

## Oui à la loi climat

Protégeons ce qui compte –  
car nous voulons un avenir

Page 18



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

## Changement de voiture = change- ment d'assurance

Vous prévoyez de changer de voiture?  
Demandez une offre dès à présent!  
Vous profiterez en outre d'un bonus  
écologique intéressant pour les  
véhicules électriques.

Accédez rapidement et facilement  
à l'offre.

- par téléphone au **031 328 58 22** ou
- par e-mail **eco@ate.ch**

Notre équipe d'assurance vos  
répondra volontiers.

Assureur:



Pour une mobilité  
d'avenir



**Calculez**  
votre prime dès  
maintenant

## Assurances pour tous les vélos

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

Accédez rapidement à l'offre.

- par téléphone au **031 328 58 22** ou
- par e-mail **eco@ate.ch**

Notre équipe d'assurance vos  
répondra volontiers.

Assureur:



Pour une mobilité  
d'avenir





- 4 **En bref**
- 6 **Vélo:** des sacs de transport comme signal envers les CFF
- 7 **Conduire autonome:** «Stine» et Madame Bürgler
- 8 **Rester mobile:** quatre seniors racontent leur expérience
- 10 **Habitat:** moins de stationnement, mais toujours inclusif
- 11 **Chemin de l'école:** la complémentarité des campagnes de l'ATE
- 12 **Mobilité des entreprises:** Judith Häberli présente la plateforme Urban Connect
- 13 **Vivre sans voiture:** l'expérience «31days»
- 14 **Eco-auto:** propulsée par des explosions
- 15 **Travel Smart Ranking:** voyages en avion et objectifs climatiques
- 16 **Assurances:** nos ministres de l'Intérieur et des Affaires étrangères
- 17 **ATEjunior:** notre nouvelle page pour les enfants



© Viviane Barben

34 **Excursion à Soleure:** architecture baroque et rives de l'Aar animées

- 36 **Patrimoine mondial:** Jungfrau-Aletsch, Chemins de fer rhétiques et haut-lieu tectonique de Sardona
- 38 **Excursion à Sierre:** petite ville, métropole du vin

- 26 **Offres pour les membres**
- 29 **Rapport des sections**
- 40 **Concours**
- 41 **Réfléchissez-y! avec Simon Hofmann**
- 42 **Cartoon**

Couverture: © Photomontage muellerluetolf.ch

## DOSSIER

### Protégeons ce qui compte

La loi climat met la Suisse sur la bonne voie en matière d'objectifs climatiques. Dans notre dossier, vous trouverez les principaux arguments en faveur du oui, une série de bons exemples de mobilité urbaine sans énergie fossile et un malicieux arbre décisionnel.

## ÉDITORIAL

### Chère lectrice, cher lecteur,



© ATE / Jolanda Rohrer

Connaissez-vous le «Value-Action Gap»? On pourrait traduire cette notion par «hiatus entre attitudes environnementalistes et comportements» – une manière un peu docte de parler de la différence entre ce que l'on dit et ce que l'on fait.

Nous savons que nous courons à la catastrophe climatique, pourtant cela ne nous incite pas davantage à nous engager ou à être conséquent-es dans nos actions. Dire oui à la loi climat le 18 juin est une bonne occasion d'agir. Nous ne pourrions véritablement progresser en matière de sauvegarde du climat qu'à la condition d'inscrire l'objectif de zéro émission nette dans la loi. C'est à la fois indispensable et urgent.

Il y va de notre avenir et de l'avenir de nos enfants. C'est d'ailleurs pour nos têtes blondes que nous avons créé la nouvelle page ATEjunior. Elle contient des informations sur les transports écologiques, des idées de jeu et un concours. Nous souhaitons bien du plaisir à nos lecteurs et lectrices en herbe et nous réjouissons d'avance de leurs retours.

Bonne lecture et n'oubliez pas de glisser un oui dans l'urne le 18 juin.

Nelly Jaggi  
Co-rédactrice en chef





© www.chemin-ecole.ch/Tom Baumann

## Deuxième année de campagne pour «Arrêtez-vous pour les écolier·ères»

La campagne nationale de mobilité scolaire de l'ATE et Mobilité piétonne Suisse est conçue sur trois ans. Avec son message «Arrêtez-vous pour les écolier·ères», elle donne une consigne claire aux automobilistes: arrêtez-vous toujours complètement. Les communes, écoles et parents peuvent s'impliquer activement dans la campagne en concevant une bannière avec les écolières et écoliers et en l'accrochant au bâtiment scolaire, en remettant des flyers aux parents ou en abordant le thème de la sécurité sur le chemin de l'école à l'occasion des séances des parents ou des soirées d'information. L'ATE accorde une importance capitale à la sécurité sur le chemin de l'école; apprenez-en plus sur nos projets à la page 11.

Informations et commande de matériel: [www.chemin-ecole.ch](http://www.chemin-ecole.ch)

## Protection contre le bruit: un arrêt du Tribunal fédéral qui fera date

Le canton de Lucerne doit réévaluer un projet de protection contre le bruit datant de 2000. Le Tribunal fédéral a tranché il y a peu sur le sujet. Il a ainsi confirmé le droit à un réexamen en cas d'«allègements» lors d'assainissements acoustiques. De telles situations sont monnaie courante dans toute la Suisse, car ni le 30 km/h ni les revêtements peu bruyants n'ont été envisagés lors d'anciens assainissements contre le bruit. Le 30 km/h est désormais admis, le Tribunal fédéral l'a déjà reconnu précédemment, comme étant une mesure de protection efficace contre le bruit également sur les routes principales. Le cas lucernois conforte ce qui est depuis longtemps clair pour l'ATE: la limitation à 30 km/h est un instrument efficace de réduction du bruit à la source.



© ATE/Wilfriede Barben

## Non aux allègements fiscaux pour les longs trajets pendulaires

Le département des finances propose une modification de la loi concernant les déductions fiscales: un forfait uniforme devrait désormais également pouvoir être déduit à la place des diverses déductions pour frais professionnels, comme les frais de déplacement et les frais de repas. Les personnes qui se rendent sur leur lieu de travail à pied, à vélo ou en transports publics de proximité seraient ainsi moins désavantagées fiscalement qu'aujourd'hui.

L'ATE s'est clairement prononcée en faveur de cette nouveauté lors de la consultation. Nous demandons en outre que l'on renonce entièrement à l'ancien système de déduction des frais de déplacement effectifs. Ainsi les effets positifs de la réforme sur l'endiguement du mitage et du trafic pendulaire seraient encore plus marqués.

## Comprendre et améliorer son propre comportement de mobilité



© Swiss Climate Challenge

«Voyageons ensemble en respectant le climat!»: il s'agit du slogan du Swiss Climate Challenge, une initiative par laquelle Swisscom, l'ATE et d'autres partenaires appellent à prendre du recul sur nos comportements en matière de mobilité. L'application permet aux utilisatrices et utilisateurs de comprendre, de comparer et d'améliorer leur mobilité et l'empreinte climatique associée, ceci dans le contexte du défi global de freiner le réchauffement climatique. Des challenges passionnants ainsi que des prix intéressants vous attendent à partir de la fin août.

Testez l'application dès aujourd'hui – en scannant le code QR ou directement sur [www.swissclimatechallenge.ch](http://www.swissclimatechallenge.ch)



## Le National veut maintenir la «chaussée roulante» jusqu'en 2028

Lors de la session de printemps, le Conseil national s'est prononcé en faveur du maintien de la «chaussée roulante», qui permet de transporter les camions par le rail, jusqu'en 2028. Il contredit ainsi le Conseil fédéral qui souhaitait la soutenir financièrement seulement jusqu'en 2026. Le vice-président de l'ATE Bruno Storni a souligné devant les député·es: «La politique suisse de transfert est considérée comme un modèle au niveau international. Mais elle n'a pas encore atteint son objectif, puisque plus de 800 000 poids lourds continuent à traverser nos Alpes au lieu du maximum de 650 000 par année.» En cas de fin prématurée du soutien de la Confédération, un report du trafic de marchandises vers la route est à craindre. Au moment de la clôture de la rédaction, on ignore si le Conseil des États suivra la décision du Conseil national.



## Ecotrip Challenge 2023/2024

L'Ecotrip Challenge recommence pour les classes gymnasiales et les écoles professionnelles à partir de l'année scolaire à venir. Dans le cadre de ce projet, les élèves passent à la loupe leurs voyages et les émissions qui en résultent pendant une année scolaire. Ils prennent ainsi conscience de la quantité de CO<sub>2</sub> rejetée par les différents moyens de transport. La classe qui voyage de la manière la plus respectueuse du climat gagne des bons Interrail (en photo: la classe gagnante de l'édition 2021/2022). Commandez le flyer dès maintenant et inscrivez-vous à partir du 15 juin!

 Informations et inscription: [www.ecotrip-challenge.ch](http://www.ecotrip-challenge.ch)



## La mobilité du futur à la portée de tout le monde

À la foire E-nova, toucher, expérimenter et questionner est non seulement permis, mais aussi vivement encouragé. La manifestation propose au public de s'immerger gratuitement dans l'univers de la mobilité du futur. Du 30 juin au 2 juillet, l'Europaplatz, près de la gare centrale de Zurich, se transformera en un monde d'expériences où petits et grands exposants – dont l'ATE – seront présents pour parler de mobilité. Venez nous rendre visite sur place et plongez dans la réalité virtuelle du vélo. Nous nous réjouissons de vous accueillir!

