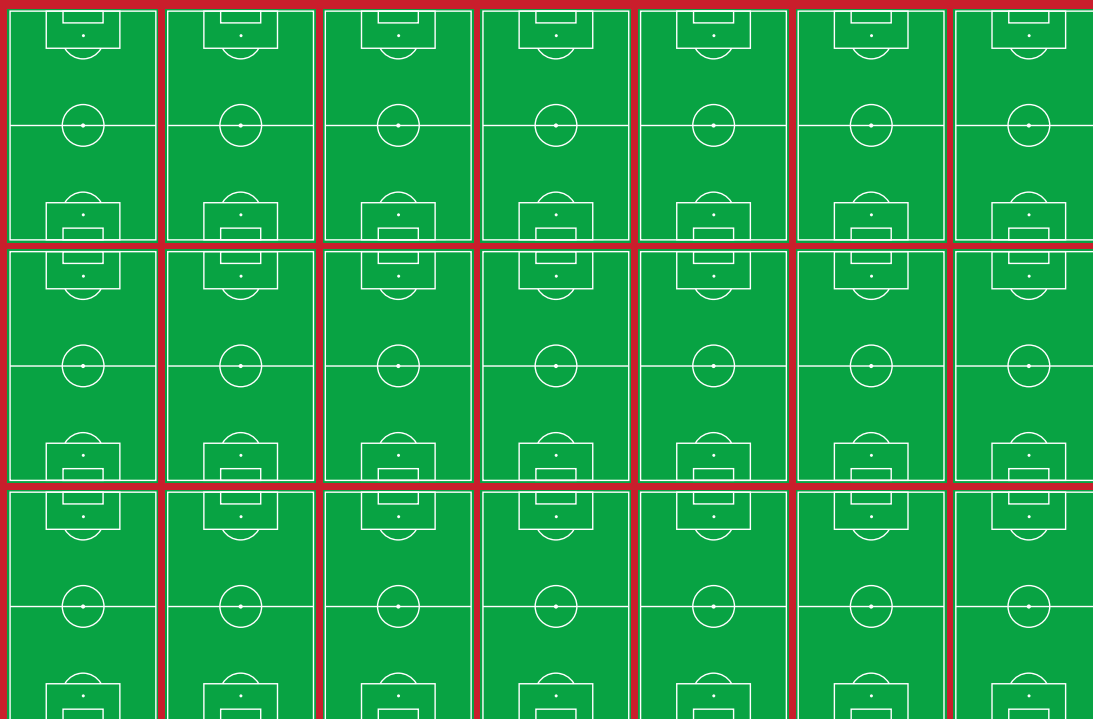
Et l’aspect environnemental?

Dans son message sur les projets d’agglomération de troisième génération, le Conseil fédéral accorde trop peu d’importance à la consommation des ressources. En adoptant la Stratégie énergétique 2050 et en signant l’accord de Paris, la Suisse s’est engagée à réduire massivement ses émissions de CO₂ et sa consommation d’énergie. Le Conseil fédéral juge que la consommation des ressources ne joue qu’un rôle secondaire dans l’évaluation de la qualité des projets de transport dans les agglomérations. Ce critère doit pourtant être central pour transférer la mobilité vers des alternatives économes en ressources, par exemple le vélo et les transports publics.



© Karo/Fontolia

le financement et l’aménagement de l’infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple suisse a clairement choisi d’investir dans l’extension du chemin de fer. Torpiller la rentabilité de lignes ferroviaires avec des bus longue distance aggraverait considérablement le problème climatique de la politique des transports. L’ATE voit une utilité aux bus longue distance pour les voyages vers une destination difficilement accessible en train et dans la mesure où cela peut constituer une alternative au transport aérien.



© muelleruatalf.ch

TROP DE PLACE POUR LE STATIONNEMENT

Rien que dans la ville de Berne, les places de stationnement public couvrent une surface équivalente à 21 terrains de football. Si l’on y ajoute les espaces de stationnement sur des parcelles privées, cette superficie est multipliée par cinq, sans compter la surface supplémentaire réellement utilisée (pour les manœuvres, etc.). D’après son «concept de stationnement du trafic individuel motorisé», cela représente pour la ville de Berne plus de 100 000 places de parc. Il n’existe pas d’enquête statistique récente dans toute la Suisse, mais les estimations portent sur 10,5 millions de places pour les 4,6 millions de voitures privées immatriculées, selon l’Office fédéral de la statistique (2017).



Berne



Lucerne



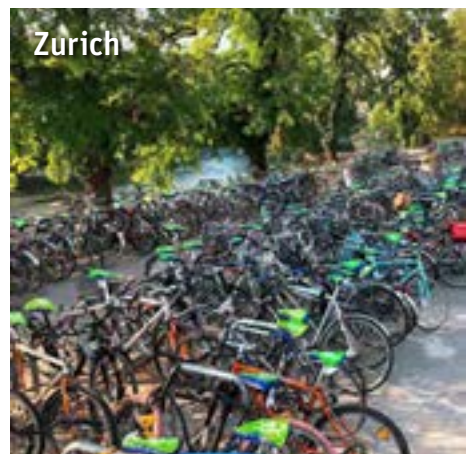
Romanshorn



Lausanne



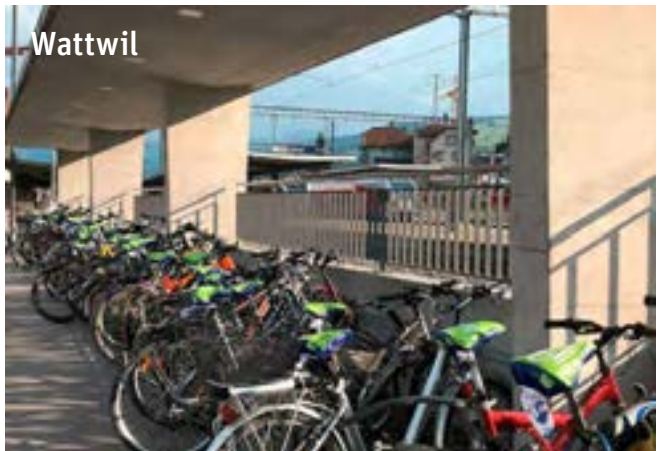
Soleure



Zurich



Wattwil



Bâle

Ferme mobilisation pour le vélo

Par Camille Marion

Dans le cadre des votations du 23 septembre dernier, l'ATE s'est fortement mobilisée en faveur de l'arrêté fédéral sur le vélo. Avec la collaboration des sections, elle a une fois de plus souligné son engagement pour la petite reine.

En mars 2016, un comité formé notamment de l'ATE Association transports et environnement et de Pro Velo déposait à la Chancellerie fédérale les 100000 signatures récoltées dans le cadre de l'initiative vélo. Un premier pas qui souligne l'intérêt marqué du peuple pour des mesures visant à améliorer les infrastructures pour le deux-roues. Le Conseil fédéral montre alors son intérêt pour la question, mais propose un contre-projet direct, moins contraignant. Il est jugé acceptable par le comité d'initiative, qui retire son texte.

Engagement à l'échelle nationale

Commence alors une vaste mobilisation en faveur de la petite reine. Début août, l'ATE montre son soutien à l'arrêté par une «parade

d'honneur» sur la Place fédérale à Berne. En présence de nombreuses personnalités politiques, l'événement permet de lancer la campagne en vue du dimanche 23 septembre.

Dans les semaines qui suivent, les sections de l'ATE s'activent et recouvrent d'une protection la selle de plusieurs milliers de vélos garés dans les rues de Suisse. L'action véhicule un message fort: «ton vélo – notre engagement».

Des avantages pour tous

L'ATE s'engage pour les cyclistes, mais pas seulement. Dans sa campagne, elle rappelle notamment qu'une reconnaissance et une amélioration des pistes cyclables ont des conséquences positives pour tous les usa-

gers de la route; les automobilistes bénéficient de la meilleure visibilité des cyclistes, les piétons se réapproprient le trottoir et les transports publics peuvent même voir leur remplissage diminuer en raison de l'attrait nouveau du vélo.

Large «oui» dans les urnes

À gauche comme à droite, les partis politiques et les organisations avaient vivement soutenu le «oui» à l'arrêté fédéral sur le vélo. Une unanimité qui souligne encore le bien-fondé du texte et la nécessité reconnue par tous de prendre des mesures en faveur de la mobilité cycliste. Les citoyens l'ont prouvé en glissant 73,6% de bulletins favorables dans les urnes le 23 septembre dernier. ■



Genève



La Chaux-de-Fonds



Gossau

Découvrir la Suisse
à meilleur compte
avec
reka rail

4%



Profitez maintenant d'un rabais spécial de 4 % !

Reka Rail pour des TP encore plus avantageux : avec la carte clients myOne, vous bénéficiez, du **1^{er} septembre au 31 décembre 2018**, d'un rabais spécial de 4% sur Les Reka Rail. Avec lesquels vous pourrez payer vos billets de train, bus, car postal, remontées mécaniques et bateau.

MANOR[®]



Un Cadeau

pour les générations futures

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

Commandez notre brochure «Je m'engage pour les êtres humains et pour la nature» ou prenez rendez-vous pour un entretien. Je vous conseillerai volontiers.

Martin Enz

Membre de la Direction

ATE Association transports et environnement
Aarberggasse 61, 3001 Berne
Tel . 031 328 58 58

www.ate.ch

«Je m'engage pour les êtres
humaines et pour la nature»



Pour une mobilité
d'avenir



«Avec l'âge, on voit la vie autrement»

Par Nelly Jaggi

Pour nombre de personnes âgées, se déplacer au quotidien est un défi. Quels sont leurs besoins spécifiques et qu'est-ce qui leur est précieux pour conserver leur mobilité? Un sondage livre des éléments de réponse.

À quel point les personnes âgées se sentent-elles à l'aise en tant qu'usagers des transports? En raison des contraintes dues à l'âge et de la vulnérabilité de ce groupe de population, les déplacements au quotidien sont une entreprise difficile. Les risques d'accident des piétons augmentent avec l'âge. Toutefois, les statistiques ne disent pas tout. Ainsi, l'absence d'accidents dans un endroit donné ne signifie nullement qu'il est sûr. Il se peut très bien que les seniors évitent un lieu en particulier, précisément parce qu'ils le trouvent dangereux.

«L'ATE propose aux personnes âgées des journées de conseils en matière de mobilité. Il est dès lors important pour les organisateurs de connaître les véritables besoins des aînés dans ce domaine», explique Michael Rytz, expert en sécurité routière auprès de l'ATE Association transports et environnement. À cet effet, il a fait faire un sondage auprès de 570 personnes de 65 ans et plus.

Une pause nécessaire

Afin que les aînés puissent conserver longtemps leur mobilité, il est important, non seulement que les autres usagers des transports apprennent à tenir compte de leurs besoins spécifiques, mais aussi que l'infrastructure soit adaptée. «Avec l'âge, on voit la vie autrement – et les gens qui conçoivent les transports sont eux-mêmes jeunes et en forme», relève Michael Rytz. Le sondage mené par l'ATE a porté sur le sentiment de sécurité des seniors à pied, à vélo, dans les transports publics (TP) et au volant de leur voiture.

Le principal mode de déplacement des personnes âgées reste la marche à pied. Plus de 90% d'entre eux se déplacent quotidiennement ou régulièrement à pied. Or, pour atteindre leur destination, il leur manque souvent la possibilité de faire une pause. Ainsi, les bancs publics ou les îlots des passages piétons contribuent à accroître la sensation de sécurité – 55% des sondés y voient là d'importantes lacunes à combler. Ils souhaitent également des améliorations au niveau de la densité de



Un îlot central assure la sécurité des personnes âgées qui traversent la route.

toilettes publiques et de l'entretien des trottoirs en hiver. Ils sont par ailleurs nombreux à abandonner les déplacements à vélo en raison du manque de voies cyclables. Par contre, à bord d'une automobile ou des TP – pour autant qu'il y ait des places assises disponibles – la perception de sécurité est élevée.

Michael Rytz espère que les responsables de l'aménagement des transports sauront tenir compte des résultats de cette étude: «Si l'on souhaite que les aînés restent autonomes le plus longtemps possible, il est important de ne pas leur dresser d'obstacles.»

L'exercice pour garder la forme

À elles seules, les infrastructures ne peuvent pas tout. Comme les personnes âgées ont besoin de davantage de temps pour percevoir les événements survenant sur la route, il est important que les autres usagers respectent les règles de conduite. Il ne faut pas grand chose pour créer une coexistence pacifique. Ainsi, un cycliste qui donne un coup de sonnette avant de dépasser un piéton âgé ou qui pense

à le contourner largement contribue à entretenir un «climat de confiance». «Bien qu'en réalité les accidents entre cyclistes et piétons soient rares, il est important de respecter la perception subjective de sécurité», explique Michael Rytz.

Quoi qu'il en soit, le principe qui veut que «c'est en exerçant qu'on garde la forme» s'applique aussi aux seniors. Ainsi, voyager régulièrement permet de s'y retrouver plus facilement dans les gares, par exemple, même par grande affluence. ■

Être & rester mobile

Comment utiliser un automate à billets, comment réduire le risque de chutes ou d'accidents ou encore comment combiner au mieux les modes de transport? Les cours «Être & rester mobile» visent à donner de l'assurance dans les déplacements avec les TP et sur la route.

Pour davantage d'informations sur l'étude et les cours: www.restermobile.ch

Émissions de CO₂: victoire d'étape

Par Martin Winder, chargé de campagnes
Politique des transports

Le Conseil fédéral entend retarder l'introduction du plafonnement des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves à 95 g/km. L'ATE se bat contre cette dégradation de la principale mesure de réduction des émissions de CO₂ des transports – elle vient de remporter un premier succès.

Dans le cadre de la votation sur la stratégie énergétique, le peuple avait également décidé de plafonner la valeur cible des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves à 95 g/km pour 2021. Au cours du débat parlementaire, Doris Leuthard s'était opposée à une demande de report de son entrée en vigueur à 2024 en ces termes: «Il s'agirait là d'une considérable dilution des exigences et de la valeur cible des émissions de CO₂.» C'est pourtant ce qu'a fait le Conseil fédéral par son ordonnance de novembre

que jusqu'ici la Suisse n'est pas parvenue à maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre dues aux transports et qu'en 2017, les émissions de CO₂ des voitures neuves étaient à nouveau en augmentation – et ce, pour la première fois depuis 1969 –, cet ajournement est inacceptable.

Aucun coût pour les importateurs

Cet ajournement est d'autant plus injustifié que la plupart des importateurs automobiles n'ont nullement eu à pâtir des valeurs cibles sous le régime précédent. Selon les chiffres publiés récemment, 70 à 80% des grands importateurs sont parvenus à atteindre les objectifs imposés entre 2014 et 2016. De plus, ceux d'entre eux qui ont été frappés d'une sanction ont dû s'acquitter d'une amende de 30 francs au maximum par véhicule vendu. En considération du prix de vente d'une voiture neuve, il s'agit là d'un montant dérisoire.

Le lobby routier avait tenté de dissimuler le montant effectif des sanctions financières à payer par les importateurs. Le magazine de défense des consommateurs «Saldo» a toutefois obtenu que ces chiffres soient publiés, sur décision du Tribunal administratif fédéral.

Décision au Conseil national

Le Parlement s'occupe actuellement de la révision de la loi sur le CO₂. À cette occasion, la valeur cible applicable aux voitures neuves doit être confirmée. Heureusement, en août dernier, la Commission de l'environnement du Conseil national s'était opposée – à une courte majorité – à un ajournement de l'entrée en vigueur de la nouvelle valeur cible. Au préalable, l'ATE avait mené un actif travail d'information auprès des membres de la Commission. Le Conseiller national PDC Stefan Müller a expliqué aux médias sa position sur la question en argumentant que le peuple avait déjà adopté le principe d'une valeur cible CO₂ plus sévère et non son infléchissement comme le souhaite le Conseil fédéral.

Toutefois, le dernier mot n'a pas été dit. Le Conseil national devra confirmer la décision de la Commission en décembre prochain. Le Conseil des États en débattrà à son tour l'année prochaine. Quoi qu'il en soit, l'ATE continuera à lutter pour l'introduction de la valeur cible de 95 g/km en 2021, ainsi que pour la loi CO₂ la plus efficace qui soit. ■

En considération du fait que jusqu'ici la Suisse n'est pas parvenue à maîtriser ses émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, cet ajournement est inacceptable.

dernier: il y décrète que le plafonnement à 90 g/km des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves vendues en Suisse n'entrera en vigueur qu'en 2023. En considération du fait

CO₂



En 2017, les émissions de CO₂ des voitures neuves étaient à nouveau en augmentation pour la première fois depuis 1969.