Informations: [www.e-nova.ch](http://www.e-nova.ch)

## Bien planifier sa succession

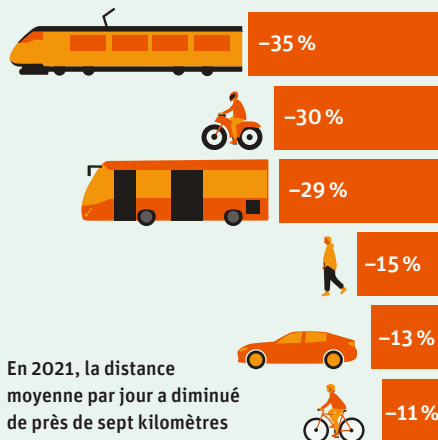
Notre manifestation consacrée au thème de la planification successorale à Zurich a suscité un vif intérêt. Nous avons eu le plaisir d'accueillir 50 participant-es dont les retours ont été très positifs. L'écho rencontré montre un besoin réel d'information sur le sujet. L'ATE prévoit donc d'organiser d'autres séances d'information dans différents endroits. Si vous êtes intéressé-e, veuillez envoyer un e-mail à [ate@ate.ch](mailto:ate@ate.ch) – nous vous informerons dès que les détails de la prochaine manifestation seront connus.

En tant que membre, vous bénéficiez d'une première consultation gratuite sur le droit successoral. Le formulaire d'inscription ainsi que d'autres documents sont disponibles sur [www.ate.ch/legs](http://www.ate.ch/legs)



## Société mobile: 80,2 minutes de trajet journalier

ÉVOLUTION DE LA DISTANCE JOURNALIÈRE PAR PERSONNE:



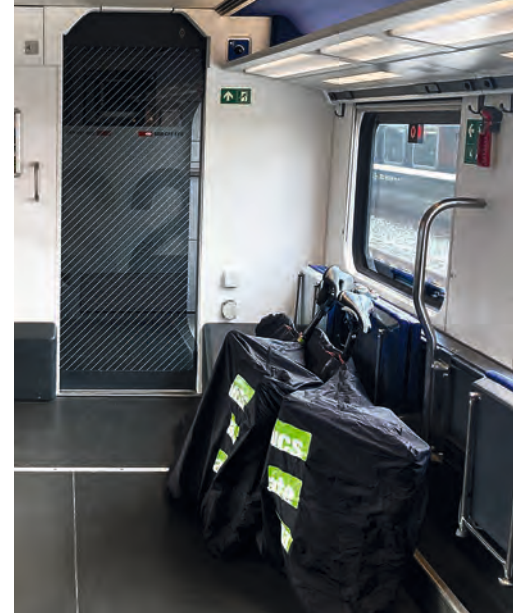
En 2021, la distance moyenne par jour a diminué de près de sept kilomètres par rapport à 2015. Elle est donc en baisse pour tous les moyens de transport, à une exception près: le vélo électrique a connu une croissance de 182%.

Nous parcourons chaque jour près de 30 kilomètres. Environ deux tiers de la distance en voiture et un kilomètre sur six en train. C'est ce qui ressort du Microrecensement mobilité de l'Office fédéral de la statistique. Les données récentes datent de 2021 et sont encore empreintes par les restrictions liées à la pandémie. Cela se reflète en particulier dans la statistique des kilomètres parcourus: le parcours journalier moyen est inférieur de près de sept kilomètres à celui enregistré lors de la collecte de 2015. De même, la dernière enquête accorde également une place essentielle à la voiture dans la société mobile. 78% des ménages disposent d'une ou de plusieurs voitures. Cette valeur est restée stable par rapport à 2015. La part des vélos électriques a quant à elle fortement augmenté, elle a été multipliée par neuf par rapport à 2010. Un ménage sur cinq dispose d'au moins un vélo électrique.



+182%





Testés et approuvés: les sacs de transport pour vélo de l'ATE sont très faciles à utiliser.

# Une housse pour combiner train et vélo

**Vélo** On ignore quand les CFF abandonneront la réservation obligatoire pour embarquer un vélo dans le train. En attendant, l'ATE envoie un signal en proposant une alternative.

Par Selim Egloff et Edward Weber

Le problème de l'embarquement du vélo à bord des trains des CFF n'est pas résolu. Pour cet été – et pour le suivant certainement aussi –, la bataille pour les quelques places disponibles est préprogrammée, dans les wagons et dans le système de réservation. Les CFF assurent pourtant planifier davantage de place dans leur matériel roulant, tout en promettant qu'ils supprimeront la réservation obligatoire. Quand cette promesse deviendra-t-elle réalité – cela reste incertain.

## Le vélo comme bagage à main

Embarquer son vélo à titre de bagage permet de contourner le problème. On évite

## Housses à vélo en prêt pour les membres de l'ATE

Vous souhaitez embarquer votre vélo dans le train sans réservation ni billet supplémentaire? Il vous suffit de profiter de notre offre de prêt de housses à vélo. Les membres de l'ATE peuvent réserver jusqu'à deux sacs et venir les retirer sans frais au secrétariat central à Berne ou se les faire envoyer par la poste (+ frais d'envoi). Plus d'infos en page 26 et sur [www.ate.ch/sacs-pour-velos](http://www.ate.ch/sacs-pour-velos)

ainsi non seulement la réservation obligatoire, mais également l'achat d'un titre de transport pour son deux-roues. Il suffit pour cela d'emballer le vélo dans une housse de transport, la roue avant démontée. Il peut s'agir à première vue d'une opération compliquée, mais avec un peu d'habitude, c'est un jeu d'enfant. Le démontage et l'emballage se fait en deux, trois mouvements.

Dans cette housse, le vélo peut être déposé partout dans le wagon, pour autant qu'il ne gêne pas le passage. Il y a tout de même un désavantage: lorsque le temps manque pour déballer et remballer le vélo entre deux correspondances dans les grandes gares, cette merveille de mobilité se transforme très vite en un boulet au pied.

## Expérience concluante

Si l'on accepte cet inconvénient, le sac de transport pour vélo reste une bonne solution de rechange à l'embarquement classique. Le personnel de l'ATE en a fait l'essai dans divers types de transports publics: un funiculaire historique sur les rives du lac de Brienz, un bateau de ligne, un train à grande vitesse italien ou encore un wagon-lit – comme il se doit, toujours dans une magnifique housse estampillée du logo de l'ATE.

Depuis peu, l'ATE prête gratuitement ces sacs pour vélo à ses membres. Par cette action, elle entend aussi envoyer un signal aux CFF et les rappeler à leur devoir de transporter tout le monde.

## Ne fâcher personne

Nous le savons: les vélos – emballés ou non – prennent de la place dans les TP, déjà exigus. Mais les cyclistes doivent pouvoir profiter de suffisamment de place, comme l'ensemble de la clientèle. Nous souhaitons qu'à l'avenir les vélos, les poussettes et les valises n'encombrent pas les allées ou ni ne prennent toute la place. Il est du devoir des entreprises de transport de mettre assez d'espace à disposition et d'accepter toutes celles et ceux qui souhaitent utiliser les TP, sans restreindre l'accès à qui que ce soit par un contingentement des places et des réservations obligatoires. ■

Edward Weber et Selim Egloff sont chargés de projets à l'ATE Suisse. Ils ont appris à se soustraire au vent contraire qu'ils rencontrent dans leur engagement pour une politique des transports raisonnable, à la manière de cyclistes qui profitent en alternance du sillage de l'autre.



# «Stine» et Madame Bürgler

**Conduite autonome** L'histoire de Marion Bürgler et de «Stine» est celle de nouvelles possibilités, de défis de taille pour l'être humain et la machine et de la petite – mais ô combien importante – différence entre un monticule de neige et un hérisson.

Par Nelly Jaggi

**E**n raison d'une faible acuité visuelle, Marion Bürgler n'avait jamais imaginé conduire un jour un véhicule. Ce n'est plus le cas depuis que «Stine» est entrée dans sa vie. Au premier abord, «Stine» ressemble à une voiturette pour personnes âgées. Dans les faits pourtant, c'est un véhicule autonome développé par l'entreprise innovante Kyburz.

Cette collaboration est le fruit du hasard: partenaire de service de Kyburz depuis des années, un proche de Marion Bürgler a évoqué un jour, en présence du propriétaire de l'entreprise, sa nécessité de disposer d'un véhicule pour se rendre au travail. Les besoins de la professeure de piano correspondent exactement à la philosophie de l'entreprise. «Les véhicules autonomes ne doivent pas jouer le rôle de taxis en ville, mais aider les personnes à accomplir des trajets importants de manière indépendante le plus longtemps possible, qu'il s'agisse d'aller chez la physiothérapeute ou au restaurant», explique Martin Kyburz, qui en a aussitôt fait un projet de recherche.

## Une énorme puissance de calcul

En matière de conduite autonome, Kyburz mise sur différents systèmes: un appareil GPS avec deux récepteurs effectue des mesures au centimètre près, tandis que des caméras assistées de systèmes de radar et de laser reconnaissent les obstacles potentiels. Un dispositif à infrarouge contribue aussi à distinguer des éléments qui se ressemblent, par exemple un petit monticule de neige et un hérisson. Afin que l'algorithme soit en mesure de déterminer quel système livre l'information la plus pertinente à quel moment, une grande puissance de calcul doit être disponible.

Pour que «Stine» roule de manière autonome, il faut d'abord définir un itinéraire, que le véhicule va ensuite suivre et enregistrer. Cette première étape est délicate: en présence d'un obstacle, «Stine» s'arrête et attend l'intervention humaine. Elle doit ensuite retrouver l'itinéraire programmé pour

reprendre son trajet. Celui de Marion Bürgler n'a rien de simple: sinueux, il est bordé de végétation et régulièrement bouleversé par des chantiers, qui placent le véhicule face à des situations inédites.

## La confiance avant tout

La conduite autonome n'est toutefois pas qu'une question de technique. Elle exige une bonne dose de confiance, surtout de la part de quelqu'un qui n'a aucune expérience en la matière. Marion Bürgler n'a jamais pu rouler à vélo ou conduire une voiture. Lors des tests sur le terrain, elle a toutefois constaté que son acuité visuelle suffisait pour rouler en étant assistée par le véhicule. Elle peut donc piloter, accélérer ou s'arrêter à sa guise. Malgré ce revirement inattendu, la situation reste délicate. «Il arrive que le véhicule s'arrête parce qu'une branche pend au-dessus de la route, alors qu'elle ne m'empêche pas de

passer. Avant de continuer, je dois toutefois m'assurer que l'arrêt n'a pas d'autre cause», explique-t-elle.

Le projet n'est pas encore terminé. «Je serai 100 % satisfait quand Madame Bürgler pourra utiliser le véhicule tous les jours», dit Martin Kyburz. Le fait qu'elle puisse rouler en mode assisté facilite les choses. Martin Kyburz sait aussi que sur le plan juridique, homologuer un tel véhicule est une affaire complexe. Aujourd'hui, de nombreuses voitures sont déjà équipées de systèmes d'assistance qui rendent la conduite plus sûre. Transférer les derniers 10 à 20 % de responsabilité humaine au véhicule est toutefois une affaire extrêmement complexe, sans rapport avec le bénéfice escompté. Car nous sommes encore plus efficaces que la machine quand il s'agit de distinguer rapidement le hérisson du monticule de neige. ■



«Stine» et sa conductrice en action. La neige sur la route représente un défi pour la conduite automatisée.



# Expériences et inspiration

Entretiens: Nadja Mühlemann et Sarah Widmer



**Annemarie Nübel, 80 ans, essaie toujours de nouvelles choses (Leissigen, BE)**

**Annemarie Nübel, aimez-vous conduire?**

Oui, mais pas passionnément.

**Vous ne conduisez plus?**

J'ai eu 80 ans l'an dernier et j'ai décidé de rendre mon permis. C'était le bon moment pour moi. Cinq ans plus tôt, j'avais pris une leçon de conduite, qui s'est très bien passée. La jeune prof, qui ne m'a jamais critiquée ni

fait la leçon, a confirmé que je pouvais encore conduire. J'ai donc pu choisir moi-même le moment de ma transition vers les transports publics (TP).

**Comment vous organisez-vous au quotidien?**

J'ai un chariot à commissions, indispensable. Nous avons (encore) un magasin, au village, et j'y fais mes courses en vélo. Comme j'ai le temps de m'y rendre régulièrement, je n'ai pas besoin de remplir un coffre! Et si nécessaire, je fais appel aux services de livraison de la Croix-Rouge, par exemple.

**De nombreuses personnes redoutent de ne pas maîtriser la technologie des TP. Avez-vous des conseils à leur donner pour les encourager au changement?**

Pour s'habituer aux TP, il faut faire preuve d'attention et de concentration. Par exemple, lorsque l'on doit prendre une correspondance à Zurich et passer en huit minutes du

quai 5 au quai 32... La première fois, ça m'a stressée, mais j'ai réussi.

**Moi-même, je ne me repère pas tout à fait dans cette gare...**

Vraiment? Elle est géniale. Impossible de trouver des informations plus claires et plus lisibles. Les ascenseurs, les escaliers roulants? Super! Et il y a tant à observer dans une gare... Quand je dois attendre, je m'installe et prend le temps d'observer les allées et venues. Souvent, de petites conversations naissent, avec des personnes de passage. C'est si enrichissant!

**Il semble que vous ne regrettiez pas la conduite!**

Je suis contente de ne plus devoir me préoccuper de certaines choses: trouver une place de stationnement, respecter l'horaire du parking ou chercher la monnaie. Ces libertés comptent. En train, on découvre et on apprécie autrement le paysage. C'est souvent plus riche qu'en voiture. ■



**Horst Pitzl, 86 ans, apprécie les excellents TP bernois (Berne)**

**Horst Pitzl, vous m'avez dit que sans voiture, vous vous sentez comme «un ange sans ailes». Pourquoi avez-vous rendu votre permis?**

Je vais avoir 87 ans. À mon âge, il est raisonnable de ne plus conduire. Les années ont un

impact sur le rythme, sur les réactions. La rapidité ne va plus de soi, aujourd'hui.

**Quelles expériences avez-vous fait avec les transports publics?**

À Berne, la voiture est inutile et j'ai un abonnement général (AG). Je peux me le permettre, mais ce n'est pas le cas de tout le monde, et je trouve que c'est un problème. Berne est exemplaire: j'ai une correspondance pour n'importe où toutes les cinq à dix minutes, il n'y a vraiment rien à redire.

**Quels conseils donneriez-vous à ceux et celles qui veulent arrêter de conduire?**

Difficile à dire, c'est très personnel. Je pense que l'un des défis est l'aspect numérique des TP. Mon fils est informaticien et il me dit: «Papa, bien sûr, tu n'as pas grandi avec...»

**C'est plus facile pour les jeunes générations...**

C'est comme apprendre une nouvelle langue. Nous, nous savons comment gérer le monde réel: quand nous prenons en main un objet, nous comprenons comment il fonctionne. C'est différent pour les plus jeunes, c'est un autre monde. Mais on se débrouille (rires).

**C'est aussi un art!**

Tant que la tête suit, oui. C'est comme avec le langage: quand un terme fait défaut, on peut toujours utiliser des périphrases.

**Si nous changeons, les voitures aussi...**

Tout à fait, mais il y a toujours 1,3 milliard de voitures à travers le monde. Quand on réfléchit à l'avenir la question est incontournable: aurons-nous toujours les moyens de maintenir la route et le rail? ■

### Monika Barben, depuis combien de temps avez-vous votre AG?

J'en ai reçu un d'une amie lorsque j'ai eu 70 ans. Je pensais alors que cela n'en valait pas la peine. Mais quand je l'ai eu, il m'est venu une idée: «Maintenant, tu vas aller visiter chaque chef-lieu de Suisse».

### Pour beaucoup, prendre le train est un défi...

Enfant, sur un quai de gare, j'ai soudain réalisé une chose: si j'étais née garçon, j'aurais voulu conduire des locomotives. Mais à cette époque, ce n'était pas possible. Maintenant, j'ai un AG. J'aime passer du temps dans les trains et dans les gares. Je me souviens d'un jour où une amie a voulu m'apporter du fromage du Valais. J'ai pris le train pour Berne, où nous nous sommes retrouvées, puis je suis retournée à la maison avec le fromage.

### Quels conseils donneriez-vous à une personne qui redoute de prendre les TP?

### Catherine Genoud, pourquoi avez-vous renoncé à la voiture?

D'abord pour des raisons écologiques, mais j'aime aussi beaucoup circuler en train! Je n'ai pas à me préoccuper de la conduite. Une voiture, c'est pratique quand on a des choses à transporter. Sans, il faut s'organiser, ou recourir à un service de livraison.

### Comment faites-vous quand vous avez tout de même besoin d'une voiture?

Nous nous débrouillons très bien, nous empruntons la voiture de proches ou recourons à Mobility.

### Avez-vous un AG?

Non, financièrement, cela ne vaut pas la peine pour nous. J'ai un abonnement demi-tarif, et quand on s'organise à temps, on trouve des billets dégriffés. À condition de réserver six semaines à l'avance, la carte journalière est à 29 francs seulement.

### Y a-t-il des choses que vous ne pouvez plus faire, sans voiture individuelle?

Quand j'ai des questions, je vais au guichet à Spiez. On me répond parfaitement! J'ai eu longtemps une amie qui possédait elle aussi un AG, et nous avons fait beaucoup de voyages ensemble. Elle m'a dit un jour qu'elle m'était très reconnaissante de lui avoir montré le Valais, qu'elle ne connaissait pas.

### Il faut donc simplement oser et essayer?

Je n'ai jamais eu de problèmes. Le train m'a toujours procuré beaucoup de joies, c'était tout pour moi. Et quand parfois on en manque un, peu importe, on prend le suivant.

### Y a-t-il des situations où vous éprouvez de l'insécurité et où vous souhaiteriez des améliorations dans l'espace public et dans les transports?

Non, j'étudie toujours l'itinéraire en amont. Je n'aime juste pas traverser les tunnels. Je n'ai jamais vraiment eu de problèmes. Un jour, j'ai accompagné une femme quasi aveugle chez l'ophtalmologiste. À Berne, nous sommes montées dans le train pour Fribourg, alors que

Il faut simplement s'organiser. Je découvre beaucoup de lieux, à Lausanne même ou dans les environs, que je ne connaissais pas du tout. En voiture, on ne se posait pas trop de questions.