Merci!

Le succès remporté par notre travail a été possible uniquement grâce au soutien financier de nos membres. Nous tenons ici à les remercier de tout cœur de leur fidélité. Ils apportent une contribution essentielle à notre engagement en faveur d'une mobilité respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement. Nous adressons un merci tout particulier à tous ceux qui nous ont soutenus par un don supplémentaire dans notre lutte pour le maintien de la valeur cible CO₂. Tous ceux qui souhaitent se joindre à eux peuvent le faire via www.ate.ch/don. Chaque don, quel que soit son montant, nous est précieux!

Joie et amitié sur le chemin de l'école

Par Nelly Jaggi

L'activité physique, la sécurité dans le trafic et surtout le plaisir: voilà ce dont profitent les enfants qui vont à pied en classe. À l'occasion des semaines d'action «walk to school», le Magazine ATE a suivi Fabian, Milo et Tim sur le chemin de l'école.

Ce lundi matin à Derendingen, près de Soleure, l'atmosphère est particulière. Le soleil brille entre les maisons, chassant les dernières nappes de brouillard. Avec Katja Marthaler, responsable de projet pour les semaines d'action «walk to school», je vais accompagner Fabian et ses amis Milo et Tim sur le chemin de l'école. Fabian nous attend dans le jardin devant chez lui. Il est en quatrième année Harmos et met une dizaine de minutes pour se rendre à l'école à pied, ce qui correspond précisément à la moyenne suisse. Sa sœur Noémie, en deuxième année, et leur mère Christine Bänninger se joignent au groupe.

Ensemble, nous allons attendre Tim, Milo et un ami de Noémie au bout du quartier. Les enfants trépigent d'impatience. Pendant ce temps, d'autres élèves affluent de tous côtés: les grands sont seuls, les jeunes viennent avec un parent. «Nous accompagnons ceux qui vont à l'école enfantine jusqu'à ce qu'ils aient traversé la route principale», explique Christine Bänninger. Une fois le groupe au complet, Fabian, Milo et Tim se mettent à galoper. Je leur dis que j'aimerais les prendre en photo. «Alors vous allez devoir courir plus vite», lance Fabian en riant. Le trio s'arrêtera seulement devant le feu rouge de la grande route.

La problématique des parents-taxis

Les classes de Fabian, Tim et Milo ont participé aux semaines d'action «walk to school», qui se déroulent entre les vacances d'été et celles d'automne. Chaque trajet à pied à l'école vaut un point à la classe, qui peut en récolter d'autres avec des activités parallèles. Les classes qui ont accumulé le plus de points participent au tirage au sort de bons de voyage pour leur course d'école. En 2018, elles sont environ quatre cents à avoir pris part à l'action, y compris – pour la première fois – une classe francophone, de Bienne. En 2019, «walk to school» devrait s'étendre da-

vantage en Suisse romande avec plusieurs projets pilotes.

«Les élèves doivent découvrir à quel point le chemin de l'école peut être passionnant. Et il faut que les parents comprennent combien cette expérience est importante et instructive pour leurs enfants», souligne Katja Marthaler. Christine Bänninger partage ces convictions. Malheureusement, selon elle, les parents-taxis posent problème en faisant augmenter le trafic routier sur le chemin de l'école. Beaucoup manœuvrent leur voiture juste devant l'établissement, ce qui met en danger les enfants. Judith Friedli, la maîtresse de Fabian, est d'accord: «Les parents-taxis nous causent du souci et nous aimerions réagir en participant à l'action «walk

to school». Les enfants sont motivés. L'action fonctionne très bien et permet de sensibiliser les enfants comme les parents.»

De nombreux bienfaits

Fabian, Tim et Milo sont arrivés à destination. Ils acceptent de poser pour une dernière photo avant de se ruer dans la cour pour y retrouver leurs amis. Le constat est clair: il se passe plein de choses sur le chemin de l'école. Alors que les parents et enseignants apprécient cette activité physique supplémentaire, les enfants y trouvent surtout du plaisir. En sortant d'une voiture juste devant le bâtiment scolaire, ils manquent beaucoup de jolis moments, comme nous l'ont montré Fabian, Tim et Milo ce matin. ■



© Nelly Jaggi

Pour la photo, Fabian, Tim et Milo (de g. à dr.) ont exceptionnellement pu sauter du muret.

Une mobilité sans carburants fossiles

Par Martin Winder, chargé de campagnes
Politique des transports

Les experts en climatologie sont unanimes: seul l'abandon complet des énergies fossiles permettra de stopper le réchauffement climatique. Dans un document détaillé, l'ATE propose des mesures pour atteindre cet objectif dans le domaine des transports.

Cela fait des décennies que l'on connaît la corrélation entre les gaz à effet de serre produits par les activités humaines et le réchauffement climatique. Depuis bientôt trente ans, le monde politique peine à s'entendre sur un programme d'action. Mais le temps presse: pour contenir le réchauffement climatique dans des limites supportables, la consommation de carburants fossiles devra avoir cessé entièrement d'ici 2050. Plus vite on prendra le chemin de la sortie de l'énergie fossile, plus on aura de chance de juguler le réchauffement climatique.

Le programme d'action de l'ATE Association transports et environnement s'articule en trois mesures impératives: réduction, transfert et amélioration.

La réduction des transports et déplacements inutiles contribue grandement à diminuer les atteintes à l'environnement. Cette approche peut comporter de nombreux avantages et n'implique pas obligatoirement un renoncement. Lorsque deux personnes s'entendent pour coordonner leurs déplacements en voiture, elles divisent par deux les atteintes à l'environnement – sans pour autant réduire leur mobilité – et économisent de l'argent. Une politique des transports visant à agir sur la demande peut fortement contribuer à atteindre les objectifs de sauvegarde du climat.

Le transfert sur des moyens de transports peu nuisibles à l'environnement constitue le deuxième moyen le plus efficace pour at-

teindre les objectifs. Plus grande sera la proportion des déplacements effectués à vélo, à pied ou en train, plus faibles seront les émissions de gaz à effet de serre. Avec le oui à l'arrêt fédéral vélo, l'ATE a remporté un important succès en la matière.

Les améliorations techniques seront le pas décisif qui permettra de tourner définitivement le dos aux énergies fossiles. Il est crucial que les véhicules émettent le moins possible de polluants et que leur efficacité énergétique soit optimale: ils devront nécessairement tous fonctionner à l'énergie renouvelable – du scooter au porte-conteneur en passant par l'avion. Ce serait techniquement déjà possible aujourd'hui.

RÉDUCTION

Télétravail à la place des déplacements pendulaires



TRANSFERT

Au travail à vélo plutôt qu'en voiture



Lieu de travail

AMÉLIORATION

Au travail en voiture électrique alimentée grâce à des panneaux solaires plutôt qu'en voiture à essence ou diesel



Illustrations: Keystone/Source-ATE

Trois exemples concrets pour réduire, transférer et améliorer notre mobilité.

Des mesures concrètes

Pour un changement radical du fonctionnement des transports, 32 ans c'est très peu. Pour y parvenir, l'ATE a élaboré le document «Des transports sans carburants fossiles» qui dresse l'inventaire des mesures politiques qui pourront contribuer à faire le dernier pas décisif, à savoir: les améliorations techniques.

■ Taxes incitatives

Une taxe sur le CO₂ sur les carburants est un instrument efficace de réduction des gaz à effet de serre et l'ATE s'investit depuis très longtemps en faveur de cette mesure. Elle incite à opter pour des véhicules électriques et des carburants renouvelables et à recourir davantage aux transports publics, ainsi qu'à la mobilité douce (cycliste et piétonne). En assortissant cette taxe CO₂ sur les carburants d'une redistribution des recettes à la population et aux entreprises, elle restera neutre d'un point de vue budgétaire et socialement supportable.

La Confédération devra édicter des dispositions contraignant la branche des carburants à vendre un quota minimum de carburants de sources renouvelables.

■ Quotas minimaux de carburants renouvelables

La Confédération devra édicter des dispositions contraignant la branche des carburants à vendre un quota minimum de carburants de sources renouvelables. Il est imaginable que le pourcentage imposé de carburants renouvelables soit moindre au début. En tous les cas, il devra avoir passé à 100% en 2050. En outre, le type de carburants n'est pas déterminant. Il importe cependant que ces carburants renouvelables satisfassent aux critères de durabilité les plus sévères. Dans un premier temps, il s'agira principalement de produits issus de biomasse et par la suite, avec l'augmentation du quota, de carburants synthétiques (voir aussi le Magazine ATE 3/2018, pages 6 et 7).

■ Valeurs cibles pour les voitures neuves

La Suisse doit viser de nouvelles réductions de la moyenne d'émission de CO₂ admise des voitures neuves. Des valeurs cibles sévères applicables aux nouveaux modèles de voitures, d'utilitaires et de poids-lourds sont le garant d'une amélioration continue du rendement énergétique des véhicules. Les nouveaux modèles devront émettre toujours moins de CO₂ – et non seulement sur banc d'essai, mais aussi en conditions réelles sur route (voir aussi l'article en page 10). ■

Le document de l'ATE «Des transports sans carburants fossiles» est disponible à l'adresse suivante:

www.ate.ch/sansenergiefossile

ANZEIGE



UN PETIT EFFORT POUR DE GRANDS RÉSULTATS ENVOI «PRO CLIMA»

Envoyer un PostPac sans impact pour le climat pour 5 centimes de plus.
Pour en savoir plus:
poste.ch/carbone-neutre

LA POSTE 



Sur le site du Marly Innovation Center, les navettes automatisées des TPF circulent depuis près d'un an.

Des navettes pour construire le futur

Par Laura Andres, cheffe de projet
«Navettes TPF automatisées»

Depuis presque une année, les Transports publics fribourgeois exploitent une ligne officielle inscrite à l'horaire avec des navettes automatisées. Retour sur le lancement d'un projet innovant, parmi les premiers en Suisse.

Comment résoudre la problématique dite du «dernier kilomètre» («last mile») en matière de transports publics? Autrement dit, comment mettre en place une solution de mobilité publique entre un arrêt d'une ligne existante et un lieu excentré et distant d'environ un kilomètre? Les Transports publics fribourgeois (TPF) ont lancé un projet-pilote pour répondre à ce besoin: l'introduction de deux navettes automatisées.

Le Marly Innovation Center (MIC) s'est avéré idéal pour ce test grandeur nature. En effet, à terme, le site accueillera plus de 1000 logements. En attendant ce développement immobilier, les navettes automatisées permettent de répondre à court terme aux besoins de mobilité du site sur lequel travaillent actuellement plus de 500 personnes. C'est une vraie stratégie d'entreprise, comme le souligne Vincent Ducrot, directeur général des TPF: «Dans ma vision du trafic d'agglomération, il y a des lignes principales très fréquentées et de plus petites qui relient les quartiers à ces grandes lignes. Nous souhaitons que ces relations soient réalisées par des bus autonomes comme un lien manquant.»

Un projet ambitieux qui séduit

Le plus grand défi de cette expérience consiste à déterminer si un tel moyen de transport peut devenir une vraie solution d'avenir, et ainsi

compléter le maillage du réseau de transport public. Mais même en véhicule automatique, la route est longue! En effet, des perturbations viennent quotidiennement entraver l'exploitation de la ligne et freinent ainsi le développement du projet. Des solutions créatives doivent être rapidement trouvées pour être aussi réac-

Le défi consiste à déterminer si un tel moyen de transport peut devenir une vraie solution d'avenir.

tif que possible. Le constructeur de la navette Navya a par exemple créé un groupe WhatsApp avec les TPF pour que les problèmes soient identifiés et résolus au plus vite.

Du côté des utilisateurs, l'enthousiasme est de rigueur. Marie-Rose, une résidente du home des Épinettes, situé sur le haut du parcours, a emprunté la navette le jour de ses 100 ans. Autre passionné, Lucas, écolier de 13 ans, qui monte à bord dès qu'il a du temps après l'école ou avant d'aller à la gym.

Partenariat privé-public

Pour cet ambitieux projet, les TPF collaborent avec le MIC et les autorités politiques cantonales et communales. La mise en place d'un

tel projet n'aurait pas pu avoir lieu sans l'aide de l'Office fédéral des routes, de l'Office fédéral des transports et de l'Office fédéral de la communication. De plus, le projet a obtenu le soutien du Bureau de coordination de la mobilité (COMO).

À la suite de l'achat de deux véhicules du constructeur français, plusieurs contrôles techniques ont permis d'obtenir les différentes autorisations requises pour l'exploitation de cette nouvelle ligne de transports publics. Les offices fédéraux ont validé le parcours, le modèle d'exploitation, de formation et de sécurité. Il s'agit ainsi de l'une des premières lignes officielles desservies par des navettes automatisées en Suisse.

Évolution du projet

Après ces premiers mois d'exploitation, des améliorations sont toujours en cours sur le parcours et la localisation des véhicules. L'objectif est de pouvoir ensuite tester une exploitation à la demande et selon un horaire afin de déterminer les préférences des clients. Par la suite, la volonté est également de faire communiquer les bus conventionnels avec les navettes automatisées afin d'optimiser les correspondances entre les deux lignes. Les autorisations, potentiellement renouvelables, courent jusqu'en 2019 où un bilan complet pourra être effectué. ■

Explorer les Alpes en train

Par Camille Marion

Le projet «Youth Alpine Interrail» a rythmé l'été de 100 résidents des pays alpins partis à la découverte de leurs montagnes. Une action organisée dans le but de sensibiliser les jeunes aux enjeux du réchauffement climatique dans les Alpes.

L'idée est née des réflexions menées au sein du Conseil des jeunes de la CIPRA (Commission internationale pour la protection des Alpes). Désireux d'encourager le voyage durable, les 13 membres du Conseil, âgés de 15 à 30 ans, imaginent un billet de train qui permette de découvrir les Alpes et de mettre en évidence la richesse de ces régions.

Fin 2017, la CIPRA, épaulé par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) prend les rênes du projet «Youth Alpine Interrail» (Yoalin), avec l'aide financière de plusieurs états signataires de la Convention alpine. Les délais sont courts et la solution la plus appropriée est de profiter des produits et de l'expérience d'Eurail, qui commercialise le pass Interrail. À Utrecht, la conviction des initiants du projet séduit l'entreprise néerlandaise, qui songe depuis quelques temps à développer des pass régionaux.

Jeunes voyageurs et jeunes organisateurs

Au début du printemps, les candidatures sont ouvertes pour trouver les jeunes ambassadeurs Yoalin. Ils doivent être âgés de 16 à 27 ans, résider dans les régions alpines et manifester un intérêt pour les enjeux environnementaux. Parmi les 400 dossiers reçus, 100 voyageurs sont sélectionnés et reçoivent leur pass Interrail pour seulement 50 euros, avec la seule consigne de l'utiliser dans les Alpes. De la France à la Slovénie, en passant par l'Autriche, le Tyrol du Sud, le Liechtenstein ou les montagnes valaisannes, les voyageurs documentent leur périple sur les réseaux sociaux avec le hashtag #yoalin.

«Il était important pour nous que ce soit un projet pour les jeunes, mené par des jeunes», souligne Silvia Jost, responsable des affaires internationales à l'ARE. Ce sont notamment les stagiaires de la CIPRA et de l'ARE qui s'occupent du bon déroulement du projet. Ils répondent aux interrogations des participants et animent les réseaux sociaux.

Écho médiatique et politique

La CIPRA et les acteurs du projet se disent très satisfaits de cette première expérience et de l'engagement des participants sur les réseaux sociaux. Certains voyageurs ont également rencontré les autorités des pays alpins visités pour échanger au sujet de ces enjeux. Sur le plan politique, la CIPRA espère ainsi inciter des initiatives en faveur d'un tourisme durable: «Un projet comme Yoalin doit encourager le développement d'offres de transports publics abordables. C'est le seul moyen de concurrencer le transport aérien et son impact effrayant sur le climat», explique Katharina Conradin, présidente de la CIPRA International.

Le 20 septembre, des représentants de la Convention alpine et des organisations actives dans le domaine des transports ainsi qu'une partie des voyageurs se sont retrouvés au Mu-

sée Alpin Suisse à Berne pour la cérémonie de clôture. L'occasion de récompenser les meilleures photos et les meilleurs textes soumis par les participants. La conseillère fédérale Doris Leuthard, qui a suivi le projet Yoalin depuis ses prémices, a souligné l'importance de préserver nos montagnes et d'encourager une mobilité durable et abordable.

À l'avenir, la CIPRA espère pouvoir renouveler l'expérience et nourrir l'ambition de développer un billet de train international pour la région des Alpes, plus spécifique que le pass Interrail existant. Mais pour cela, il faudra que les pays alpins et leurs entreprises de transports publics manifestent leur intérêt de manière concrète, en investissant du temps et de l'argent dans le développement de ce projet. ■

J'ai eu l'opportunité de participer à l'aventure Yoalin cet été. Retrouvez mon récit en page 40.

Cette photo de Nejc Kavka lui a valu une récompense lors de la cérémonie de clôture du projet Yoalin.

© Nejc Kavka



85% des véhicules
repartent –
pour Fr. 45.–/an!



Et si la batterie de votre voiture rendait l'âme?

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

Commandes et informations

– par téléphone au 031 328 58 12 ou
– à l'adresse www.ate.ch/depannage

Pour une mobilité
d'avenir

ate



À l'avenir, seuls les poids-lourds équipés de systèmes de sécurité modernes pourront emprunter l'axe du Gothard.

Tunnels et cols: accroître la sécurité

Par Nelly Jaggi

Le titre de l'initiative cantonale tessinoise «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!» est limpide. Comme l'explique Bruno Storni, les équipements de sécurité modernes des camions permettent d'éviter bien des accidents – il ne faut pas attendre 20 ans avant d'agir.

Les accidents graves impliquant des poids-lourds sont trop fréquents, en particulier sur les tronçons à risques des Alpes. Pourtant, des systèmes de sécurité existent depuis longtemps. «Il est totalement irresponsable de tolérer une telle situation», estime Bruno Storni, député au Grand Conseil tessinois, membre du Comité central de l'ATE et auteur de l'initiative cantonale tessinoise «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!».

La suite logique

Depuis 2015, les poids-lourds neufs doivent être dotés de divers systèmes de sécurité. «Il est également concevable d'équiper a posteriori de systèmes de sécurité actifs les camions qui roulent peu et dont la durée d'exploitation est importante», relève encore Bruno Storni. Le Tessin, particulièrement touché par le trafic poids-lourds, demande que seuls les camions équipés en conséquence soient autorisés à traverser les tunnels et les cols de Suisse.

L'initiative exige que les poids-lourds soient notamment dotés d'un système anti-blocage, d'un système de freinage d'urgence, d'un système de contrôle de la stabilité, d'un système de détection de dérive de la trajectoire, et d'un contrôle de la pression des pneumatiques. Bruno Storni ne manque pas de souligner que ce sont des arguments de sécurité qui ont été avancés pour justifier le percement d'un deuxième tube au Gothard. Il ajoute qu'on ne doit pas attendre l'achèvement de ces travaux pour améliorer la sécurité sur nos routes: «Il ne faut jamais négliger le facteur humain; une erreur peut toujours arriver. Et lorsqu'un poids-lourd est impliqué dans un accident, la situation peut très vite tourner à la catastrophe.»

Les mesures préconisées devraient permettre de réduire fortement le danger potentiel du trafic poids-lourds international – qui représente actuellement plus de 80% du transport de marchandises à travers les Alpes – mais également d'encourager son transfert sur le rail.

Une exigence très... européenne

Comparée aux pratiques en vigueur en France, en Italie ou en Autriche, les exigences de l'initiative n'ont rien d'exagéré. Au tunnel du Mont-Blanc, l'Italie et la France contrôlent systématiquement tous les camions: les modèles euro-0 et euro-1 y sont interdits depuis belle lurette. En Autriche, au Brenner, la circulation de certains poids-lourds est interdite la nuit.

Le canton du Tessin demande l'interdiction de circuler dans les tunnels et sur les cols pour les camions qui ne sont pas à jour sur le plan technique. En janvier de cette année, l'objet a été débattu et approuvé par la Commission du Conseil des États. L'initiative «Pour des routes plus sûres, des mesures maintenant!» sera vraisemblablement soumise à la Commission des transports et communications du Conseil national vers la fin octobre. Nous espérons pouvoir en donner des nouvelles positives dans notre prochain numéro. ■

Partager est dans l'air du temps. La numérisation et les nouvelles technologies facilitent la mise en commun de ressources et permettent des approches innovantes. S'il ne devient pas un prétexte pour favoriser une mobilité à prix cassé, le partage peut avoir de nombreux impacts positifs sur les transports, l'environnement et la coexistence des êtres humains.





**Plaidoyer
en faveur du partage**



Que ce soit avec une carte, une application mobile ou un autocollant sur la boîte aux lettres, partager n'est pas compliqué.

De l'importance de bien partager

Remorque, perceuse, voiture ou logement: de plus en plus de gens partagent ce qu'ils possèdent. Tant mieux... à condition d'utiliser les ressources mises en commun de manière durable et respectueuse de l'environnement.

Par Nelly Jaggi

Les bacs de tri commencent à déborder? Le gentil voisin de l'appartement en bas à gauche est heureux de vous prêter sa remorque à vélo pour apporter tout ça à la déchetterie. Le point de départ de votre excursion en montagne n'est pas accessible par les transports publics? Une petite voiture Mobility vous attend à la gare, non loin de là. La fête a duré plus longtemps que prévu et le dernier bus est déjà loin? Grâce à votre téléphone et à une application, vous sautez sur une bicyclette en libre-service à la station la plus proche.

Partager, c'est mettre une ressource en commun. Social par nature, l'être humain le fait en général sans restriction au sein

Ce qui semble profiter à tous peut, en y regardant de plus près, donner matière à réflexion.

de sa famille: on mange ensemble, tout le monde écoute la radio de la cuisine et la remorque peut être accrochée à différents vélos. Ces dernières années, le partage s'est étendu au-delà du cercle familial, en

grande partie grâce à la numérisation.

Cela s'applique aussi à la mobilité. Alors que les usagères et usagers des bus, trams et trains considèrent depuis longtemps comme une évidence de voyager ensemble d'un point A vers un point B, le partage de voitures et de vélos gagne également en popularité. Pour les jeunes en particulier, avoir un moyen de transport à disposition est primordial, mais posséder sa propre voiture est parfois ressenti comme un fardeau.

À y regarder de plus près...

La limite est parfois étroite entre la notion sociale du partage et le pur modèle entrepreneurial. Pendant les vacances, rien de plus facile que de louer son appartement à des touristes via la plateforme Airbnb, et quiconque dispose d'une voiture et de temps libre peut arrondir ses fins de mois avec Uber. À première vue, cela

semble bénéficier à tout le monde, mais en y regardant de plus près, on trouve matière à réflexion. Une importante part de l'espace habitable est loué via Airbnb aux dépens de particuliers qui ont besoin

d'un logement. Dans des villes comme New York, Uber a fait croître le volume du trafic: les petits prix font concurrence aux transports publics, sans pour autant garantir aux chauffeuses et chauffeurs un revenu sûr et régulier.

Le partage n'a d'impact positif sur les transports et la nature qu'à condition d'utiliser les ressources mises en commun de manière durable et respectueuse de l'environnement. Partager ne doit pas être synonyme de recherche du prix le plus bas ou d'incitation à une mobilité éffrénée. ■

Vélos en libre-service

Dans le dossier de l'édition 1/2018, nous avons présenté des offres de vélos en libre-service dans toute la Suisse. Alors qu'oBike a retiré sa flotte à Zurich et Winterthur, Publi-Bike a mis en service la sienne à Berne et Zurich, après bien des rebondissements. Le site web de Forum Bikesharing Suisse compile la situation actuelle et donne des informations détaillées: www.bikesharing.ch/fr

«La vie ne tourne pas autour de l'absence de voitures»

Propos recueillis par Nelly Jaggi

Daniel Baehler a interrogé les habitantes et habitants de neuf quartiers résidentiels sans voiture ou avec peu de voitures, en Suisse et en Allemagne. L'esprit de communauté y est plus important que le fait d'avoir renoncé à un véhicule privé, explique-t-il au Magazine ATE.

Magazine ATE: Pour votre thèse de doctorat à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne, vous avez interrogé des personnes habitant dans des lotissements sans ou avec peu de voitures. Pouvez-vous décrire ces gens qui, en Suisse, choisissent de vivre sans avoir leur propre auto?

Daniel Baehler: Difficile de répondre à cette question. Sur l'ensemble des ménages qui ont fait ce choix, ce sont souvent des personnes vivant seules et en ville. Mais bien des choses ont changé ces 20 dernières années. Avant, on n'imaginait pas vivre sans voiture de son plein gré. Les gens qui en avaient les moyens en possédaient une. Même si l'on sait de longue date que conduire une automobile nuit à l'environnement, il a fallu un certain temps pour se convaincre de s'en passer. Or, aujourd'hui, un nombre croissant de jeunes citadines et citadins renoncent à la voiture pour des raisons purement pratiques. Il est tout simplement plus rapide de se déplacer à vélo ou en transports publics, surtout qu'en combinaison avec l'autopartage, le réseau de transports publics est particulièrement fiable et dense en Suisse.

Comment définit-on l'habitat sans voiture?

L'expression «vivre sans voiture» s'entend de plusieurs manières. Pour moi, elle signifie «vivre dans un endroit où personne n'en possède une». Cela dit,

le concept peut aussi servir à promouvoir un quartier qui n'a pas de places de stationnement en surface, mais dispose d'un garage collectif. La Plateforme habitat à mobilité durable utilise le terme «sans voiture» jusqu'à 0,2 place par logement et «avec peu de voitures» entre 0,21 et 0,5 place par logement.

D'un point de vue juridique, on peut difficilement interdire de posséder une automobile.

L'habitant d'un lotissement en Allemagne s'est défendu contre une telle interdiction devant les tribunaux et a obtenu gain de cause. En Suisse, la réglementation est différente depuis le départ. Une personne peut bien posséder une voiture et la laisser dans le garage de sa belle-mère: l'important est de n'en avoir aucune en stationnement dans un périmètre donné autour du quartier. Voilà qui ne pose pas de problème, car la demande pour des lotissements de ce genre est forte, surtout en ville.

À part les jeunes citadins dont il a été question auparavant, qui choisit de vivre dans de tels quartiers?

Près de la moitié des ménages ont des enfants. Cette proportion très élevée contredit l'hypothèse selon laquelle les jeunes familles achètent une voiture à l'arrivée de leur premier enfant, même si elles vivaient bien sans, avant. En outre, environ les deux tiers des habitantes et

habitants ont un diplôme universitaire, quasiment le double de la moyenne dans les villes.

Avons-nous donc affaire à des personnes privilégiées?

Pas seulement. Nous devons établir une distinction entre les différents types de lotissements sans voiture. Il y a par exemple la coopérative de logement, dans laquelle les gens ont uni leurs forces et porté un projet. Il existe également des quartiers assez ordinaires. Par exemple Sihlbogen, à Zurich: de nombreux ménages qui y vivent cherchaient simplement un appartement et n'avaient de toute façon pas d'auto.



«Si une famille loue une camionnette pour aller au magasin de bricolage, elle demandera sûrement à ses voisins s'ils ont besoin de quelque chose.»

Même s'il est possible d'observer des tendances, on ne peut pas généraliser.

Quand on n'a pas de voiture, on en partage une, non?

Près de la moitié des adultes interrogés sont membres d'une coopérative d'autopartage. Certaines et certains déclarent partager une voiture de manière informelle, par exemple avec leurs parents. Et, bien sûr, quelques personnes s'en passent complètement.

L'offre toujours croissante de services d'autopartage a-t-elle changé les comportements en matière de mobilité?

Voilà un point important. Il est beaucoup

plus facile de vivre sans posséder de voiture aujourd'hui qu'il y a 20 ans. En Suisse, nous avons le cas particulier d'une offre nationale simple et fiable avec Mobility. Les choses sont différentes en Allemagne, où l'on a souvent accès à un seul prestataire, qui n'est établi que dans le lotissement, le quartier ou la localité. Mais beaucoup de gens recourent parfois à la voiture de leurs parents, par exemple pour aller en vacances ou transporter un achat volumineux.

L'idée de partager la voiture est-elle aussi une question de génération?

La relation de la jeune génération à l'automobile a changé. Avoir sa propre voiture était auparavant un symbole de

statut social, alors que l'on perçoit aujourd'hui cela comme une charge. Les contraintes sont nombreuses et la plupart des gens n'en ont pas envie. Pour beaucoup, la mobilité n'est pas un besoin en soi. On aimerait plutôt pouvoir disposer du moyen de transport adéquat pour aller quelque part ou déplacer quelque chose. J'ai souvent entendu ceci: «Je ne vois aucune raison de posséder une voiture. Je préfère pouvoir en utiliser une quand j'en ai besoin.»

Très bien, mais n'observe-t-on pas également une concentration de personnes privilégiées dans les lotissements sans voiture?

On observe peut-être une telle tendance dans certains quartiers, mais ce n'est pas si simple. Renoncer à construire de coûteuses places de stationnement permet aussi de proposer un habitat sans voiture à prix abordable. Dans de grandes villes suisses, les promoteurs sont nombreux à avoir constaté que les parkings de nouvelles constructions restent à moitié vides. La question prend donc de plus en plus d'importance d'un point de vue économique. Le partage de la mobilité influence les besoins de logement.

La forme de mobilité est-elle la seule motivation pour venir habiter dans de tels lotissements?

L'aspect communautaire est très important. Souvent, le «sans voiture» n'est même pas central, ce qui est assez logique, car la vie ne tourne pas autour de l'absence de voitures. Il s'agit plutôt, au fond, de réfléchir à différentes offres. Pour quelle raison avons-nous besoin d'une auto? Par exemple, pour rentrer à



© Samuel Bernhard

Dans le quartier sans voiture d'Oberfeld, à Berne, l'aménagement des extérieurs est un thème important.



Daniel Baehler, géographe bernois de 31 ans, a constaté que les gens qui ne possèdent pas de voiture partagent volontiers.

la maison après une fête dans un refuge isolé. Alors, pourquoi ne pas prévoir, dans le lotissement, une salle commune où organiser des fêtes? Ou proposer des chambres d'hôtes pour que les visiteuses et visiteurs puissent passer la nuit sur place?

Une vision communautaire de la vie favorise-t-elle un meilleur échange, donc aussi l'idée du partage?

Quand tout le monde partage les mêmes valeurs, les échanges deviennent plus nombreux. Si une famille loue une camionnette Mobility ce week-end pour aller au magasin de bricolage, elle demandera sûrement à ses voisins s'ils ont besoin de quelque chose. De nombreuses habitantes et habitants organisent l'entraide au moyen de canaux de communication spécifiques, par exemple des groupes de discussion ou des blogs.

Se parle-t-on alors davantage?

L'automobiliste Lambda va avec sa voiture dans le parking et prend l'ascenseur jusqu'à son étage. En rejoignant votre quartier à pied ou à vélo, vous ferez des rencontres. Rien que cela amènera davantage d'échanges et de partage. Les vacances sont un très bon exemple de l'importance des échanges: le premier souci des gens qui avaient un véhicule avant d'emménager dans un lotissement sans

voiture était la nécessité d'en louer une pour les vacances. Sinon, comment partir avec deux enfants? Quand ils ont vu que d'autres pouvaient le faire, ils ont essayé à leur tour. Après coup, leur conclusion est souvent qu'avec un peu de planification et d'organisation, tout se passe bien.

En fin de compte, une qualité de vie élevée et des activités en commun ne réduisent-elles pas simplement le besoin de mobilité?

S'il y a une offre de loisirs dans le lotissement, pas besoin de prévoir une excursion chaque fin de semaine. Le partage et l'organisation concertée des espaces extérieurs gagnent en importance.

Ce dernier point n'est possible qu'avec un consensus. Certains préféreraient peut-être une pelouse vide, pour ne pas subir le bruit des enfants et des grillades jusqu'à minuit.

Sûrement. Les espaces communs sont souvent source de conflits. Voilà pourquoi le promoteur type optera plus volontiers pour une simple pelouse, éventuellement avec une zone définie où les enfants pourront jouer à certains moments, mais sans trop de possibilités d'activités. ■

Un projet innovateur de l'ATE

La Plateforme habitat à mobilité durable est le centre de compétences suisse pour la construction de logements et la mobilité durable. Elle a tissé un réseau avec des acteurs clés dans le domaine du logement et organise régulièrement des manifestations spécialisées. Le cœur de la Plateforme est un site web complet, regroupant toutes les informations importantes sur la vie sans voiture. Le site fournit des connaissances de fond ainsi que des arguments, principes de base et descriptions détaillées de nombreux exemples (sur la plupart des lotissements existants en Suisse). Il donne aussi des informations pratiques sur le cadre juridique et l'adéquation au site d'un projet candidat.