### Avez-vous un conseil à donner aux personnes qui songent à se passer de voiture?

Il est important de commencer à utiliser les autres moyens de transport avant d'être trop âgé-e pour modifier ses habitudes. La voiture, c'est facile, mais on passe à côté de quelque chose, quand on ne se déplace qu'ainsi.

### Par exemple?

Des choses simples, comme saluer les gens dans le bus. C'est un lien social! Ce n'est pas la réponse à tout (rires), mais c'est beau. En voiture, on entre, on sort, sans voir personne.

### Vous conseillez d'utiliser les transports publics avant d'abandonner la voiture?

Oui, de tester le bus, le train. Ce qui est inconnu peut faire peur. Se déplacer à pied est

Monika Barben, 90 ans, rêvait enfant de conduire des locomotives (Spiez, BE)



nous voulions aller à Spiez (rires). Mais cela ne nous a rien fait, ni à elle, ni à moi! ■

Catherine Genoud, 67 ans, découvre de nouveaux lieux (Lausanne)



aussi une occasion de faire de l'exercice, de se maintenir en forme. C'est quand même plus beau de se promener dans un parc que d'aller en voiture au fitness. ■

Sarah Widmer a grandi à Lausanne et connaît bien les difficultés qu'imposent les déclivités de la ville aux personnes plus âgées. Nadja Mühlemann est heureuse des entretiens menés, qui l'inspirent. Toutes deux travaillent comme responsables de projet à l'ATE Suisse.

## Rester mobile malgré l'âge

Les personnes âgées ont des années d'expérience des transports à leur actif. Mais même à un âge avancé, nous ne devrions pas perdre l'envie de nous former. Les cours «Être et rester mobile»



y contribuent.

Plus d'informations: [www.restermobile.ch](http://www.restermobile.ch)





Dans le lotissement Kochermatte à Aegerten (BE), des appartements sont réservés aux personnes ayant des besoins particuliers.

© Kochermatte Aegerten

# Moins de stationnement, mais toujours inclusif

**Habitat** Alors que de plus en plus de projets d'habitat se construisent en réduisant le nombre de places de parking, il est important de prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite. Exemple à Aegerten, dans le canton de Berne.

Par Emilie Roux

**I**ntégrer tous les publics à des projets d'habitat qui se veulent tournés vers la mobilité durable et active reste encore souvent un enjeu. Moins de places de stationnement, interdictions de circuler en surface et parking mutualisé représentent des réelles contraintes pour les personnes à mobilité réduite. Les quartiers de demain seront pourtant intergénérationnels, inclusifs et donneront de moins en moins de place à la motorisation. Des exemples en ce sens commencent à fleurir en Suisse.

## La Plateforme HSR

La Plateforme Habitat à stationnement réduit (HSR) est un projet de l'ATE visant à promouvoir la planification et la construction de projets d'habitat avec moins de places de stationnement et à optimiser l'offre de mobilité dans les quartiers existants. Elle se positionne comme pôle d'expertise pour l'intégration des thématiques de mobilité liées à l'habitat et offre des conseils.

## Un séminaire cet automne

Un séminaire consacré à la thématique de l'habitat à stationnement réduit pour les personnes à mobilité réduite est prévu en automne. Comment rendre accessibles les quartiers avec moins de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite? Comment garantir un accès pour tout le monde? Quels services sont essentiels? Autant de questions qui seront abordées à cette occasion.

## L'exemple d'Aegerten

Dans la commune bernoise d'Aegerten, la coopérative d'habitation «in buona compagnia aegerten» a construit un quartier de 32 logements dont certains sont réservés aux résident·es ayant des besoins particuliers. L'objectif est de permettre de maintenir leur autonomie et de créer un lieu convivial.

La volonté de la coopérative était également d'offrir une grande qualité de vie et de limiter la place de la voiture, notamment en réduisant le nombre de places de stationnement à 0,55 place par logement. Pour les personnes rencontrant des difficultés à se déplacer, la coopérative a mis en place plusieurs offres.

## Mieux vivre ensemble

La coopérative a certes réservé six places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, mais elle a surtout mis en place de nombreux services pour faciliter la mobilité sans voiture.

De plus, les habitant·es contribuent à la vie communautaire, par exemple en partageant un repas de midi hebdomadaire ou en s'entraînant pour faire des courses. Nous avons rencontré Evi Haus, qui vit à Kochermatte et dont vous pouvez relire le portrait dans l'édition 1/2020 (disponible en ligne).

## Construire pour l'avenir

Réduire le trafic est l'un des enjeux de la mobilité d'avenir et pour le climat. Plusieurs leviers permettent de favoriser les mobilités alterna-

tives, et construire moins de places de stationnement dans les nouveaux projets d'habitat en est un. En effet, la forme et le lieu de résidence influencent notre comportement de mobilité comme peu d'autres facteurs. Notre logement est le point de départ et d'arrivée de tout déplacement.

Ce type d'habitat présente également de nombreux bénéfices en termes de sécurité des déplacements à pied ou à vélo et contre les nuisances liées au trafic. Il permet par ailleurs des économies conséquentes, puisqu'une place de stationnement coûte entre 30 000 et 50 000 francs. L'argent ainsi épargné est utilisé pour des services de mobilité ou pour offrir des loyers moins élevés.

## De vrais effets

Ce type d'habitat soulève parfois des craintes. Est-ce que tous les logements seront occupés? N'y a-t-il pas un risque de report du stationnement ailleurs dans le quartier? Est-ce que cela fonctionne à la campagne?

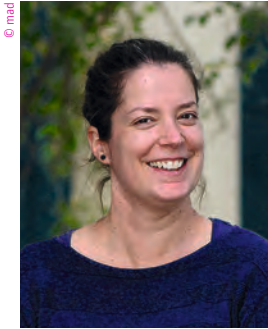
Les nombreux exemples recensés sur la Plateforme Habitat à stationnement réduit contribuent cependant à balayer ces interrogations. Ce type d'habitat est aussi de plus en plus reproduit dans des contextes ruraux ou moins bien desservis par les transports publics. ■

Roux est chargée de projet au Bureau Romand de l'ATE et responsable de la Plateforme Habitat à stationnement réduit pour la Romandie.

# Autonomie et sécurité

**Mobilité scolaire** Le travail de l'ATE pour la sécurité et l'autonomie des enfants sur le chemin de l'école repose sur trois piliers: les plans de mobilité scolaire, «walk to school» et le Pedibus. Les responsables nous présentent le fonctionnement de ces projets complémentaires.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



**Emilie Roux, vous êtes responsable des Plans de mobilité scolaire (PMS) de l'ATE en Suisse romande. Quels sont les ingrédients du chemin de l'école parfait?**

Les enfants doivent avoir la possibilité de se rendre à l'école à pied et en toute sécurité. Outre une infrastructure routière sûre et de qualité, la sensibilisation des usagères et usagers de la route est centrale. Il est également important que le trafic soit modéré aux abords des écoles.

**Comment un PMS contribue-t-il à la sécurité du chemin de l'école?**

Un PMS commence par une enquête auprès des élèves, de leurs parents et de leurs enseignant-es. Celle-ci permet entre autres de déterminer le

sentiment de sécurité et, à l'aide d'une carte, les éventuels endroits dangereux du chemin de l'école. S'ensuit une visite des lieux, sur la base de cette cartographie. Lors de celle-ci, les spécialistes s'attachent à se placer dans l'optique de l'enfant. Il s'agit ainsi de tenir compte de sa taille et de son développement cognitif. Ce travail débouche sur des propositions de mesures à prendre pour remédier aux carences constatées.

**Quelles synergies se dégagent avec les autres projets ATE sur le chemin de l'école?**

Les trois prestations forment un tout et agissent chacune à un niveau et sur des groupes-cibles différents: les PMS interviennent au niveau de l'infrastructure et visent principalement les communes, le Pedibus touche l'organisation des déplacements et s'adresse aux parents, alors que «walk to school» est une action de sensibilisation à l'intention des enseignant-es. ■

**Nadja Mühlemann, vous êtes responsable de la semaine d'action «walk to school» – pourquoi vous être engagée pour un chemin de l'école sûr?**

Le chemin de l'école est une aventure. Chaque enfant a le droit de vivre cette aventure et d'acquérir les aptitudes qu'elle lui procure. Je m'investis pour que chaque élève puisse se rendre à l'école à pied.

**«Walk to school» se déroule entre les vacances d'été et celles d'automne, pourquoi ce choix?**

Le premier jour d'école est une étape importante dans la vie d'un enfant! C'est la période idéale pour l'épauler par une action comme «walk to school», qui l'encourage à se lancer dans l'expérience de se rendre à pied à l'école. Le matériel d'enseignement est facilement adaptable à chaque degré scolaire.

**Que recommandez-vous aux parents ou au corps enseignant quand le besoin de soutenir les élèves se fait sentir au-delà de ce programme?**

«Walk to school» a valeur de semaines de découverte et d'initiation en groupe. Si un soutien supplémentaire s'avère nécessaire, nous recommandons la création d'une ligne de Pedibus comme solution transitoire, avant d'analyser le chemin de l'école. ■



© ATE/Jolanda Rohrer



**Corine Kibora, vous coordonnez le Pedibus qui est devenu une véritable institution en Suisse romande.**

Cette formule existe en Suisse depuis plus de 20 ans. En Suisse «latine», on compte déjà près de 400 lignes. Dans de nombreux cantons, une coordination soutient les familles. Le Pedibus encourage la solidarité entre les générations et permet aux parents de gagner du temps en se répartissant les trajets. Comme il y a moins de parents transportant leurs enfants en voiture, la sécurité autour des écoles s'améliore.