La Plateforme habitat à mobilité durable est un projet de l'ATE Association transports et environnement, en partenariat avec la Conférence des villes pour la mobilité et Mobilité piétonne Suisse. Elle a vu le jour grâce au soutien financier du Centre de services pour une mobilité innovatrice DETEC. Daniel Baehler, que nous avons interviewé, a également participé à ce projet.

Informations supplémentaires sur habitat-mobiledurable.ch





Chauffer, cuisiner, rouler...

Par Nelly Jaggi

Sur le site d'Erlenmatt Ost, à Bâle, un projet pilote innovant associe pour la première fois en Suisse la technique du bâtiment à une offre de covoiturage. Ou comment partager électricité et mobilité.

Produire son propre courant électrique pour vivre et rouler en voiture? Ce rêve est devenu réalité en octobre sur le site d'Erlenmatt Ost, à Bâle. Les habitantes et habitants de ce quartier suivent les principes de la société à 2000 watts. Leurs besoins en électricité et chauffage sont couverts par des pompes à chaleur, par la chaleur résiduelle des eaux souterraines et par des installations photo-

voltaïques. L'électricité produite ne sert plus seulement à cuisiner et à se chauffer, mais aussi à alimenter une voiture électrique utilisée en covoiturage.

Des batteries font tampons

Le concept va même plus loin. Quand la voiture est au bercail, ses batteries font office d'accumulateurs tampons: si les conditions météo sont bonnes et per-

mettent de produire du courant excédentaire, celui-ci est stocké dans les batteries de la voiture. Ensuite, par exemple le soir ou par mauvais temps, il est possible de le réinjecter dans le réseau du quartier grâce au système de charge bidirectionnel.

L'initiateur de ce projet appelé «vehicle-to-home» est novatlantis, association à but non lucratif pour le développe-



© ADEV

Sur le site d'Erlenmatt Ost, une voiture électrique avec système de chargement bidirectionnel est à disposition des habitants.

ment durable et le transfert de connaissances. Aux yeux de sa directrice Anna Roschewitz, travailler avec la Fondation Habitat, promotrice d'Erlenmatt Ost, a été une chance. «Le sujet est complexe à plusieurs égards. Il allie le secteur du bâtiment et celui de la mobilité. Ce n'est pas simple, car les spécialistes parlent souvent des langages différents et suivent des objectifs distincts. Dans notre cas, toutes les personnes impliquées veulent la même chose: réaliser un projet de mise en œuvre innovant, applicable ensuite à d'autres domaines et faisant progresser toute la Suisse», explique-t-elle.

Du courant propre

Urs Buomberger, chef du bureau du projet Erlenmatt Ost, se réjouit aussi de cette

collaboration. Contrairement à d'autres cantons, Bâle ne réglemente pas le nombre minimum de places de stationnement pour les nouveaux bâtiments. À Erlenmatt Ost, il y a seulement une place pour dix logements. Les locataires n'ont pas l'obligation de renoncer à leur propre voiture. Conscient que les besoins de mobilité demeurent élevés, Urs Buomberger envisage les choses avec pragmatisme: «Avec si peu de places de parc pour voitures, il est logique de proposer une solution de mobilité. Le projet pilote diffère de l'offre de Mobility, car il est lié à la technique du bâtiment.»

Il est très intéressant pour les habitantes et habitants d'avoir une voiture électrique à leur disposition exclusive. Les personnes qui l'utilisent savent d'où vient l'électricité qui la fait rouler. Voilà un sentiment agréable, et surtout un potentiel d'optimisation pour une communauté d'autoconsommation comme le quartier d'Erlenmatt Ost. Les bâtiments économes en énergie consomment souvent moins d'électricité qu'ils n'en produisent. En la stockant temporairement dans la batterie d'une voiture, on évite de la perdre ou de la brader à vil prix.

Première voiture en service

La première voiture a été mise en service le 1^{er} octobre. Un utilitaire de sept places viendra la rejoindre en janvier 2019. «C'est la toute première fois qu'un tel projet est réalisé en Suisse. Bien des gens en parlent de manière théorique, mais la pratique impose de résoudre des problèmes techniques et organisationnels concrets», rappelle Anna Roschewitz. Cela exige un engagement fort, une volonté commune et beaucoup de travail pour les spécialistes impliqués dans le consortium du projet: novatlantis, la Fondation Habitat, la Haute école zurichoise de sciences appliquées, la coopérative énergétique ADEV ainsi que le Département de l'environnement et de l'énergie de Bâle-Ville.

«Pour faire circuler l'électricité dans

les deux sens, il faut des voitures à recharge bidirectionnelle et une infrastructure de recharge spéciale. On ne trouve actuellement sur le marché qu'un seul véhicule électrique à recharge de ce type avec une batterie de 40 kWh. Pour le projet pilote à Erlenmatt Ost, nous avons reçu le premier véhicule de ce type

Les personnes qui utilisent la voiture savent d'où vient l'électricité qui la fait rouler.

importé en Suisse», souligne Anna Roschewitz. Un logiciel spécifique permet de réserver la voiture, de facturer les coûts et de s'assurer en tout temps qu'elle est suffisamment chargée.

D'ici mi-2019, un demi-millier de personnes vivront dans les plus de deux cents logements du quartier. Urs Buomberger croit au succès du projet et ne veut pas tomber dans des considérations trop théoriques: «Mieux vaut ne pas trop se fier aux sondages et mettre en place une offre attractive. Comment savoir si une chose fonctionnera alors qu'elle n'existe pas encore? En définitive, l'acceptation d'un système dépend avant tout de la simplicité et des conditions.» ■



La fable de l'Automobiliste et du «Sans voiture»

Par Camille Marion

Que l'on soit propriétaire d'un véhicule ou non, il existe de nombreuses bonnes raisons de partager le volant: diminution des frais, rentabilisation de l'achat pour l'un, solution ponctuelle adaptée pour l'autre. Et partage et convivialité pour tous.

C'est l'histoire de deux protagonistes que le destin va réunir autour d'un même besoin: se déplacer de manière efficace et rentable. Cette fable des temps modernes dépeint le quotidien de nombreux Suisses, parfois déboussolés par la variété de l'offre en matière de mobilité. Que l'on se trouve du côté des conducteurs aguerris ou des fervents «sans voiture», le partage de véhicules est une bonne solution.

Le «Sans voiture» qui voulait conduire
En Suisse, un ménage sur cinq ne possède pas de véhicule personnel. Un choix souvent motivé par des raisons écologiques, pratiques ou économiques. Se déplacer à pied, à vélo ou en transports publics n'est pas difficile, pour autant que l'on réside dans un endroit qui s'y prête.

Pour le «Sans voiture», certaines situations exceptionnelles s'avèrent pourtant délicates: lorsqu'il achète un nou-

veau sommier, son vélo ne semble plus adapté. Le petit village où habite son ami n'est pas desservi par les transports publics. Une nuit, alors qu'il rentre à pied sous la pluie après avoir raté de peu le dernier bus, il se dit qu'il serait parfois bien agréable de pouvoir profiter de la flexibilité d'une voiture.

L'Automobiliste qui voulait partager
L'Automobiliste l'a constaté depuis longtemps déjà: les frais fixes de sa voiture personnelle pèsent sur son budget. Et lorsque l'on parle de rentabilité, cela ne concerne pas uniquement l'aspect financier. Les statistiques du dernier microrecensement mobilité et transports soulignent que le remplissage des voitures a encore baissé pour atteindre 1,56 personne en moyenne. L'Automobiliste le sait. Et lorsqu'il utilise son véhicule, il a l'impression que ce n'est pas encore assez; il le laisse bien souvent

dormir dans le garage ou sur la place de parc de son travail.

Le dénouement par la technologie
Nos deux protagonistes des temps modernes cherchent la réponse à leurs interrogations sur Internet, et la digitalisation leur ouvre un monde de solutions: le «Sans voiture» découvre qu'il peut louer un véhicule auprès de Mobility, mais aussi auprès de particuliers qui font partie de son entourage ou sont de parfaits inconnus. L'Automobiliste se familiarise avec les options de covoiturages et apprend comment mettre son véhicule à disposition d'autres personnes lorsqu'il n'en a pas besoin.

C'est ainsi que tous deux diminuèrent leurs frais, facilitèrent leurs déplacements et, bien sûr, vécurent heureux. ■

Informations, conseils et «Guide pour l'autopartage en Suisse»: www.autopartage.ch

Autopartage privé

Partage de véhicule entre particuliers sans passer par une plateforme. Il peut s'agir de la mise à disposition d'un véhicule par son propriétaire à d'autres personnes ou de l'acquisition et utilisation d'un véhicule à plusieurs.

Pour que le partage se passe au mieux, l'ATE conseille d'établir un contrat, d'estimer les frais d'exploitation du véhicule et de s'assurer que les assurances nécessaires ont été conclues.

Autopartage organisé

Partage de voitures via une plateforme qui met à disposition des véhicules ou qui permet aux personnes intéressées d'entrer en contact.

À côté de **Mobility**, il existe de nombreuses autres options. **2EM** met en relation propriétaires et locataires, qui se rencontrent pour la signature du contrat et la remise des clés. L'appli **Sharoo** fonctionne ainsi mais sans obligation de rencontre; la voiture est déverrouillée par smartphone, grâce à un boîtier spécial. L'appli **WeeShare** permet de partager toutes sortes d'articles dont des véhicules.

Covoiturage

Utilisation conjointe et simultanée d'un véhicule par son propriétaire et un ou plusieurs passagers.

BlaBlaCar est très connue, mais elle n'est pas la seule sur le marché. On peut par exemple évoquer les plateformes suisses **Idosh** et **E-Covoiturage**, ou encore **HitchHike** qui s'adresse aux entreprises.

Quelle solution te convient au mieux?



Des délices dans un bel emballage

Gebana, pionnière du commerce équitable en Suisse, vous propose un assortiment de dégustation composé d'un grand choix de noix et fruits exotiques secs. Ce beau coffret constitue un présent idéal: chacune et chacun y trouvera son en-cas préféré. Grâce à l'élégant habillage de Noël, vous pouvez même vous passer d'emballage cadeau. Le coffret de dégustation contient douze délices différentes en portions de 40 à 80 grammes. Il existe en trois versions: noix diverses (cajou, amandes, lamelles de coco, etc.), fruits secs (mangues, ananas, physalis, etc.) et mixte, avec six sortes de fruits secs et six sortes de noix.



+ Avantage pour les membres de l'ATE: le coffret est proposé au prix de Fr. 29.- au lieu de Fr. 36.- (plus frais de port de Fr. 9.90).

Commande: directement sur www.gebana.com/shop. Veuillez saisir le code-rabais **VCSHDE18** et votre numéro de membre dans le champ «commentaires». Offre valable jusqu'au 30 décembre 2018.

Colis-test d'un grand vin bio

Boire un vin de culture biologique, c'est s'offrir un plaisir incomparable, tout respectant la nature et en préservant les ressources. Faites-en l'expérience avec le colis-test d'Amiata: l'assortiment contient trois duos de bouteilles de vin rouge bio haut de gamme

provenant d'Espagne, d'Italie et de France. Grâce à ses liens étroits avec les vignerons et à l'importation directe, Amiata propose des crus originaux et d'une qualité supérieure à la moyenne. Une manière d'associer plaisir et respect.



+ Avantage pour les membres de l'ATE: colis de 6 duos de bouteilles de vin rouge bio pour Fr. 90.- seulement (au lieu de Fr. 111.20), y compris frais de port. **Commande:** au moyen du coupon en 2^e page de couverture ou sur www.amiata.ch/vcs. Offre valable jusqu'au 31 décembre 2018.

Chemises en flanelle pratiques

Les chemises Levje de Tatonka sont confectionnées dans un mélange de coton, de fibre de cellulose Tencel et de kapok durable. Elles régulent la transpiration, assurent une bonne absorption de l'humidité et ont des propriétés antibactériennes. Le kapok est issu des longs poils recouvrant les graines du kapokier, un arbre tropical. Cette fibre naturelle particulièrement légère est connue pour ses capacités d'isolation thermique. Elle ne nécessite aucun traitement chimique, ce qui permet une transformation très

respectueuse de l'environnement. Avec leur style flanelle classique, les chemises à carreaux sont très confortables. Elles existent en variantes bleu sarcelle multicolore et vert multicolore, dans les tailles habituelles pour femmes et hommes.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: avec le code-rabais **mag0418**, les chemises Levje de Tatonka coûtent Fr. 93.40 au lieu de Fr. 109.90. Offre valable jusqu'au 25 novembre 2018 ou épuisement des stocks. **Commande:** sur www.boutique-ate.ch, tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



Clignotant pour vélo sans batterie

La société danoise Reelight a développé un feu clignotant pour vélo qui fonctionne avec la force magnétique, sans batterie. Elle l'a baptisé CIO. Il suffit de fixer la lampe sur une fourche du cadre et d'accrocher l'aimant à un rayon de la roue. La rotation crée un champ de tension; le générateur intégré à la lampe produit du courant et la lumière se met à clignoter. Cela se fait sans frottement, quelles que soient les conditions météo et dans le respect de l'environnement. Le CIO stocke l'énergie et continue de clignoter jusqu'à deux minutes après immobilisation du vélo.



+ Avantage pour les membres de l'ATE: avec le code-rabais **mag0418**, le feu clignotant CIO de Reelight est disponible pour Fr. 55.90 au lieu de Fr. 69.90. Offre valable jusqu'au 25 novembre 2018 ou épuisement des stocks.
Commande: sur www.boutique-ate.ch, tél. 0848 612 612 (Boutique ATE, tarif normal).



Sécurité optimale en cas d'urgence

SmartLife Care permet à chacun de vivre à la maison le plus longtemps possible. Le système Flex comprend un appareil mobile d'urgence avec fonction de localisation par GPS, un haut-parleur intégré pour les déplacements et une station de base avec grand haut-parleur pour un usage domestique. SmartLife Care a développé une nouvelle génération de boutons d'appel d'urgence qui permet de l'avoir toujours à portée de main. Il se porte sous la forme d'un bijou qui allie parfaitement fonctionnalité et esthétique.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: un système Flex et un médaillon Rosso, Verde ou Marmo au prix exclusif de Fr. 384.- au lieu de Fr. 548.-.

Commande: directement par la hotline gratuite 0800 84 37 27 ou sur le site Internet www.smartlife-care.ch en mentionnant le code-rabais **VCS-Angebot-2018**.



Biologique, écologique, équitable

Faites plaisir à vos papilles en harmonie avec la nature: huile d'olive, pâtes et amaretti di mandorle, le riche assortiment de Terra Verde est produit dans des conditions équitables et écologiques. Vous pouvez acquérir ces aliments dans le commerce de détail et dans la boutique en ligne. La livraison par colis postal à une adresse en Suisse est gratuite dès Fr. 95.- d'achats. Les coffrets sont des cadeaux parfaits, pour un anniversaire ou pour Noël. Informations sur www.terra-verde.ch.

+ Avantage pour les membres de l'ATE: à partir d'une valeur de commande de Fr. 95.-, rabais de Fr. 20.- sur tout l'assortiment de la boutique en ligne et livraison offerte.

Commande: directement sur www.terra-verde.ch avec le code-rabais VCS2018 ou par tél. au 044 342 10 00. Le bon est valable jusqu'au 31 décembre 2018 pour une seule commande. Il n'est pas cumulable avec d'autres rabais.





Jura

Ligne Delle-Belfort: une véritable renaissance

© ATE Jura



Travaux en gare de Delle, décembre 2016.

En 1993, la SNCF décide subitement de mettre fin à la ligne Delle-Belfort, fermant une porte d'entrée entre la Suisse et la France. L'accès par le train à Belfort et à la ligne Paris-Bâle est ainsi supprimé. En 2001, l'association Interligne TGV Belfort-Bienne est fondée avec l'objectif de contribuer à la réouverture complète de cette liaison ferroviaire. Commence alors un véritable travail de lobbying avec la participation des élus des communes riveraines et des associations, l'AUTAU (association des usagers des transports de l'aire urbaine) dans le territoire de Belfort et l'ATE Jura.

En 2006, par la volonté du Canton du Jura et de la Confédération, la gare de Delle est à nouveau connectée au réseau suisse. Les trains en provenance

de Bienne desservent à nouveau cette gare frontalière. Un signal fort donné par les autorités jurassiennes et suisses.

En 2011, la mise en service du TGV Rhin-Rhône doit coïncider avec la réouverture de la ligne Delle-Belfort, mais ce délai initial est continuellement repoussé. Une promesse concrète, sous la forme d'une convention de financement signée le 1^{er} septembre 2014, donne finalement le feu vert à la réfection et l'électrification de la ligne. Les travaux débutent en 2015 et durent trois ans; la réouverture intégrale se fera le 10 décembre prochain, avec sept années de retard sur la planification initiale.

Reconstruction intégrale

Les travaux réalisés sont impressionnants! Tout a été refait: nou-

velle plateforme, nouveau ballast, nouveaux rails, nouveaux passages à niveaux, nouveaux ponts et nouvelles gares avec des quais destinés à recevoir les doubles rames Flirt fonctionnant sur le voltage français et suisse. La ligne est à double voie au niveau de la gare TGV, permettant ainsi l'entrée simultanée en gare d'un train en provenance de Belfort et d'un train en provenance de Bienne.

Le Canton du Jura et la Confédération ont été très actifs et ont mis la main au porte-monnaie en participant aux coûts des travaux sur territoire français. De gros investissements ont été réalisés dans le Canton du Jura entre Delémont et Porrentruy, et les derniers travaux ont été menés à terme cet été en gare de Bassecourt.

Avec l'horaire qui entrera en

vigueur en décembre prochain, dix trains CFF quotidiens assureront l'aller-retour entre Bienne et la gare TGV. Depuis Belfort-Ville, dix trains SNCF quotidiens assureront l'aller-retour entre Belfort-Ville et la gare TGV. En plus de cela, six liaisons quotidiennes seront assurées par la SNCF entre Belfort-Ville et Delle. Ce n'est évidemment pas la solution la plus simple.

L'exemple du Sud à suivre

La situation actuelle n'est pas la plus simple. Nous pensons qu'il y a moyen de faire beaucoup mieux pour moins cher. Une alternative serait la création d'une société pour l'exploitation de la ligne Bienne-Belfort avec pour actionnaires la SNCF et les CFF, sur le modèle de ce qui existe entre le Tessin et la Lombardie; le 22 décembre dernier, Doris Leuthard et le ministre italien des Transports Graziano Delrio ont inauguré la ligne RER transfrontalière entre Mendrisio et Varese. Elle améliore la desserte et permet de désengorger le Sud du Tessin du trafic automobile frontalier. La nouvelle ligne RER est exploitée par la compagnie ferroviaire binationale TILO (Ticino-Lombardia).

La ligne Bienne-Belfort est une ligne internationale, mais elle doit aussi jouer un rôle primordial pour la mobilité régionale en offrant une alternative attrayante à l'automobile. À l'heure où certains voudraient qu'un deuxième tube autoroutier soit construit au Mont Terri et au Mont Russelin afin de décongestionner cet axe aux heures de pointe, l'optimisation de la ligne Bienne-Belfort est une priorité absolue.

Jean-Arsène Jossen
Secrétaire politique ATE Jura

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.

À vélo dans l'Ouest lausannois: entre l'attrait et la trouille!

LIBERTÉ
ET
PATRIE

Vaud

L'ATE Vaud se soucie depuis de nombreuses années de la sécurité des cyclistes. Grâce à une topographie souvent favorable, au développement du vélo électrique et aux générateurs de mobilité que sont les Hautes Écoles notamment, le vélo est devenu un mode de déplacement important dans l'Ouest lausannois. Pourtant, de nombreux points du réseau routier demeurent dangereux pour les cyclistes.

Conscients de l'enjeu lié à l'accroissement du trafic automobile, mettant en danger tant la sécurité des cyclistes que la qualité de vie dans la région, l'ATE Vaud a publié un état des lieux des aménagements cyclables dans l'Ouest lausannois.

État des lieux

Le réseau routier de l'Ouest lausannois est marqué par la présence de nombreuses infrastructures (axes de transit, jonctions autoroutières, etc.). Les effets de coupures, le volume et la vitesse du trafic contribuent à un environnement peu propice à l'usage du vélo. Le sentiment d'insécurité et la dangerosité avérée de certains axes associés à l'absence ou à l'inadéquation de certains aménagements cyclables sont des freins à la pratique du vélo. Or, le potentiel de développement du vélo dans le territoire Ouest lausannois est conséquent: topographie et distances sont idéales.

Les tronçons à sécuriser prioritairement se situent sur les grands axes est-ouest pour permettre de s'affranchir de la contrainte de la pente tout en assurant une connexion directe et rapide aux centralités. Les points noirs sont eux situés sur les axes nord-sud et sont à sécuriser pour améliorer l'accessibilité aux différents générateurs de mobilité de l'Ouest lausannois tels que le campus uni-

versitaire, les gares CFF et les centralités communales. La majorité des points noirs identifiés se situent sur des grands axes de circulation, des carrefours et giratoires où les vélos n'ont pas été pris en compte lors de leur réalisation. Or si ces axes constituent les itinéraires directs tant pour la voiture que pour le vélo, les aménagements actuels apparaissent systématiquement favorables à la première.

Il apparaît donc à la fois nécessaire et urgent de mettre en place des aménagements cyclables fonctionnels, pratiques et sûrs, seuls à même de sécuriser véritablement (et donc favoriser) la mobilité douce dans l'Ouest lausannois. Cet état des lieux est également un appel aux autorités, cantonale et communale de prendre en compte le vélo dans tous les projets, non pas «lorsque il y a la place» mais de manière systématique tout en

prévoyant en parallèle des itinéraires cyclables affranchis du réseau routier.

L'existence de tronçons dangereux a également été mise en lumière au sein de villes romandes par un reportage de la RTS dernièrement.

Le groupe de réflexion

Consciente des enjeux liés à la requalification de certains axes et au développement urbain de cette partie du canton, l'ATE Vaud a constitué un groupe de réflexion, chargé d'identifier et de hiérarchiser les principaux points noirs du réseau.

Le groupe de réflexion est constitué de membres ATE, vivant ou travaillant dans l'Ouest lausannois et se déplaçant à vélo. Dans un premier temps, les participants ont indiqué sur une carte les différents lieux qu'ils considé-

raient problématiques dans le périmètre de réflexion. La deuxième partie de l'atelier consistait à établir un classement des lieux problématiques. Pour ce faire, chaque participant disposait de cinq voix qu'il pouvait attribuer aux différents points cartographiés. Ainsi, 25 secteurs ont été relevés parmi lesquels dix ont été priorisés selon les résultats des votes.

Le document ainsi établi et titré «Le vélo dans l'Ouest lausannois: état des lieux des aménagements cyclables» est téléchargeable sur le site de la section www.ate-vaud.ch. Il a été envoyé à toutes les communes concernées, ainsi qu'aux responsables mobilité du canton et du SDOL. Une version papier peut être commandée à l'ATE Vaud, Av. Mont d'Or 23, 1007 Lausanne (tél. 021 323 54 11).

Valérie Schwaar,
Secrétaire générale ATE Vaud

Grâce à l'expérience de plusieurs membres, l'ATE Vaud a publié un état des lieux des aménagements cyclables dans l'Ouest lausannois.



© ATE Vaud David Sanchez



Genève

Plus de 2700 signatures pour un Quai des Bergues dédié aux piétons

Après plusieurs mois de chantier et une fermeture prolongée du Quai des Bergues, ce dernier a été réouvert sans un élément crucial: la zone piétonne projetée et votée au Conseil municipal de Genève

ne sera finalement pas réalisée. La réouverture à la circulation effectuée en mars dernier va donc être pérennisée, complétée par l'aménagement d'une zone 20. Ce tronçon, qui devait permettre aux

nombreux piétons de déambuler librement au bord du Rhône, sera finalement à nouveau encombré par les véhicules motorisés dans un centre-ville surchargé de véhicules, de bruit et de pollution.

Pour manifester son mécontentement, l'ATE a lancé une pétition le 15 août dernier qui demande une piétonnisation du Quai des Bergues, sur toute sa longueur. Plus de 2700 signatures ont été récoltées en deux semaines, signe que ce sujet tient à cœur à des nombreux genevois. La pétition a été déposée le 29 août et nous espérons qu'elle

sera traitée rapidement.

Pour l'ATE, il est maintenant crucial que la Ville de Genève réponde aux attentes des usagers et réalise rapidement une zone piétonne sur l'ensemble du Quai des Bergues. Pour cela, il faut des aménagements conséquents pour amener convivialité et confort pour les déplacements en mobilité douce. Vu que les travaux doivent commencer à l'automne prochain, l'ATE a décidé de déposer au plus vite sa pétition, afin de faire pression avant la réalisation définitive de ce Quai, pour réajuster le tir tant qu'il en est encore temps.

Les bienfaits des zones piétonnes ne sont plus à démontrer. Moins de pollution, promotion de la mobilité douce, meilleure image de la ville, attrait touristique et commercial, tous ces arguments ont convaincu le Grand Conseil, puis la population d'intégrer leur promotion dans l'hypercentre dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Il s'agit désormais de passer de la parole aux actes.

Alice Genoud
Coordinatrice ATE Genève

La section genevoise de l'ATE se mobilise pour la réalisation de la zone piétonne qui était prévue sur le Quai des Bergues à Genève.



© ATE Genève/Alice Genoud



Fribourg

Négociations fructueuses pour le projet blueFACTORY

blueFACTORY fait partie de l'antenne romande du Parc suisse d'innovation (Switzerland Innovation). Ce quartier d'innovation est situé sur le terrain de l'ancienne brasserie Cardinal à Fribourg, à 500 mètres de la gare. Sur près de 60 000 mètres carrés, il se veut in-

novant et a comme objectif de minimiser son impact CO₂.

L'ATE Fribourg a suivi le dossier de près. Elle a fait opposition au plan d'affectation cantonal car l'accès en mobilité douce en direction de la gare ainsi que l'intégration de ce projet à son environnement urbain étaient insuffisants.

Comment un quartier qui se veut exemplaire et futuriste et qui veut minimiser son impact CO₂ peut-il atteindre son objectif si l'aspect de la mobilité est négligé?

Dans son opposition, l'ATE Fribourg a revendiqué les points suivants:

- L'amélioration immédiate et progressive de l'accès à la gare de Fribourg en mobilité douce. Dans ce but, l'ATE préconise la réalisation d'une passerelle pour les piétons et les cyclistes.
- De bonnes liaisons en mobilité douce entre blueFACTORY et les quartiers avoisinants ain-

si qu'à l'intérieur du site.

■ Que la mise en œuvre de la politique de stationnement du site soit cohérente avec la volonté exprimée de quartier durable et se mette en place progressivement lors du développement du site, sans attendre la construction du parking.

Cette opposition a donné lieu à une série de négociations, qui ont abouti à une convention de

droit privé entre l'ATE Fribourg et blueFACTORY. Dans ce cadre, l'ATE Fribourg et blueFACTORY ont pu se mettre d'accord sur une série de mesures:

■ La ville s'est engagée à mettre à son budget un crédit d'étude pour améliorer l'accès à la gare.

■ blueFACTORY s'est engagé à veiller à l'ouverture du site et à améliorer progressivement les accès à celui-ci.

■ Concernant les places de parc, blueFACTORY s'est engagé à ne conserver qu'un maximum de 240 places de parc pour l'entier du périmètre et de diminuer le nombre de places de parc extérieures au fur et à mesure de la réalisation du parking et de sa mise en service. Les places de stationnement doivent être justifiées à chaque étape de développement et de construction avec une volon-

té claire de favoriser activement le transfert modal vers la mobilité douce et les transports publics.

L'ATE Fribourg s'estime très satisfaite du fruit de ces négociations, qui ont contribué à une nette amélioration du projet blueFACTORY en matière de mobilité et de durabilité. ■

GROUPE RÉGIONAL BIENNE

Mini-véhicules électriques à Bienne



Cela a commencé fin septembre 2018. Treize mini-véhicules électriques appelés Enuu sont passés par la ville de Bienne. Un «E» pour efficiency ou efficacité, complété de «nuu» qui souligne la nouveauté du projet. «C'est donc une façon nouvelle et efficace de se déplacer», résume Luca Placi. Le jeune entrepreneur et son collègue Yoann Loetscher sont à l'origine de cette initiative.

Comment ça fonctionne

Toute personne qui paie une caution de 100 francs et installe l'application sur son smartphone peut emprunter un véhicule Enuu. L'utilisation est gratuite trois fois par jour, après quoi la minute coûte 20 centimes. «La mobilité urbaine a besoin de solutions nouvelles et innovantes. Aujourd'hui, les gens veulent être écologiquement et économiquement mobiles. C'est exactement ce que nous offrons», répond Luca Placi lorsqu'on l'interroge sur les motivations du projet. Les véhicules sont fabriqués en Chine. Enuu est financé par les déplacements supplémentaires des utilisateurs et par la publicité. L'entreprise est également soutenue par des subventions et des investisseurs privés.

Les véhicules peuvent être empruntés à partir de 18 ans. Il

n'est pas obligatoire d'avoir le permis de conduire, mais la vitesse est alors limitée à 20 km/h. Avec un permis de catégorie M, 30 km/h sont autorisés. La sécurité du véhicule est la responsabilité du conducteur. «C'est comme à vélo», dit Luca Placi. «Un test effectué sur le campus de l'EPFL à Lausanne avec plus de 350 personnes a montré que les chauffeurs étaient attentifs et très respectueux.»

Sur les pistes cyclables

Étant approuvés comme des fauteuils roulants électriques, les véhicules Enuu sont autorisés à circuler sur les pistes cyclables.

Selon Luca Placi, le test de Lausanne «a permis de les intégrer très facilement et en douceur dans la circulation cycliste».

Les Enuu peuvent être garés sur les parkings pour motos et vélo – pour autant qu'une place soit disponible. Ces mini-véhicules électriques constituent une alternative intéressante pour les automobilistes fréquents. Mais si leur présence sur les pistes cyclables devait devenir problématique, il faudrait revoir le concept. L'avenir nous le dira! L'ATE se réjouit de cette expérience.

Bettina Epper
Membre du Comité
du Groupe régional de Bienne

Agenda

La prochaine séance de la section ouverte au public aura lieu le mercredi 21 novembre à 18h (Aarbergstrasse 91 à Bienne).

Des petits véhicules électriques, mi-voiture, mi-vélo, circulent depuis peu sur les pistes cyclables de Bienne.



ate boutique

30.- de rabais sur tous les casques cyclistes avec code-rabais: mag0418
Action valable jusqu'au 18 novembre 2018



Veste isolante Ortovox Piz Bernina et Piz Bianco Jacket | 339.-

Nouvelle coupe, laine mérinos à la face intérieure: ces nouveautés rendent les vestes Swisswool® encore plus confortables! Avec rembourrage en pure laine suisse de commerce équitable.

MEN Tailles: S • M • L • XL

11181 dark blood | 11181 dark navy

WOMEN Tailles: S • M • L • XL

11180 dark blood | 11180 aqua



Manteau Tatonka Kemi Coat Jacket | 299.90

Ce manteau de coupe féminine résiste bien au vent avec son tissu extérieur en laine mélangée contenant 39% de laine recyclée; chaudement matelassé, il est parfait pour les jours froids.

WOMEN Tailles: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

12160 aubergine red | 12160 dark grey



Veste à capuchon d'Ortovox en mérinos mélangé | 169.-

De ce mélange de laine mérinos sur la face interne et de polyester sur la face externe résulte une veste polaire chaude, respirante et résistante.

MEN Tailles: S • M • L • XL

10520 orange blend | 10520 navy blend | 10520 black blend

WOMEN Tailles: S • M • L • XL

10519 dark blood blend | 10519 aqua blend | 10519 grey blend



Chaussure loisirs Scarpa Mojito GTX | 199.-

Imperméable, confortables et à semelles assurant une bonne adhérence, ces chaussures en cuir conviennent bien pour les loisirs. Livraison avec deux lacets.

MEN Pointures: 40-47

9001 shark | 9001 bluecosmo

WOMEN Pointures: 36-42

9002 magenta | 9002 shark

30 francs de rabais sur tous les casques cyclistes avec code-rabais: mag0418

Action valable jusqu'au 18 novembre 2018. Ne s'applique pas aux autres offres promotionnelles.