**Pourquoi est-il si important que les enfants aillent à pied à l'école?**

Sur le chemin de l'école, les enfants apprennent à se comporter face à la circulation, se dépensent et gagnent en autonomie et en sécurité. C'est également une occasion de développer leurs compétences sociales. Et plus les enfants s'approprient l'espace public, plus les urbanistes en tiendront compte dans la conception de leurs projets.

**Quel rôle joue la sensibilisation?**

Chaque année, des nouveaux parents sont confrontés à la question du trajet vers l'école. Il est dès lors important de les informer des bienfaits de la marche pour aller à l'école et des atouts du Pedibus. L'ATE organise des soirées d'information pour les parents, l'école distribue des flyers et une campagne d'affichage est organisée à la rentrée scolaire. Une ligne Pedibus est une sensibilisation en soi! ■

© ATE/Jolanda Rohrer



# «Notre force réside dans l'augmentation d'efficacité»

**Mobilité des entreprises** La plateforme de mobilité Urban Connect soutient les entreprises qui visent la neutralité carbone dans les déplacements de leur personnel. Nous avons parlé de mécanismes incitatifs, du rôle des TP et de l'importance de l'efficacité énergétique avec Judith Häberli, co-fondatrice.

Propos recueillis par Nelly Jaggi



Judith Häberli est co-fondatrice de la plateforme de mobilité Urban Connect.

**Judith Häberli, Urban Connect soutient les entreprises qui cherchent à rendre plus écologiques les déplacements de leur personnel sur leur lieu de travail.**

**Sont-elles plus attentives au problème?**

Indiscutablement. Les grandes entreprises cotées en bourse, en particulier, doivent se conformer aux directives de l'UE, présenter leurs objectifs de durabilité et indiquer les moyens de les atteindre. La mobilité est une composante essentielle de ce devoir de transparence et en même temps une tâche facile pour nombre d'entreprises puisqu'il est relativement facile de mesurer les émissions dues à la mobilité et de les réduire.

**Qu'en est-il de la volonté d'agir concrètement?**

La volonté est manifeste, bien que les connaissances et l'expérience manquent encore dans la mise en œuvre. C'est là que nous prenons le relais: nous indiquons aux entreprises les sources d'émission et les moyens de les réduire. Nous les guidons dans ce processus. Plusieurs grands groupes, tels que

Roche, Google, IKEA et Lonza, ont déjà opté pour Urban Connect. Mais nous nous réjouissons également des contrats passés avec de plus petites entreprises tels que Lindt & Sprüngli, des hôpitaux ou des universités.

**Comment Urban Connect fonctionne-t-elle?**

Nous commençons par déterminer le potentiel d'amélioration de l'entreprise. Nous analysons sa flotte de véhicules, par exemple en effectuant un suivi des véhicules pour pouvoir livrer ensuite des recommandations. Si elle ne détient pas de flotte de véhicules, nous procédons à des sondages, utilisons des analyses de mobilité existantes ou créons un modèle. Pour terminer, nous optimisons la mobilité du personnel en proposant une offre multimodale et d'autopartage électrique, souvent assortie d'un budget de mobilité. Nous parvenons ainsi à réduire de

Le personnel se connecte à l'application d'Urban Connect et a accès – subventionné plus ou moins généreusement par l'entreprise – aux véhicules en partage (vélos électriques, voitures électriques, trottinettes) et aux TP, en indiquant s'il s'agit de courses privées ou professionnelles et qui seront facturées en conséquence. Toujours plus d'entreprises adoptent un budget de mobilité pour leur personnel – un montant fixe par mois, débité via une application ou une carte de divers fournisseurs de mobilité.

**Quels sont les effets démontrables?**

Chez notre client Lonza, par exemple, 70% des utilisateur·rices déclarent qu'Urban Connect a un effet positif sur leurs habitudes en matière de mobilité. Ainsi, l'utilisation de la voiture privée pour penduler a passé de 28 à 20%.

**«L'inefficacité – qui mène à la congestion du trafic et au réchauffement climatique – est, à notre avis, le principal défi de la mobilité. L'autopartage est l'un des remèdes.»** Judith Häberli

30% la flotte des entreprises en la partageant avec notre offre et en la complétant par de la micromobilité. Nous nous chargeons de l'entier du volet opérationnel: nous préfinançons la flotte, revêtons les véhicules de la marque de l'entreprise, les assurons, les livrons sur place, installons les bornes de recharge, formons le personnel et proposons un support clients.

**Comment fonctionne Urban Connect pour le personnel des entreprises sous contrat?**

**Un des principaux objectifs d'Urban Connect est d'optimiser l'utilisation des véhicules...**

L'inefficacité – qui mène à la congestion du trafic et au réchauffement climatique – est, à notre avis, le principal défi de la mobilité. L'autopartage est l'un des remèdes. Nous le constatons chez Roche: en moyenne, les voitures Urban Connect ne sont pas en stationnement sur le site de l'entreprise durant 60% du temps. ■

Plus d'informations: [www.urban-connect.ch](http://www.urban-connect.ch)

# Un mois sans voiture

**Vivre sans voiture** Laisser sa voiture au garage pendant un mois et rester mobile? L'action «31days: 31 jours de liberté sans sa voiture» invite à remettre en cause son comportement en matière de mobilité – avec des résultats étonnants.

Par Jessica P. Schmid

Des idées innovantes sont nécessaires afin de faire progresser la part des transports publics (TP) dans la répartition modale du trafic. Le consortium «ÖV42» qui regroupe les CFF, les BLS, le Schweizerische Südostbahn (SOB), CarPostal, le canton de Saint-Gall et la coopérative 42hacks travaille avec des méthodes originales pour inciter davantage de personnes à abandonner la voiture au profit des TP.

Le consortium s'appuie sur les données actuelles en matière de mobilité et développe systématiquement des solutions en faveur du transfert modal. Dans ce processus, la collaboration de la population joue un rôle clé. L'initiative «31days» invite les automobilistes à remettre en question leur comportement en matière de mobilité et à tester gratuitement pendant un mois d'autres moyens de transport.

De nombreux ménages en Suisse n'utilisent leur voiture que par habitude ou pour les vacances et n'en ont donc pas vraiment la nécessité. L'initiative «31days» part du principe que beaucoup d'automobilistes en Suisse seraient d'accord de renoncer à leur véhicule s'il était possible d'accéder à d'autres moyens de transport appropriés.

## Une première édition réussie

L'automne dernier, «31days» a eu lieu pour la première fois à Belp (BE). En échange des clés de leur voiture, cinq ménages ont reçu pour un mois à titre gracieux un abonnement général, un vélo électrique, l'accès à Mobi-



Se déplacer en transports plutôt qu'en voiture? «31days» offre un cadre idéal pour repenser son propre comportement en matière de mobilité.

lity ainsi que des trajets gratuits avec le service mybuxi (combinaison bus-taxi). Tous les ménages ont participé pour la même raison. «En principe, avoir notre propre véhicule était superflu depuis longtemps et ce n'est que par confort et par crainte de l'inconnu que nous n'avions pas encore fait le pas vers un mode de vie sans voiture», raconte une participante.

Les personnes participantes ont été interrogées pendant et après la phase d'essai: même après quatre semaines, aucune d'entre elles ne regrettait son véhicule et les résultats étaient avant tout positifs. L'effet obtenu est stupéfiant puisque trois des cinq ménages ont finalement vendu leur voiture. «J'ai découvert le train pour faire des excursions et je suis fier que nous ayons réussi à nous passer de voiture. En semaine, je n'utilise plus que le vélo (électrique), ce qui est parfois un peu fatigant, mais également une libération puisqu'on évite les bouchons», explique un participant.

L'action «31days» est actuellement reconduite dans le canton de Berne et les inscrip-

tions sont déjà ouvertes pour la prochaine édition. Celle-ci aura lieu en automne 2023 dans d'autres régions suisses (voir l'encadré).

## Qui en est à l'origine?

L'idée de «31days» est née lors du camp fédéral 2022 à Goms où 42hacks a travaillé pendant dix jours avec les jeunes scouts sur le thème de la mobilité du futur. Les scouts ont notamment proposé d'inciter leurs parents à renoncer pendant un mois à leur voiture afin d'expérimenter une nouvelle mobilité avec le vélo électrique, les TP et l'autopartage. Le consortium «ÖV42» a accueilli favorablement cette idée et a lancé sans plus attendre un essai.

Jessica P. Schmid est co-fondatrice de la coopérative 42hacks. Avec son équipe, elle veille à ce que l'entrepreneuriat et l'innovation soient utilisés pour relever les défis climatiques.

## Participez au défi 31days»

Inscrivez-vous pour 31 jours de liberté sans voiture et contribuez au virage climatique. La prochaine édition de «31days» aura vraisemblablement lieu en automne 2023.