Casque cycliste

uvex i-vo cc | 69.- au lieu de 99.-

Casque polyvalent pratique garantissant un confort ergonomique. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 52-57 cm • 56-60 cm
9436 light blue mat | 9436 green-teal mat
9436 neon lime mat | 9436 black-smoke mat



Casque cycliste

uvex finale visor | 199.- au lieu de 229.-

Idéal pour les porteurs de lunettes: casque classique à visière intégrée. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 52-57 cm • 56-61 cm
11705 black-white mat | 11705 white-silver mat
11705 black mat



Casque cycliste KED Spiri Two K-Star 360° Reflection | 109.- au lieu de 139.-

Casque cycliste classique confortable et visible à 360°. **Made in Germany.**

Tailles (tour de tête): 52-58 cm • 55-61 cm
10219 green | 10219 blue | 10219 anthracite

20.- de rabais

500 LUMENS



Set Light & Motion: Urban 500/ Vya TL | 89.90 au lieu de 109.90

Ce feu lumineux assure un champ de vision avant optimal. Grâce au feu arrière intelligent, on est sûr d'être bien visible par l'arrière. Avec accu intégré. Se charge par prise USB.

Code-rabais: mag0418

12852 Light & Motion Urban 500 & Vya TL

icebreaker



W
women

black/snow

velvet

Jupe Icebreaker Helix Skirt Lady | 119.90

Originale, isolante, munie d'une fermeture éclair du haut en bas, la jupe Helix en laine mérinos ne prend pas de place dans les bagages.

WOMEN Tailles: XS • S • M • L • XL
10531 black/snow | 10531 velvet

HS2H

W M
women & men



Autres pantalons stretch
sur www.boutique-ate.ch

Pantalon d'hiver H-S Stretch | 99.-

Très extensible, légèrement isolé et chaud.

MEN Tailles: 46-58
7434 noir

WOMEN Tailles: 34-46
7445 noir



NEW

FJÄLL RÄVEN

black

acron

blue ridge

plum

navy

Sac à dos Fjällräven Kanken No 2 | 149.-

Ce sac très apprécié en tissu G-1000 HeavyDuty à double application de cire et détails en cuir est un fidèle compagnon de tous les jours. Volume: 16L.

12191 blue ridge | 12191 black | 12191 acron
12191 navy | 12191 plum

W
women



3



W
women



4



NEW



1

M
men



2

icebreaker

Icebreaker pull-over et chemise en mérinos | dès 149.90

Que ce soit au bureau, en voyage ou à la maison pour se détendre: les pulls tricotés en laine mérinos attirent le regard, et la chemise d'aspect flanelle en tissu mélangé mérinos/tenel est très appréciée. Chemise et pulls sont très agréables à porter jour après jour.

MEN Tailles: S • M • L • XL • XXL

- 1 Shearer V Sweater | 149.90
12134 char hthr | 12134 midnight navy
- 2 Compass Flannel LS Shirt Plaid | 159.90
12064 dk night hthr/granite blue

WOMEN Tailles: XS • S • M • L • XL

- 3 Waypoint Crewe Sweater | 159.90
12133 char hthr/steel hthr | 12133 toast hthr/char hthr
- 4 Muster Crewe Sweater | 149.90
12132 steel hthr | 12132 char hthr



NEW

M
men

MERRELL M

W M
women & men

Chaussure d'hiver Merrell Jungle Moc ICE+ | dès 139.90

Ce mocassin en daim imperméable muni d'une doublure en polaire et d'une semelle adhérente Vibram® Arctic Grip réunit les meilleures technologies de plein air avec un confort hivernal excellent et une grande facilité d'entretien. La semelle Vibram® Arctic Grip assure une excellente adhérence sur la neige et la glace. La petite insertion thermosensible: de blanc, elle passe à bleu lorsqu'il gèle, avertissant ainsi des risques de verglas.

MEN Pointures: 40-46.5, aussi demi-pointures
11350 black | 139.90
12182 black (cuir lisse) | 159.90

WOMEN Pointures: 35.5-42, aussi demi-pointures
11351 black | 139.90



D'Obwald à Nidwald via Berne

Texte et photos: Urs Geiser

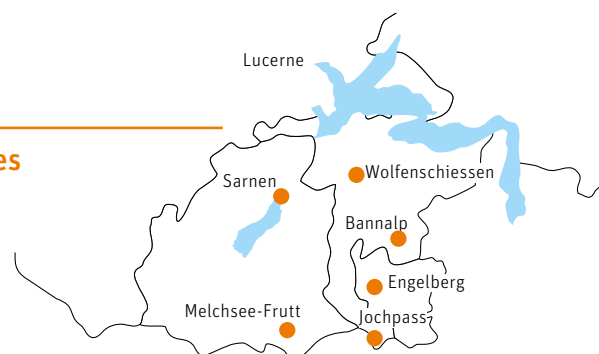
Des sentiers promènent pèlerins et randonneurs à travers le patrimoine sacré de la Suisse centrale. Nous avons testé deux étapes de ce pèlerinage, qui laisse croire même aux esprits libres que le ciel est à portée de main.



Pas de bâtiment sacré, mais un ascenseur panoramique sur Melchsee-Frutt et une superbe vue sur les montagnes.

22 étapes, à composer selon ses envies

La Suisse centrale compte de nombreux chemins de pèlerinage. L'association «Sakrallandschaft Inner-schweiz» propose plusieurs parcours («Himmlische Pfade») accessibles en transports publics qui vous feront découvrir des monuments sacrés célèbres et uniques au monde. Le parcours 1 se situe dans le canton de Lucerne; il part de Saint-Urbain sur le Plateau et passe par Luthern Bad, Heiligkreuz et Werthenstein pour arriver à Hergiswald. Le parcours 2 poursuit ce chemin et traverse Sachseln/Flüeli-Ranft (OW) – Engelberg – Maria-Rickenbach (NW) – Ingenbühl (SZ). Quant au troisième parcours, il traverse Einsiedeln, Muri et Beromünster et fait la boucle jusqu'au point de départ. Ces parcours s'adressent à ceux qui s'intéressent à notre patrimoine historique et artistique, mais aussi aux amoureux de la nature.



Randonnée des quatre lacs Melchsee-Frutt –

Engelberg: environ 6 heures. On peut prendre le téléphérique au Trübsee pour éviter de descendre 750 mètres.

Engelberg – Bannalp: environ 5 heures. Une télécabine et un télésiège montent les 850 mètres jusqu'à la cabane de Brunni (vue et découvertes garanties pour ceux qui vont à pieds). Un car postal relie Oberrickenbach à Wolfenschiessen, où l'on rejoint la liaison ferroviaire «Engelberg–Lucerne».

À Stöckalp, il s'en est fallu de peu: un mètre plus loin dans la file d'attente de la télécabine Melchsee-Frutt et nous étions obligés – pour ne pas nous faire regarder de travers – de nous enfile dans une cabine faisant de la publicité pour la section régionale du TCS. L'air amusé, nous embarquons dans la cabine suivante. Nous nous asseyons en cercle car, ce dimanche matin, nous avons déjà voyagé debout depuis Sarnen dans un car postal conduit avec maestria.

Melchsee-Frutt n'a rien à envier aux villages alpins. De nombreux hôtels et des constructions à l'architecture contemporaine intéressante voire très réussie. Le lac, lisse comme un miroir, semble incrusté dans le haut plateau qui s'étend devant nous. Au sud, en direction de la vallée du Hasli, on aperçoit le flanc d'une montagne. Légèrement vallonné, il fait partie du domaine skiable de la région, mais le paysage demeure intact de loin.

Et des marmottes

En été, Frutt est un paradis pour les familles: places de jeux très bien aménagées, baignade dans le lac, location de pédalos, plus de 170 voies d'escalade de difficulté 3 à 7 et une via ferrata à Bonistock. Le tour du lac peut se faire avec une poussette, et un parcours ludique en dix postes fait découvrir aux enfants l'univers d'un animal emblématique des Alpes: «Bonjour! Imagine que tu es une marmotte. Dans le terrier, tu trouveras la première pierre de Fruttli.» À partir de là, les enfants doivent avoir les yeux qui pétillent.

Dix minutes plus tard, alors que nous buvons un café sur la rive du lac, nous entendons les cris des enfants dans le terrier du poste 10: «Une marmotte!» Une fausse évidemment mais plus vraie que nature.

À l'est, on aperçoit le Titlis et son sommet enneigé. Un sentier qui monte et qui descend légèrement nous mène au Tannensee. Nous prenons le chemin caillouteux sur la rive sud du lac. Sur la rive nord, un petit train mène les touristes à l'auberge de Tannalp. Il sert sûrement à appâter les touristes qui s'aventurent pour la première fois sur les sentiers de montagne...

Le charme de l'Engstlenalp

À Tannalp, nous visitons la petite chapelle dans un style épuré tout juste inspiré de la Réforme. Puis, nous nous dirigeons vers le troisième lac sur l'Engstlenalp. Une vue imprenable sur le trident Wetterhorn, Mittelhorn et Rosenhorn fait concurrence au Titlis. En quittant le canton d'Obwald pour le canton de Berne, les sentiers de randonnée, jusque-là accessibles, deviennent plus escarpés et les adeptes de VTT doivent pousser leur vélo. Surplombant le Gental et une falaise abrupte, le chemin nous mène à l'Engstlenalp, un site protégé qui nous ravit aussitôt avec ses petits chalets et son hôtel datant de 1892. Le car postal qui monte jusque-là circule depuis peu sous les auspices de l'Association Bus alpin.

L'Engstlensee a quelque chose de mystique dans sa cuvette. Deux sommets, le Wendenstöcke et le Reissend Nollen, sur-

plombent ce lac de montagne. Des petits glaciers s'accrochent sur leur face nord et deux d'entre eux en forme de lune dessinent un cercle. Le glacier est gris à part un joli manteau blanc qui paraît déjà si fragile.

Hells Bells, un trail d'enfer

La seule montée digne de ce nom arrive enfin – direction Nidwald. Mais elle n'est pas indispensable: un télésiège menant au col du Joch grimpe le long du chemin. Il transporte surtout de jeunes sportifs – aucune femme sauf erreur de notre part – qui ont accroché leur VTT de descente sur le côté. Monter et descendre, et recommencer. Le trail, appelé «Hells Bells», peut faire peur sur un chemin de pèlerinage, mais il n'y a en réalité pas de tiraillement car randonneurs et sportifs ont chacun leur espace.

Au Trübsee, connu pour être le point de ralliement des touristes venus admirer le Titlis, règne une certaine agitation audible de loin. Nous passons le lac sans visiter la chapelle et optons pour la descente sur Untertrübsee. Nous prenons le temps de visiter la magnifique abbaye bénédictine d'Engelberg, qui fait de cette vallée un endroit si particulier depuis l'an 1120. Dans la fromagerie et le magasin de produits régionaux de l'abbaye, les sentiers de pèlerinage tiennent leur promesse, mais les félicités, cette fois, sont culinaires.

Sepp et sa confiance en Dieu

Trois jours plus tard, nous testons la deuxième étape. Il y a peu de monde le long du chemin sauf à la cabane de Brunni, un site apprécié des parapentistes. Un sentier Kneipp recouvert de petits cailloux, de copeaux de bois et de pommes de pin qui invite ensuite à mettre les pieds dans l'eau froide, la boue et un bain à remous fait le tour du petit lac Härzli. Une découverte sensorielle pour les petits et les grands. Le sentier pieds nus



Autour du lac Härzli, le sentier pieds nus offre une jolie expérience.

menant à Hüttismatt prolonge l'expérience sur un kilomètre.

Le Walenpfad, l'un de nos plus beaux sentiers selon Suisse Tourisme, descend légèrement de Brunni à Walenalp pour remonter jusqu'au point culminant de Walegg (1943 mètres). Admiratifs, nous nous sentons tout petits au pied du Walenstöcke, ce molosse de roche calcaire qui rend visible ce que l'un des panneaux d'information nous a rappelé le long du chemin au sujet de la formation de la roche et des montagnes. Avant que des plis et des chevauchements ne se forment, le Titlis n'existait pas et il n'y avait que la mer. Sur les sentiers de pèlerinage, les sciences naturelles nous donnent aussi une leçon d'humilité.

Puis, le paysage change du tout au tout. Le Plateau s'étend devant nous et la fumée de la centrale nucléaire de Gösgen perce la brume. Il paraît même que l'on voit la Forêt-Noire quand le temps est clément. À la Walenhüttli, des pancartes écrites à la main nous offrent la possibilité de pique-niquer et de consommer des boissons. Signé: Sepp. Ce dernier est déjà à nos côtés pour nous montrer sa deuxième maison, dont la cuisine servait à l'époque à la fabrication du fromage. Sepp a repris la

cabane et l'a très bien rénovée. Soigneusement empilées, les bûches sont prêtes si quelqu'un veut faire bouillir de l'eau. En cas de besoin, la cabane peut aussi accueillir des randonneurs pour la nuit. Sepp ne la ferme jamais. Chacun laisse ce qu'il veut dans les caisses de la cabane. Sans y croire, nous lui demandons s'il a déjà fait de mauvaises expériences. «Non, pas une fois en 30 ans!» répond cet homme d'un certain âge en riant dans sa barbe.

Chèvres paons et suite alpine

Après la cabane, un sentier magnifique, ouvert de mi-juin à fin octobre environ, longe le versant nord très abrupt du Walenstöcke. Les deux câbles métalliques servant de rampe permettent aux randonneurs de marcher en toute sécurité sans être pris de vertige quand ils plongent le regard vers la vallée 1000 mètres plus bas. L'exploitation bio de l'Alp Oberfeld vient récompenser nos efforts: en plus des espèces rares comme les chèvres paons, de son fromage frais et de sa viande séchée, l'auberge offre la possibilité de passer la nuit en dortoir ou dans sa «suite». Les autres auberges se trouvent un peu plus loin au bord du lac de Bannalp, un endroit idyllique et tranquille.

Deux téléphériques relient le lac à la vallée. Nous optons pour le téléphérique rouge et partons avec la dernière cabine. Comme nous sommes neuf et que la cabine peut accueillir «huit personnes ou 640 kilos au maximum», nous nous regardons les uns et les autres et faisons nos calculs. Nous rions de bon cœur pour oublier que nous nous balancerons dans le vide jusqu'à Oberrickenbach. ■



La cuisine hospitalière de Sepp./ VTTistes sur le chemin du trail «Hells Bells».

Jusqu'à Dublin sans avion

Texte et photo: Nathalie Martin

En juillet, je suis allée à Dublin sans prendre l'avion – pour la quatrième fois. J'ai voyagé en train, puis en ferry, en passant par Paris et Londres. Si le périple relève de la gageure, il est pour moi un pur délice.

Avec les correspondances actuelles, le voyage de Bâle à Dublin est parfaitement possible en un jour. Toutefois, il faut bien l'admettre, ça ressemble à un pari un peu fou. Ceux qui préfèrent voyager en toute tranquillité seront mieux avisés de faire étape à Londres.

Bâle, 6h21 du matin – mon train quitte la gare. Je me retrouve à Mulhouse moins de 30 minutes plus tard et j'ai une heure d'attente pour y prendre mon petit-déjeuner.

Le TGV pour Paris-Gare-de-Lyon part à 7h40 et m'y mène en moins de trois heures. Arrivée à destination, il faudra passer de la gare de Lyon à la gare du Nord où j'embarquerai dans l'Eurostar pour Londres. La ligne D du RER m'y conduit sans encombre. À la gare du Nord, il est important d'avoir une marge de temps suffisante avant de prendre l'Eurostar, puisqu'il faut se soumettre à un petit «check-in», comme dans les aéroports, avec inspection des bagages et contrôle des passeports.

Le Pays de Galles via Londres

Il est 12h13, le train quitte Paris. Le voyage entre Paris et Londres par le tunnel sous la Manche ne dure que deux heures et vingt minutes – ce qui étonne encore souvent. La tra-

versée de l'Eurotunnel est en soi un événement. Pourtant, rien n'est moins spectaculaire vu du siège de passager. Il m'est arrivé de ne pas remarquer l'entrée dans le tunnel alors que j'étais plongée dans un livre. L'arrivée à la gare de Saint-Pancras, au centre de Londres, est bien plus captivante. En très peu de temps, je me vois projetée de l'autre côté de la Manche, dans le tumulte d'une grande métropole, sans que je n'aie à me stresser le moins du monde. J'ai largement le temps de prendre mon lunch sur les rives du Regent's Canal ou au Camley Natural Park. Après quoi, je me rends à pied à Euston Station, à dix minutes de là.

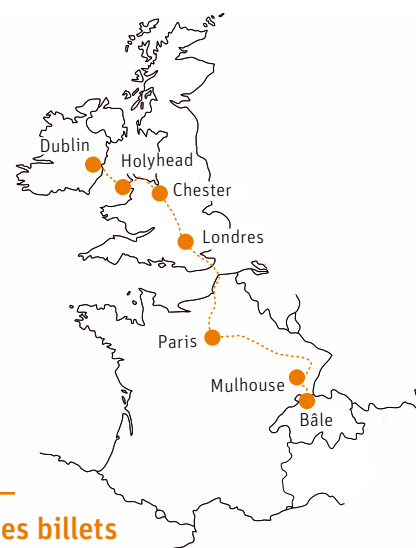
À 15h10, je poursuis mon périple à destination de Chester, à la frontière de l'Angleterre et du Pays de Galles. De là, je change de train pour Holyhead, dans le Pays de Galles. La gare de Chester, petite et compacte, m'accueille pour une courte attente de 15 minutes.

La ligne Chester-Holyhead est splendide – elle longe une bonne partie de la côte galloise. Le train me mène directement au port des ferries. Il est 19h17. Je me soumetts au check-in de circonstance avant l'embarquement. Un bus de la compagnie des ferries me conduit au bateau au travers des installations portuaires.

Arrivée sur l'île verte

Il est 20h30 lorsque le ferry lève l'ancre. Malgré le vent et le temps maussade, je reste volontiers sur le pont pour observer les manœuvres d'appareillage et voir notre bateau prendre le large. La traversée durera près de trois heures.

Nous accostons à Dublin à 23h45 et la vue depuis le pont mérite que l'on s'y attarde. De la haute mer, le navire entre pour ainsi dire directement dans le canal portuaire, laissant peu à peu apparaître la ville. En cette fin de soirée, je suis bien consciente de la distance qui sépare Bâle de Dublin. Je prends un taxi jusqu'à mon hôtel – à cette heure-ci, il n'y a plus de bus – et je saute dans mon lit. Demain, je prendrai tout le temps de découvrir la merveilleuse capitale de la République d'Irlande. ■



Acheter ses billets

Le billet Bâle-Londres s'obtient via Internet et on le reçoit par la poste. En réservant suffisamment tôt, on obtient un billet pour au prix de 100 à 120 euros: ch.oui.sncf/fr

Pour le trajet Londres-Dublin, on peut obtenir un billet Sail-&Rail bon marché auprès de Virgin-trains pour 45 livres sterling environ: www.virgintrains.co.uk.

Le ferry nous emmène de Holyhead à Dublin.



Aventures alpines au fil de l'eau

Texte et photos: Camille Marion

Sélectionnée avec 99 autres jeunes résidents des pays alpins, j'ai eu le plaisir de partir cet été à l'assaut de nos montagnes grâce au projet «Youth Alpine Interrail». L'objectif: montrer combien nos régions regorgent de pépites accessibles en TP.

Ce n'était pas obligatoire, mais j'ai décidé de choisir un thème pour établir mon itinéraire à travers les Alpes: l'eau. En partant de la Suisse, j'ai traversé les Alpes direction l'Italie, l'Autriche et la Slovénie, m'émerveillant des décors qui défilaient par la fenêtre du train. De cours d'eau en barrage, de lacs en

rivières, mon regard a été happé par des endroits sublimes, si dépayés et pourtant si près de chez moi. Un voyage incroyable, jalonné de magnifiques étapes. J'en retiens trois particulièrement marquantes: le barrage de la Grande Dixence, le Lago di Braies (en Italie) et les gorges de Vintgar (en Slovénie). ■

Plus d'informations sur le projet en p. 15.

Retrouvez le voyage complet sur mon blog «Lève l'encre» www.levelencre.com

Découvrez les aventures des autres participants sur les réseaux sociaux avec le #youthalpineinterrail

Le Lago di Braies

En Italie, dans le Tyrol du Sud, les sommets alpins sont abrupts. Gris et sévères, ils posent leur regard froid sur la vallée verdoyante qui s'étend à leurs pieds. Depuis Brunico, je prends le train pour Villabassa et j'admire les chalets fleuris et les églises hautes qui donnent ce charme si pittoresque aux villages de la région. Le soleil brille fort.

Quelques heures de randonnées m'emportent dans ce paysage de carte postale: les fermes esseulées, les vaches qui broutent en silence et la chanson du ruisseau. Le chemin

se fait plus escarpé. Il longe la forêt avant de s'y enfoncer. Le sentier devient étroit, parsemé de pierres. Les derniers kilomètres sont les plus difficiles, mais mon objectif, le Lago di Braies, est si proche.

Soudain, entre les feuillages j'aperçois le turquoise vibrant de sa surface. Quel décor! Le souffle coupé, je m'arrête au bord de l'eau et contemple cet endroit magique. Les plus romantiques peuvent louer une barque pour s'aventurer au milieu de l'étendue prise d'assaut par les nombreux visiteurs. J'opte plutôt

pour une balade sur les berges. Le sentier est agréable et permet de s'émerveiller encore un peu de la beauté de ce lac de montagne. En deux heures, j'en ai fait le tour, les yeux et l'appareil photo remplis d'images exceptionnelles. ■



L'eau est turquoise, mais attention: c'est froid./South Tyrol is the new Thailand!/La surface reflète le décor de carte postale.



Le Lac des Dix, étendue impassible./Haute de 285 mètres, la paroi du barrage impressionne./ Un sentier sinueux mène au couronnement.

Le barrage de la Grande Dixence



Grande Dixence

C'est la première étape de mon voyage. Arrivée en Valais en début de matinée, le car postal m'emmène au détour de lacets escar-

pés vers le sommet des montagnes grises et vertes. Au pied du barrage, le soleil brille. Niché au cœur de la vallée, l'ouvrage immense semble endormi. Pourtant, dans ses entrailles, la bête gronde. Le barrage retient 400 millions de litres d'eau; de quoi produire de l'électricité en suffisance pour alimenter 400 000 ménages.

Arrivée au sommet du plus haut barrage-poids du monde, je prends un instant pour admirer la vue qui s'offre à moi: le chemin sinueux par lequel je suis arrivée, la vallée à perte de vue, le vaste couronnement qui retient la puissance silencieuse de l'eau et la surface paisible du Lac de Dix. ■

Les gorges de Vintgar

En Slovénie, je loge un peu en dehors de la touristique Bled, aux portes du Parc national du Triglav. Levée aux aurores, je m'aventure à la marche en direction de mon objectif aquatique du jour: les gorges de Vintgar. À pied comme en train, j'apprécie la liberté qu'offre le voyage; celle de prendre le temps d'admirer les paysages. Je parcours les petites routes qui traversent la campagne slovène. Les paysages me rappellent parfois la Suisse. La nature est omniprésente, parfois sauvage et magnifique, parfois plus ordonnée, domptée par la main experte du paysan.

À l'entrée des gorges, le flot de touristes n'est pas encore arrivé. Je me faufile sur les pontons qui enjambent le torrent impétueux. Il fait encore frais. On entend le chant timide de quelques oiseaux, l'air sent la rosée du matin et les feuilles croquantes qui ombragent le sentier. Quand le soleil matinal passe entre les falaises, il se reflète dans l'eau et fait briller la magie de ce lieu. Les cascades assourdissantes

laissent place à un cours tranquille. Les visiteurs ont construit des tours de cailloux qui s'élèvent vers le ciel. Quand les flots reprennent de la vitesse, ils lissent les pierres et chassent les algues, donnant à l'eau sa transparence éblouissante. ■



Gorges de Vintgar

Où le courant s'apaise, les constructions de pierres témoignent du passage de nombreux visiteurs./Les rayons du soleil matinal font briller la surface de l'eau.



Demandez une offre
et gagnez
des chèques Reka!*



* Conditions de participation:
www.ate.ch/tirage

© zinkevych/fotolia

Le modèle tarifaire avantageux qui se base sur la consommation de carburant.

Accès rapide à l'offre de l'Éco-assurance véhicules ATE:

- par téléphone au 031 328 58 22 ou
- par internet à l'adresse www.ate.ch/eco

Pour une mobilité
d'avenir

ate

Crocus à safran en fleur./Le musée du Safran révèle aux visiteurs les mystères de la production du safran et de ses origines.



© Amin Borrer



© Charly Schindrig

Découverte du safran de Mund

Par Myriam Holzner

Il est revenu le temps du crocus: à Mund, petit village du Haut-Valais, la récolte du safran bat son plein. À quelques pas de là, le musée du Safran éclaire notre lanterne sur cette précieuse épice et le fastidieux travail qu'exige sa production.

Il ressemble fortement au crocus de printemps. Toutefois, le crocus à safran fleurit en automne, de la mi-octobre à la mi-novembre. Cette plante originaire du Moyen-Orient semble attendre les premiers grands froids pour laisser apparaître sa fleur lilas.

À Mund, au-dessus de Brigue, on cultive le crocus à safran depuis le 14^e siècle. Si l'on en croit la légende, ce sont des pèlerins et des mercenaires qui l'auraient introduit au Valais.

Les cultures et le musée

Les transports publics nous mènent pour ainsi dire au cœur des cultures de crocus et aux portes du musée du Safran, installé dans l'une des plus anciennes constructions en bois du Valais. De la gare CFF de Brigue, on gravit la pente à bord d'un car postal.

Le musée du Safran est à deux pas du terminus du car postal de Mund village. Après une visite de son exposition permanente, on comprend mieux le travail que représente la production de cette précieuse épice – et pas uniquement la récolte, puisque le *Crocus sativus* est, en soi, une plante très exigeante.

Un travail de longue haleine

Le musée retrace toutes les étapes de la culture du safran par de jolies mises en scène et une

courte vidéo – et grâce aussi aux précieuses explications des guides passionnés.

Une fois la visite terminée, une descente aux champs s'impose. Comme le sentier qui y mène est plutôt abrupte, il est conseillé de se chauffer de bons souliers. Par temps clémente, les fleurs lilas éclosent – clairsemées par endroits, parfois en bouquets compacts. Dans certains champs, visiblement, il ne reste plus rien. Il faut savoir que la récolte s'effectue idéalement le matin, dès l'éclosion des fleurs et ce, tous les jours pendant un mois environ.

Lorsque le ciel est très nuageux ou en cas de pluie ou de neige, les fleurs restent fermées – une bonne occasion pour consacrer tout son temps à la visite du musée.

Une saveur qui vaut de l'or

Bien évidemment, tôt ou tard, l'envie nous prend de goûter au safran de Mund. Suivant la saison, un ou deux restaurants locaux nous y invitent. Le restaurant Le Safran est ouvert toute l'année et propose des spécialités à base de safran. Le restaurant de montagne Salwald, à une demi-heure de marche du village, est, quant à lui, ouvert en été uniquement. Il offre un splendide panorama sur les «4000» alentour.

Les spécialités culinaires au safran de

Mund se dégustent aussi «à l'emporter»: sous forme de pain, de fromage, de pâtes ou de liqueur par exemple, en vente dans le petit magasin du restaurant Le Safran. Avec un peu de chance – et pour autant que la récolte ait été bonne – on parviendra même à y déguster un gramme de fils de safran pour sa gastronomie domestique. Et en considérant son prix, on comprendra mieux encore pourquoi on surnomme le safran «l'or rouge». ■

Infos

Accès: en train jusqu'à Brigue, car postal jusqu'à Mund Dorf.

Musée

Entrée: prix de base Fr. 50.- / À partir de 10 pers., Fr. 5.- par pers. supplémentaire.

Horaires: Octobre (pendant la récolte du safran)
Me et sa: 10h30-12h et 14h-16h30
Ve: 14h-16h, Di: 10h30-12h et 14h-16h.
Le reste de l'année sur demande.

Restaurants

Le Safran: www.rest-safran-mund.ch
Salwald: www.salwald.ch

Dans le dernier Magazine ATE, nous vous emmenions en croisière sur le Danube. Dans la continuité, nous nous sommes entretenus avec Pia Kaufmann, directrice générale adjointe de l'entreprise Thurgau Travel, au sujet des préoccupations écologiques liées aux voyages fluviaux.

Propos recueillis par Camille Marion

Pia Kaufmann

«La sensibilité continue d'augmenter»

Magazine ATE: Quels types de voyageurs participent aux croisières fluviales?

Pia Kaufmann: Cela dépend de la croisière. Sur les itinéraires d'une semaine ou plus, les voyageurs sont généralement plus âgés – je dirais dès 50, 55 ans. Sur les destinations en

Quels itinéraires sont particulièrement appréciés?

Le Douro au Portugal, parce que l'on voyage à travers les beaux paysages viticoles. Le Rhin et le Danube sont également très populaires. Les passagers aiment aussi la Birmanie en raison de nos navires – ils n'ont que des suites qui couvrent toute la largeur du navire – et également parce que mon frère y est très engagé. En ce moment, nous constatons par ailleurs une augmentation de l'attrait pour les croisières «vélo», qui combinent le voyage en bateau avec des excursions en deux-roues. Depuis cette année, le MS Thurgovie Karelia, nouvellement rénové, voyage en Russie de Moscou à la mer Blanche, puis jusqu'à Saint-Petersbourg. Nous sommes les seuls à offrir cette route.

Vos bateaux fonctionnent au diesel. Qu'en est-il de l'engagement écologique de Thurgau Travel – aujourd'hui mais aussi pour le futur?

Personnellement, cet engagement me tient à cœur car nous n'avons qu'une seule planète. Le voyage en soi n'est pas fondamentalement écologique. Mais il apporte des bienfaits dans de nombreux domaines de la vie et aide les gens à mieux se comprendre. Nous participons actuellement à un projet en partenariat avec myclimate. Il s'intitule «Cause we care» et prône la durabilité dans le tourisme. À l'avenir, nos clients auront la possibilité de compenser financièrement leur impact écologique en reversant un pourcentage du prix de leur voyage. Le même montant que celui déposé par nos clients sera également versé par Thurgau Travel. 50% des recettes vont à des projets de protection climatique menés par mycli-

«Nos clients auront la possibilité de compenser financièrement leur impact écologique en reversant un pourcentage du prix de leur voyage.»

Europe et les voyages plus courts, par exemple de Bâle à Strasbourg, on retrouve aussi des familles et des voyageurs plus jeunes.

À votre avis, qu'est-ce qui séduit dans la croisière fluviale?

Je pense que les gens recherchent avant tout le dépaysement. Ils apprécient le fait de pouvoir lier voyage et déplacement, en découvrant chaque jour une nouvelle destination. C'est agréable d'en voir autant en si peu de temps et de n'avoir à faire sa valise qu'une seule fois. La découverte des paysages depuis le fleuve est intéressante et offre une toute autre perspective.

L'entreprise familiale existe depuis près de 20 ans et connaît un joli succès: 30 employés, 50 bateaux, 70 destinations.

Toute la famille est investie dans l'entreprise. Thurgau Travel a été créée et est dirigée par mon père. Mon frère est actuellement responsable de nos bateaux en Birmanie et ma sœur est à Prague avec son mari, capitaine du MS Thurgau Florentina.

À 27 ans, **Pia Kaufmann** est la plus jeune fille d'Hans Kaufmann, fondateur de Thurgau Travel. Après un apprentissage d'employée de commerce, complété par une maturité professionnelle commerciale et une formation de spécialiste du tourisme, elle est aujourd'hui directrice générale adjointe de Thurgau Travel. Elle travaille au siège principal, à Weinfelden (TG).



© mad



Les bateaux affrétés par Thurgau Travel fonctionnent pour la plupart au diesel.

mate, les 50% restants nous reviennent et sont investis dans des mesures qui visent à rendre nos produits plus durables et, surtout, plus écologiques. Je suis très curieuse de voir comment cela sera accueilli par nos clients et j'espère qu'ils seront nombreux à y participer.

Avez-vous le sentiment que l'impact écologique est important pour les touristes suisses?

Oui, absolument. De nombreux clients nous questionnent à ce sujet. Je dois cependant dire que le ressourcement et le dépaysement restent plus importants. Mais la sensibilité à cette thématique est bien là et continue d'augmenter.

Est-ce un aspect que vous souhaitez mettre en avant dans la communication de Thurgau Travel?