Informations et inscriptions:  
[www.31days.ch](http://www.31days.ch)





# Propulsée par des explosions



**.info** L'histoire de l'automobile montre que la motorisation électrique aurait très bien pu s'imposer à l'époque. Si tel avait été le cas, le scénario suivant d'un M. Dubois rendant visite à son vendeur de voitures n'aurait pas été une fiction.

Par Anette Michel

**Vendeur:** Bonjour Monsieur Dubois. Vous cherchez à acheter une nouvelle voiture? J'ai pour vous un tout nouveau modèle: jetez-y donc un coup d'œil.

**M. Dubois:** Ça ressemble à une voiture normale. Toutefois, cette entrée d'air sur le devant et ce tuyau à l'arrière, c'est quoi? La voiture produit-elle des eaux usées?

**V:** Presque, elle produit des gaz. Ce modèle est propulsé par un moteur à essence!

**D:** Un moteur à essence, mais quels en sont les avantages?

**V:** Grâce au volumineux réservoir et à la forte densité énergétique de l'essence, vous disposez d'une autonomie imbattable de plus de 1000 kilomètres.

**D:** 1000 kilomètres? Mais je n'ai jamais parcouru une telle distance. En fait, je fais rarement plus de 100 kilomètres. Mais qu'est-ce que c'est au juste cette essence et comment entraîne-t-elle le moteur?

**V:** L'essence est un hydrocarbure toxique et très explosif. La voiture peut en stocker environ 60 litres à son bord. Dans le moteur, elle est mélangée à de l'oxygène pour produire de très petites explosions. Celles-ci entraînent le moteur en mettant les pistons en mouvement. Ça ne tourne pas avec au-

tant de souplesse qu'un moteur électrique, mais grâce aux progrès techniques, les trépidations sont faibles et l'efficacité énergétique est à peine le tiers de celle d'un modèle électrique. Regardez ce moteur, il a sept fois plus de pièces mécaniques qu'un moteur électrique.

**D:** Et comment j'obtiens cette essence? C'est comme l'électricité, je peux faire le plein la nuit depuis la maison?

**V:** Non, malheureusement. Vous devez vous rendre à une station d'essence. Là, le carburant vous coûtera environ le triple du prix du courant électrique. Par contre, le remplissage est très rapide.

**D:** J'imagine alors que produire de l'essence est plus écologique que de l'électricité.

**V:** Hmm, l'essence est produite à base de pétrole. Son exploitation et son transport polluent parfois des régions entières. À l'utilisation du véhicule, l'hydrocarbure fossile se transforme en CO<sub>2</sub> qui part dans l'atmosphère et réchauffe le climat. Comme le carburant ne brûle pas proprement, il produit encore d'autres substances nocives, telles que particules fines et oxydes d'azote, qui s'échappent malgré les filtres et les catalyseurs de la voiture. Mais croyez-moi, cette automobile respecte les limites légales d'émission. Mais prenez donc place au volant!



**D (Il s'assied au volant):** Oh, mais ce modèle est conçu pour des personnes à trois pieds? Et pourquoi ce joystick?

**V:** Non, non, vous pouvez actionner ces trois pédales avec les deux pieds. Et ce joystick, c'est le levier des vitesses: comme le moteur à essence est un peu plus compliqué, il faut utiliser cinq à six rapports de transmission pour pouvoir se déplacer à la vitesse voulue. Ça demande de l'habitude – et quelques heures d'auto-école.

**D:** Et comment faire pour enclencher la récupération d'énergie?

**V:** La récupération d'énergie au freinage n'est pas possible. Mais tournez donc la clé de contact – après avoir débrayé et pressé sur le frein! En démarrant le moteur, vous comprendrez pourquoi ce modèle vous garantit d'attirer l'attention du public.

**(D démarre le moteur)**

BBRRRRRRRRRRRRROOMMMMB -  
BBRRRRRRRRRRRRROOMMMMB -  
BBRRRRRRRRRRRRROOMMMM. ■

## L'automobile aurait pu être électrique

Vers 1900, les voitures à moteur à combustion représentaient 20% du total et les modèles électriques et à vapeur, 40% chacun. Les voitures électriques étaient réputées plus fiables que les modèles à essence, mais leurs lourdes batteries au plomb ne leur assuraient qu'une faible autonomie. La forte densité énergétique de l'essence a permis de couvrir de plus longues distances. La motorisation essence s'est ainsi imposée depuis la Première Guerre mondiale. La mode y a aussi contribué: les bruyantes voitures à essence étaient un symbole de statut social, de masculinité, d'aventure et de progrès.



En Suisse également, il s'est construit des voitures électriques il y a 100 ans. Découvrez l'histoire du pionnier méconnu sur [www.eco-auto.info/article/pionnier](http://www.eco-auto.info/article/pionnier)

Anette Michel est Responsable du projet eco-auto. info à l'ATE Suisse. Elle se plaît à s'imaginer que la voiture a toujours été électrique.

# Quels objectifs climatiques?

**Mobilité des entreprises** Le «Travel Smart Ranking» évalue l'engagement en matière de réduction des gaz à effet de serre de 322 entreprises du monde entier dus à leurs voyages d'affaires et en dresse un palmarès. À titre complémentaire, l'ATE a évalué d'autres entreprises suisses.

Par Viviane Barben

Les entreprises sont-elles prêtes à réfléchir aux habitudes de vol de leur personnel et à réduire les émissions de gaz à effet de serre qui en découlent? C'est ce qu'a voulu démontrer notre organisation faitière européenne Transport & Environment (T&E) dans le cadre de son deuxième «Travel Smart Ranking» international. L'ATE y participe activement. L'objectif de la démarche: œuvrer à un système de transport n'émettant pas de gaz à effet de serre, abordable et respectueux du climat, de l'environnement et de la santé. Pour y parvenir, les entreprises devraient, d'ici 2025, réduire les émissions ainsi produites d'au moins 50% par rapport aux chiffres de 2019. Ce palmarès est publié une fois par année – la première édition a eu lieu en 2022.

Les vols d'affaires participent largement au problème climatique. Ils représentent environ un cinquième du trafic aérien global. Martin Winder, spécialiste de la question à l'ATE, relève que «renoncer aux vols d'affaires sera, à court terme, le seul moyen de réduire les émissions des transports aériens. Les expériences faites durant la pandémie de Covid-19 ont montré que les entreprises peuvent souvent très bien se passer de l'avion». Durant les «années de pandémie» 2020 et 2021, ces voyages ont reculé de 64 et de 70% respectivement. La tentation est grande de renouer avec ses vieilles habitudes.

## Quid de la Suisse?

T&E a évalué 322 entreprises de 17 pays du monde entier. L'analyse a porté sur les entreprises qui emploient beaucoup de personnel, à forte capitalisation boursière et dont les émissions dues aux voyages d'affaires sont importantes. Les entreprises ont reçu une notation sur la base de dix indicateurs. L'engagement est le premier des critères: les entreprises ont-elles fixé des objectifs de réduction des voyages d'affaires? T&E a aussi voulu savoir si elles ont défini ces objec-



Mieux que l'avion: le train se prête tout à fait aux voyages d'affaires en Suisse ou à l'étranger.

tifs depuis plus de deux ans et dans quel délai elles comptent les atteindre.

Au niveau international, seules 50 des 322 entreprises figurant dans le palmarès ont fixé un objectif de réduction des émissions liées aux voyages d'affaires. Sur les 17 entreprises suisses qui ont été examinées dans le cadre du «Travel Smart Ranking», on en compte trois seulement: Swiss Re, Zurich Assurance et Roche. Il est réjouissant de constater que deux de ces entreprises suisses – Zurich Assurance et Swiss Re – se placent même en tête du classement international. Ce brillant résultat ne devrait toutefois pas occulter le fait que la plupart des entreprises suisses n'obtiennent que des notes médiocres.

## Le palmarès suisse

En complément de ce palmarès international, l'ATE a évalué d'autres entreprises suisses selon la même méthode dont, notamment, les grands distributeurs Migros et Coop, les grandes banques cantonales, ainsi

que les entreprises proches de l'État que sont La Poste, Swisscom et les CFF. Aux dernières places, on trouve Glencore, Coop et Migros, de même que les banques cantonales d'Argovie et de Lucerne. Ces entreprises ne livrent que des informations lacunaires sur les émissions dues à leurs voyages en avion et ne se sont fixé aucun objectif.

Pour se donner des chances de respecter l'Accord de Paris sur le climat, il est impératif de fixer d'ambitieux objectifs de réduction des émissions dues aux vols. C'est pourquoi l'ATE et T&E exhortent ces entreprises à préférer le plus possible le train à l'avion et à remplacer les vols long-courrier par des visio-conférences. ■

Viviane Barben est membre de l'équipe de communication de l'ATE Suisse. Pour le travail, elle voyage de préférence avec les transports publics.



# Ministres de l'Intérieur et des Affaires étrangères

**Assurances** Il y a quelques mois, le département Assurances de l'ATE a connu des changements d'organisation. Les deux nouveaux co-responsables de l'équipe tirent un premier bilan: l'équipe est bien rôdée et les assuré·es bénéficient de procédures simples et limpides.

Par Andreas Käsermann



© ATE / Viviane Barben

Michele Diso, fan de sports et cycliste enthousiaste, et Philipp Geering, footballeur vétéran et passionné de cuisine et de voyages, dirigent conjointement l'équipe Assurances de l'ATE.

On peut légitimement se poser la question: pourquoi donc une association œuvrant pour les transports et l'environnement devrait-elle proposer des assurances? La réponse est simple: ses membres ont de toute façon besoin d'assurances, et les dons et cotisations ne couvrent pas à eux seuls les coûts de l'ATE. Les revenus bruts des assurances équivalent à 46% des recettes annuelles, alors

## Diverses offres

Outre les couvertures habituelles en matière de mobilité, l'ATE propose un vaste éventail d'assurances: protection juridique, responsabilité civile, maladie et même ani-



maux domestiques. Pour plus de détails: [www.ate.ch/assurances](http://www.ate.ch/assurances)

que les dons et cotisation en représentent un tiers. Ces deux piliers sont donc nécessaires au financement de notre association.

«Mais le commerce des assurances a bien évolué ces 25 dernières années», constate Michele Diso, co-responsable d'équipe. Il est bien placé pour le savoir, puisqu'il travaille à l'ATE depuis 1999 – avec une parenthèse de quelques années. Le modèle commercial est aujourd'hui bien davantage axé sur les exigences de la clientèle: «On ne lui demande pas d'essayer de s'y retrouver dans les méandres de notre appareil administratif. Une question ou un souci d'assurance? – il suffit d'appeler et nous aidons immédiatement.»

## Priorité à la prestation

Cette manière de procéder ne s'est pas établie du jour au lendemain, se souvient l'autre

co-responsable, Philipp Geering: «Notre personnel est formé pour répondre tant aux questions d'assurances voyage qu'à celles d'assurances ménage – une chose impensable il y a quelques années encore.» L'avantage pour la clientèle est évident: une seule et même personne de contact.

Des milliers de membres font confiance aux assurances de l'ATE et bénéficient de tarifs préférentiels. Les classiques du domaine de la mobilité sont particulièrement prisés: on compte actuellement près de 34 000 polices d'assurance-dépannage, plus de 28 000 carnets d'entraide ATE et plus de 16 000 assurances voiture.

Mais revenons à la co-direction de l'équipe: parce que ce mode de fonctionne-

**Le modèle commercial est aujourd'hui bien davantage axé sur les exigences de la clientèle.**

ment était pour eux inédit, les deux chefs ont dû commencer par s'entendre sur la répartition des tâches. «Nous sommes convenus que Philipp s'occuperait des questions d'organisation et de personnel et que je me consacrais au marketing et à la vente», explique Michele Diso. Philipp Geering ajoute: «Je suis le ministre de l'Intérieur et lui le ministre des Affaires étrangères». Le contact avec la clientèle reste toutefois un aspect central.

Il est clair que nous n'avons pas le même style de travail, reconnaît Michele Diso: «Philipp est plus souvent au téléphone.» Son collègue l'admet mais ajoute en riant: «Oui, mais les téléphones de Michele durent plus longtemps!» – aussi une forme de répartition des tâches. ■

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

# atejunior

Salut, je m'appelle Lou!  
La protection de la nature  
et du climat est très impor-  
tante pour moi.

Je préfère me déplacer à vélo!  
C'est bon pour le climat et ça me  
permet de me dépenser. Toi aussi,  
tu fais du vélo?



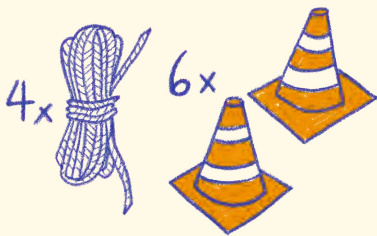
## EST-CE QUE TU SAVAIS ÇA?

Le premier vélo a été inventé il y a environ 200 ans. Contrairement aux bicyclettes d'aujourd'hui, il n'avait pas de pédales et il était plutôt lourd. Depuis, il a constamment évolué.



© Sergey Kolt AdobeStock

## CRÉE UN PARCOURS DE VÉLO

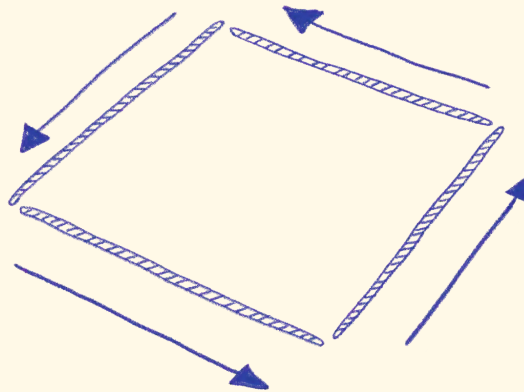


1. Il te faut un peu de matériel: l'idéal serait quatre cordelettes et six cônes de marquage. Mais tu peux aussi dessiner le parcours à la craie et utiliser des vieux gobelets.



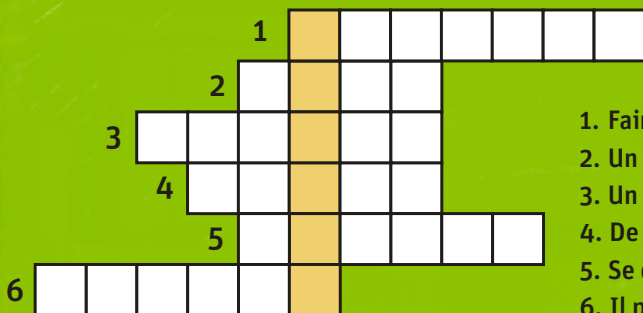
2. Avec les cônes, tu crées un slalom.

3. Avec les cordelettes, tu formes un carré.



4. Et c'est prêt! Fais le slalom dans un sens et reviens dans l'autre après avoir tourné autour du carré. Chronomètre ton temps et invite des camarades à jouer. Un conseil, fais deux manches: la première en faisant le parcours le plus vite possible, la seconde le plus lentement possible.

## CONCOURS



1. Faire du vélo est un...
2. Un autre mot pour «bicyclette»
3. Un vélo pour deux personnes
4. De nuit, mon vélo doit être équipé d'un...
5. Se déplacer à vélo préserve le...
6. Il permet de protéger ma tête lorsque je fais du vélo