Pour l'instant, pas vraiment, car nous ne sommes qu'au stade des projets. Mais dès que le partenariat avec myclimate sera concrétisé, nous voulons évidemment l'intégrer à notre communication.

À bord d'un bateau, comment sont organisés le tri et l'évacuation des déchets?

Comme nous travaillons avec des charters, les compagnies maritimes sont généralement en charge de la gestion des déchets. Mais pour nos bateaux, les déchets sont triés et évacués dans les ports d'escale auprès de l'entreprise

locale de ramassage des ordures. On bénéficie de technologies innovantes pour gérer au mieux cette question. Par exemple, il y a un système dans les cuisines qui permet de rétracter le verre pour qu'il prenne le moins de place possible en attendant d'être recyclé.

Comment les stocks de nourriture sont-ils gérés?

On essaie à la fois d'avoir autant de nourriture que nécessaire mais aussi peu que pos-

«Je crois à la technique et à l'innovation; nous n'abandonnons pas l'idée d'exploiter au moins en partie l'énergie solaire sur nos navires.»

sible sur le navire. Plus le navire est lourd, plus il consomme de diesel. Il s'agit de trouver le bon équilibre. À bord, bien sûr, nous évitons au mieux le gaspillage alimentaire.

Avec plus de 100 passagers à bord, les bateaux consomment beaucoup l'électricité. D'où vient-elle?

Pendant la navigation, des génératrices permettent de produire le courant nécessaire à la vie à bord. Une fois au port, le bateau doit impérativement être branché au système local mis à disposition. Cela permet notamment de réduire le bruit et la pollution.

Le diesel est très nuisible pour le climat. Existe-t-il des alternatives pour l'alimentation des bateaux?

Bien qu'il soit moins nocif que le fioul lourd consommé par les bateaux de croisières maritimes, le diesel n'est pas idéal. Il y a la possibilité d'avoir recours au «Greendiesel», un carburant plus écologique que le diesel conventionnel. Nous affrétons quelques navires de la compagnie maritime Scylla, qui utilisent cette alternative. L'armateur s'est vu décerner le prix de l'innovation pour cette technologie. Je suis très contente de constater qu'il se passe quelque chose, et que l'on travaille sur des solutions.

Est-ce que l'énergie solaire ne serait pas une solution pour produire l'électricité des bateaux?

Nous avons étudié la possibilité d'installer des panneaux solaires sur le toit, mais les batteries prennent beaucoup de place et sont très lourdes. Par ailleurs, il est nécessaire de conserver un moteur ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Actuellement, ce serait plutôt contreproductif, surtout en raison du poids de l'installation. Mais nous n'abandonnons pas l'idée d'exploiter au moins en partie l'énergie solaire.

Je crois à la technique et à l'innovation. Il ne faut jamais dire jamais.

Prenez-vous également en compte la manière dont les passagers de vos bateaux se déplacent pendant le voyage?

En effet, c'est important et nous prenons cela au sérieux. Nous sommes le seul prestataire en Suisse qui offre des départs de Bâle, et la plupart des voyageurs s'y rendent en train. Sur place, les excursions sont organisées avec les compagnies de bus locales et nous optimisons chaque voyage pour éviter de rouler «à vide». ■

VACANCES EN SUISSE

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

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

Appartement de 2 pcs à Goms, endroit idyllique avec jardin, près du centre et des circuits de ski de fonds. Tél. 079 384 59 58, katharina.fehr@bluewin.ch

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

Commander plus de 1'500 articles Outdoor 24h sur 24: www.boutique-ate.ch

ate boutique

VACANCES À L'ÉTRANGER

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

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 pl. parking priv. Demandez la docu: Tél. 061 681 42 38, www.casa-al-lago-maggiore.ch

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

TOSCANA: Gepflegtes Landhaus, bis 10 Personen, Natur pur, Ruhe, wandern biken, Kultur, zum Meer 30 Minuten. www.prata-suvereto Tél. 079 356 83 66

Entre Cèze et Ardèche (sud France), grd mas familial (6ch/12lits), vue charme, piscine www.mitchoules.fr

Ici votre annonce ne serait pas passée inaperçue!
Infos et commande: www.ate.ch/pa



Indicateur 2019

Imprimé dans un format compact, il vous permet d'un seul coup d'œil de planifier votre voyage sur l'ensemble du réseau de transports publics: train, bateau ou téléphérique. Éditeurs: CITRAP, ATE et Pro Bahn Suisse.

Fr. 19.80 Édition limitée!
+ frais de port de Fr. 6.90

Assurez-vous de recevoir votre exemplaire!

- www.ate.ch/indicateur
- indicateur@ate.ch
- tél. 031 328 58 58

Votre nouvelle personne de contact pour des (petite-)annonces dans le Magazine ATE:

Gabriela Hüppi
annonces@ate.ch
Tél. 031 328 58 38

Le prochaine édition du Magazine ATE paru le 6 décembre 2018, le délai d'insertion est le 5 novembre 2018.

Les dates de parution 2019:

- 7 mars 2019
- 25 avril 2019
- 13 juin 2019
- 19 septembre 2019
- 7 novembre 2019

Le délai d'insertion est chacun un mois avance de parution.



Optez aujourd'hui pour l'adhésion famille!

Plus l'ATE comptera de membres, plus son poids politique sera important.

Vous pouvez nous soutenir en transformant votre adhésion individuelle en une adhésion famille ou couple. Le supplément n'est que de 15 francs par année. Toutes les personnes vivant dans votre ménage bénéficieront des avantages réservés aux membres de l'ATE.

Pour donner une dimension familiale à votre adhésion à l'ATE: en ligne sur www.ate.ch/famille ou par téléphone au 031 328 58 58.

Pour une mobilité d'avenir

ate

Syracuse, nature et culture

Italie

Plus grande île de la méditerranée, la Sicile a été convoitée par toutes les grandes civilisations et chacune a laissé des empreintes de son passage. La Syracuse historique offre un témoignage unique du développement de la civilisation méditerranéenne sur trois millénaires. Elle est une entrée privilégiée pour appréhender la Sicile et le parcours réalisé par l'homme occidental de la préhistoire à nos jours.

Randonnée en autotour à partir de CHF 891

Les réserves naturelles: Pantalica, Torre Salsa et Vendicari

Les plus belles villes de Sicile: Noto, Syracuse et Modica

7 jours/6 nuits, période de départ : 1er janvier – 15 décembre

Le prix comprend : hébergement incl. pdj, 2x dîner, location d'une voiture (6 jours), Assistance téléphonique locale (24h/24),

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



© A. Bournerie

Corniche des Maures et Île de Port-Cros

France

Partez pour une escapade les pieds dans la Méditerranée. Basés en hôtel ** au Lavandou, vous cheminez en sentiers côtiers avec d'incroyables panoramas sur la mer et vous découvrez le Parc National de l'île de Port-Cros. Profitez d'un long week-end hors-saison pour découvrir le massif des Maures et passer une journée sur la belle île de Port-Cros. Les randonnées proposées vous feront cheminer au milieu de paysages diversifiés : forêts, crêtes, plages...

Randonnée en étoile à partir de CHF 329

Sentiers côtiers, plages de sable fin, un parcours diversifié

Soleil de la Méditerranée

4 jours/3 nuits, période de départ : Toute l'année (sauf juillet/août)

Le prix comprend : hébergement incl. petit-déj., billet de bateau Le Lavandou – île de Port Cros, taxe de séjour, Carnet de Route

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



© M. Coppin

Réservations et conseils: tél. 0848 823 824

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

voyages via verde
le partenaire de voyage de l'ATE

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





La ligne de transports publics que nous recherchons est majoritairement souterraine, mais elle offre 300 mètres de voyage à l'air libre.

CONCOURS

Un transport urbain moderne

Il est un emblème de modernité et de technologie en matière de transports. Installé dans une ville suisse située au bord du lac, il permet de parcourir 5,9 kilomètres et un dénivelé de près de 400 mètres.

La Ficelle

Dans ce chef-lieu cantonal, on parle de la construction d'un système de transport entre le bord de l'eau et les hauts de la ville depuis les années 1850 déjà. À cette époque, de nombreuses marchandises sont livrées

dans la ville par des bateaux à vapeur et il serait judicieux de trouver un moyen efficace de les acheminer au centre.

Plusieurs projets sont évoqués et défendus auprès des autorités. On opte alors pour un système composé de deux lignes de traction par câble, ou funiculaire, auquel les habitants donnent rapidement le surnom de Ficelle. Dans les années 1950, le succès est tel qu'il est nécessaire d'optimiser le système, qui est alors transformé en un chemin de fer à crémaillère.

Vers l'automatisation

Dès les années 1960, un projet orienté vers la version actuelle du transport est évoqué. Il faudra pourtant attendre le début des années 2000 pour que le passage aux urnes confirme l'engouement des citoyens. Avec un budget estimé à près de 600 millions, le pari est ambitieux. Le chantier commence en février 2004 et durera plus de quatre ans.

Véritable colonne vertébrale de la mobilité dans cette agglomération, le transport que nous recherchons compte 14 stations. Il est automatique, ce qui le rend unique en Suisse.

Dix bougies en 2018

Celui que nous recherchons a fêté en septembre son dixième anniversaire avec un bilan très positif: plus de 250 millions de passagers transportés. La construction de cette ligne aurait permis d'augmenter de 16% l'utilisation des transports publics. Face à ce succès, la fréquence a été régulièrement adaptée, tout comme le matériel et les infrastructures. À l'avenir, la création d'une nouvelle ligne est également prévue.

Camille Marion

À GAGNER:

Plaisir au ski dans l'Aletsch Arena



Gagnez 3 nuits en appartement familial (2 adultes et 2 enfants) dans l'hôtel Salina Maris**** à Breiten ob Mörel (salina-maris.ch). Après le petit-déjeuner (inclus dans le prix), direction les pistes: deux forfaits de ski de 3 jours pour adultes et deux pour enfants sont également compris. Le bon est valable en hiver 2018/2019 (en dehors de la période Noël/Nouvel An et des vacances de février). À bientôt pour des aventures d'hiver sur le grand Glacier d'Aletsch – neige garantie, soleil et détente!

Réponse du dernier numéro:

Le cyclo-cross

Prix offert par

Le gagnant du magnifique séjour de 3 jours à Paris d'une valeur de Fr. 1214.- est Jean-Yves Berdat de Bâle.

TGV Lyria

Quel est le nom de la ligne de transports publics que nous recherchons?

Veillez adresser votre réponse à la question d'ici au 8 novembre 2018.

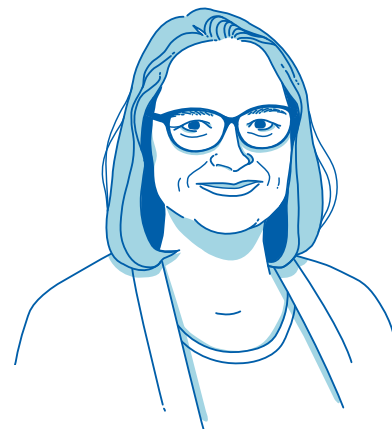
■ Magazine ATE, concours, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne

■ www.ate.ch/concours

■ concours@ate.ch

Une seule participation par personne. Aucune correspondance ne sera adressée au sujet du concours.

«La mobilité contribue énormément au réchauffement du climat. Malgré des moteurs énergétiquement plus efficaces, les transports sont responsables d'environ 40% des émissions de gaz à effet de serre en Suisse.»



STÉPHANIE PENHER

Comment sauver nos glaciers?

Le 25 août, une centaine de personnes venues de toute la Suisse se sont réunies au col du Susten. Là, au pied du Steingletscher en train de se liquéfier, elles ont fondé l'Association suisse pour la protection du climat. Celle-ci prévoit de lancer une initiative pour les glaciers, afin d'ancrer la protection du climat dans la Constitution fédérale et de ramener à zéro les émissions de CO₂ de la Suisse d'ici à 2050. Les engagements de l'accord de Paris sur le climat, ratifié par la Suisse, seraient ainsi gravés dans la Constitution.

Les membres fondateurs de l'association sont des personnes qui connaissent les conséquences d'une crise climatique pour la Suisse: elles travaillent dans des domaines comme la sylviculture, l'agriculture, la gestion des eaux, la recherche sur les risques naturels, la neige et les glaciers, le tourisme, les régions de montagne, les sports d'hiver et la santé. La disparition des glaciers menace les zones montagneuses. Elle a un impact sur le tourisme et l'approvisionnement en eau, sans oublier les dégâts qu'elle inflige au paysage. La fonte du pergélisol, ou permafrost, nécessite la sécurisation de parois rocheuses et la protection de villages entiers. La rapidité du changement climatique dépasse les processus naturels d'adaptation de la forêt, et l'on voit survenir de plus en plus souvent des événements extrêmes comme la sécheresse et les tempêtes.

La mobilité, en particulier, contribue énormément au réchauffement du climat. Malgré des moteurs énergétiquement

plus efficaces, les transports sont responsables d'environ 40% des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. Et ce chiffre ne cesse d'augmenter, alors même que d'autres secteurs rejettent de moins en moins de CO₂ depuis 1990. Pour se faire une idée des défis qui nous attendent, rappelons-nous simplement qu'il est nécessaire de réduire ces émissions de 60 à 80% à long terme pour stabiliser le climat. Cela exige des mesures de grande ampleur, surtout en ce qui concerne les transports. L'utilisation moyenne d'une voiture n'est déjà plus neutre pour le climat; avec un vol pour les Caraïbes, on double l'impact. Des limites ambitieuses en matière de CO₂ sont absolument nécessaires pour en diminuer les émissions. L'an dernier, le peuple suisse a nettement dit OUI à la stratégie énergétique, confirmant ainsi un abaissement de la valeur cible des rejets de CO₂ par les voitures nouvellement immatriculées. Malgré cette décision populaire claire, la voie de la réduction des émissions de CO₂ est semée d'embûches. Or, nous n'avons pas le temps de tergiverser.

Je suis déjà membre de l'Association suisse pour la protection du climat. Vous aussi, rejoignez ce mouvement citoyen qui vise à ramener à zéro les émissions de CO₂ de la Suisse d'ici 2050: www.protection-climat.ch. C'est ainsi que nous pourrions sauver nos glaciers!

Stéphanie Penher, Responsable Politique des transports et Communication

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, Markus Fischer. Collaboratrices et collaborateurs de cette édition: Laura Andres, Urs Geiser, Myriam Holzner, Nathalie Martin, Martin Winder. Sections: Camille Marion. Annonces: Gabriela Hüppi (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: Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. Tirage: 71 521 (français 14 441, allemand 57 080). Prochaine édition: 6 décembre 2018. Remise des annonces: 5 novembre 2018. 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

Conduite automatisée

Le dossier du prochain Magazine ATE se penchera sur les questions relatives à la digitalisation. Les conditions techniques nécessaires ont été remplies et les premiers projets pilotes voient le jour. Mais quels sont les risques et les opportunités qui en découlent pour les transports et pour l'environnement? Quelles mesures sont nécessaires pour orienter la mobilité dans la bonne direction? Quel est le point de vue des experts? Et parce que nous voulons savoir ce que l'on ressent lorsque l'on est assis dans une voiture sans conducteur, nous embarquerons pour un test en situation réelle.



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

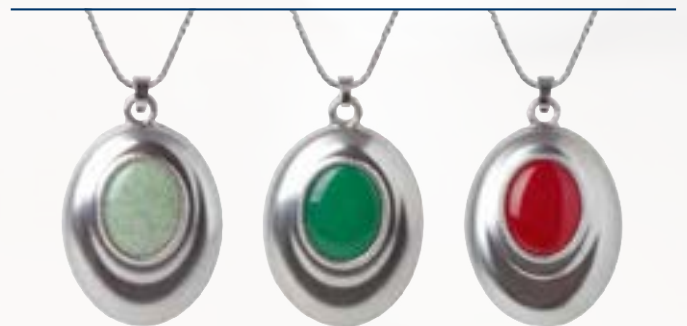
PREMIÈRE
MONDIALE

SmartLife
Care 



Si sûr, si beau, si indépendant.

Les nouveaux médaillons SmartLife Care feront du bouton d'urgence un vrai bijou.
Si vous aimez, il y a trois beaux designs au choix: Marmo, Verde et Rosso.
Élégant tout en étant fonctionnel et esthétique.



SmartLife Care SA est une entreprise conjointe de:



Nous vous conseillerons volontiers.
Hotline gratuite 0800 84 37 27 (tous les jours de 6h30 à 20h00).

www.smartlife-care.ch