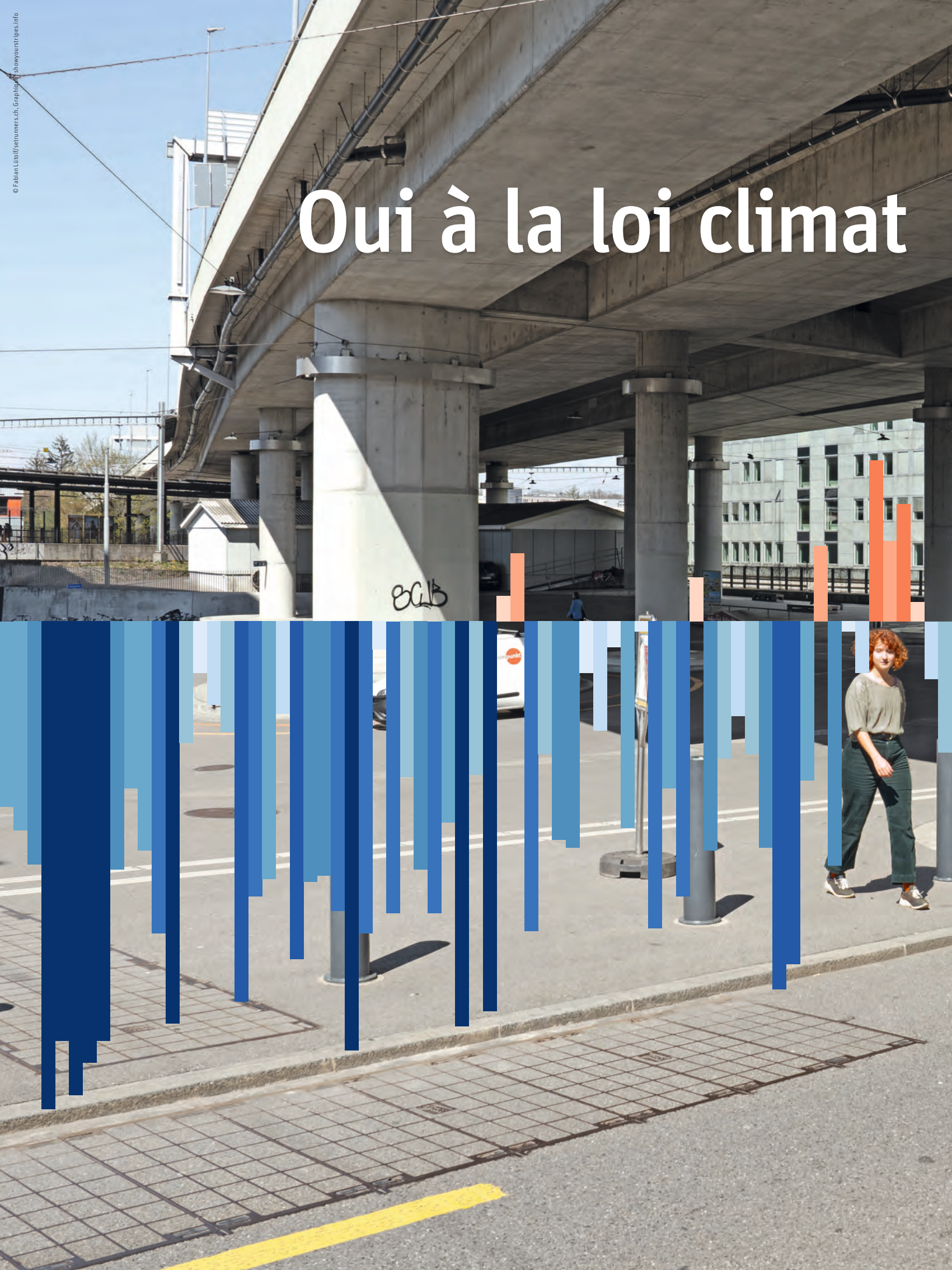


© Caran d'Ache

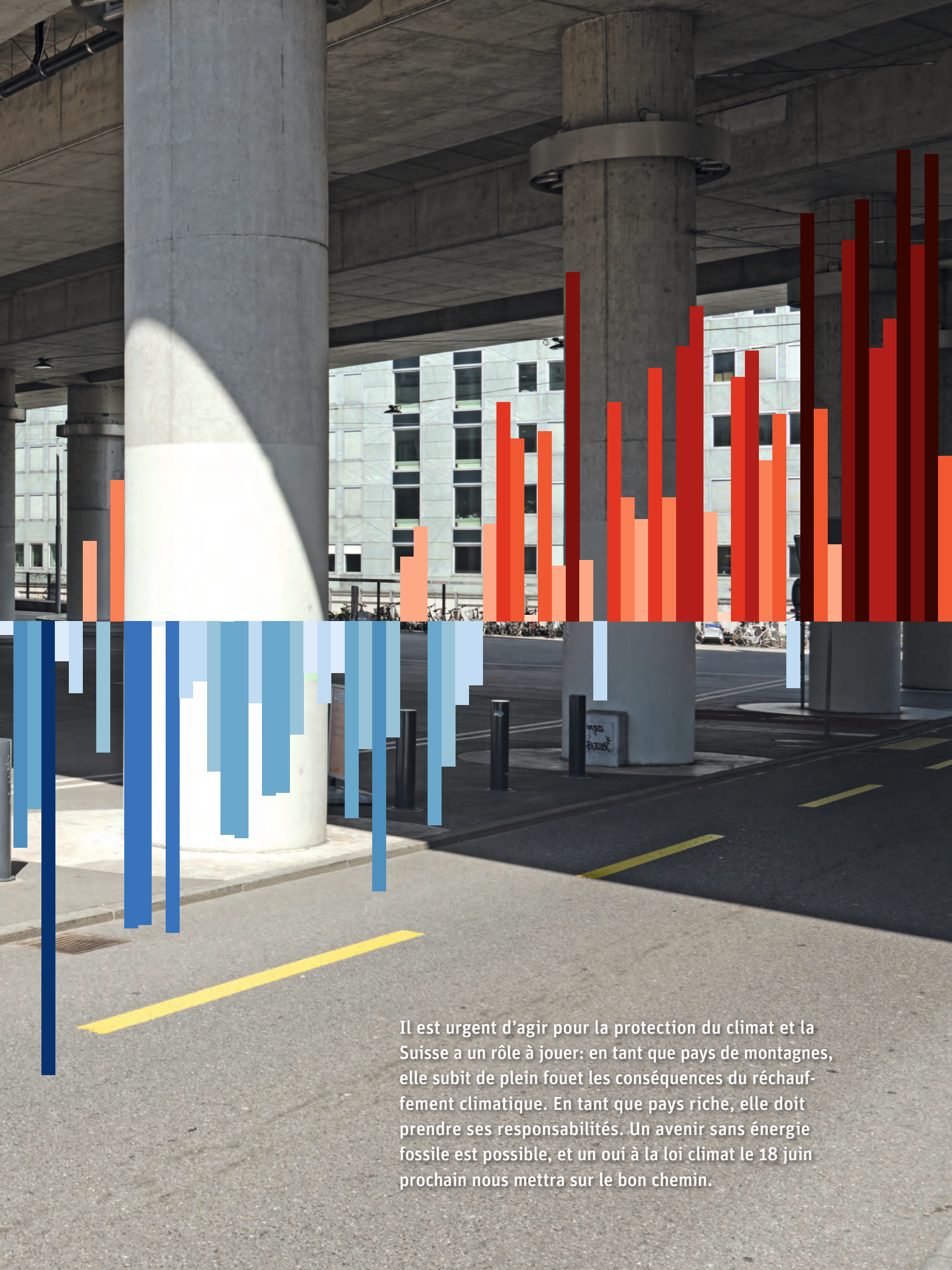
Résous l'énigme et gagne l'une des trois boîtes de «Caran d'Ache»!  
Envoie-nous le mot à découvrir avec ton nom et ton adresse par courriel: [kids@ate.ch](mailto:kids@ate.ch)



# Oui à la loi climat







Il est urgent d'agir pour la protection du climat et la Suisse a un rôle à jouer: en tant que pays de montagnes, elle subit de plein fouet les conséquences du réchauffement climatique. En tant que pays riche, elle doit prendre ses responsabilités. Un avenir sans énergie fossile est possible, et un oui à la loi climat le 18 juin prochain nous mettra sur le bon chemin.



# Protégeons ce qui compte



© mad

Isabelle Pasquier-Eichenberger est Vice-présidente de l'ATE et conseillère nationale.

«**A**lerte rouge». C'est ainsi que le Secrétaire général des Nations Unies a accueilli le rapport des expert-es du climat. La planète chauffe, les changements s'accroissent partout et la Suisse, en tant que pays alpin, est aux premières loges. Nous voyons nos glaciers rétrécir comme peau de chagrin. L'été dernier, ils ont perdu 6% de leur volume. Cela témoigne de l'urgence d'agir, ici et maintenant. D'autant que nous avons les compétences et les moyens. C'est pour cela que je vous invite à voter pour la loi climat et soutenir ainsi une politique ambitieuse qui nous libère des énergies fossiles.

## Objectif zéro émission

La loi climat ancre enfin la neutralité carbone de la Suisse à l'horizon 2050. Elle prévoit les soutiens nécessaires et les étapes pour y arriver. Ainsi pour les transports, le secteur le plus climaticide, elle inclut enfin l'aviation dans

l'objectif global et prévoit un objectif intermédiaire: -57% à l'horizon 2040 pour la mobilité terrestre. Quant aux mesures, elle prévoit des investissements ciblés et la promotion de l'innovation. Les entreprises qui établissent une feuille de route visant le zéro émission nette pourront bénéficier d'une aide. Les propriétaires qui veulent remplacer leurs installations de chauffage et améliorer l'efficacité énergétique de leur bâtiment obtiendront un soutien financier. Dans le domaine des transports, les mesures concrètes doivent encore être discutées. Elles dépendront notamment de la future loi sur le CO<sub>2</sub>, actuellement en discussion au Parlement.

Notre magazine le montre, le oui à la loi climat aura un impact positif sur notre mobilité et la qualité de vie. Dans les pages de ce dossier, nous présentons de bons exemples de villes durables – vous en verrez quelques-uns dans le film «Vers des transports durables – Des métropoles en mouvement», que les membres de l'ATE peuvent

**La planète chauffe, les changements s'accroissent partout et la Suisse, en tant que pays alpin, est aux premières loges.**

visionner gratuitement en ligne jusqu'au 12 juin. Pourquoi avoir sa propre voiture ne rend pas heureux-se et quels sont les arguments particulièrement importants pour la JeuneATE.

## Chaque voix compte

Nous en sommes convaincu-es: une mobilité sans énergie fossile est non seulement faisable, mais également nécessaire et bénéfique pour toute la société. Alors que l'impulsion est venue de la société civile, qui s'est mobilisée pour l'initiative des glaciers, la loi climat est le résultat d'un large consensus politique. Mais les dernières expériences ont montré que les résultats peuvent être très serrés. Ainsi, chaque voix compte. Nous avons besoin non seulement de votre vote, mais aussi que vous mobilisiez votre entourage à voter oui le 18 juin!

Nous n'avons qu'une planète, protégeons ce qui compte.

Merci pour votre engagement! ■

# OUI

## Un signal fort pour décarboner l'avion

Grande absente de la politique climatique jusqu'à présent, l'aviation est incluse dans l'objectif zéro émission nette d'ici 2050. Des contributions financières sont prévues pour les entreprises établissant une feuille de route «zéro émission nette». Un oui à la loi climat accélèrera la demande et le développement de nouvelles technologies.



### Aucune interdiction des voitures

Il y a aura encore des voitures à l'avenir, et elles seront essentiellement électriques. Dans l'Union Européenne, les voitures neuves ne pourront plus émettre de CO<sub>2</sub> à partir de 2035. De nombreuses marques de voiture ne vendront déjà plus de voiture à essence d'ici 2030. Un oui à la loi climat n'implique donc pas une interdiction de la voiture.

# Des exemples inspirants

Par Yves Chatton

Pour l'ATE c'est une évidence: une mobilité sans énergie fossile d'ici 2050 est réaliste et bénéfique pour tout le monde. À quoi ressemblera-t-elle? Petit tour d'horizon – non exhaustif – de bons exemples qui nous montrent la voie à suivre.

**S**aviez-vous qu'il est possible de réduire nos trajets tout en restant autant mobile, voire plus? C'est ce que vise par exemple le concept de «ville à 15 minutes». L'idée est simple: les principales destinations quotidiennes – travail, écoles, commerces, lieux de loisirs ou espaces verts – doivent être autant que possible accessibles en quelques minutes à pied ou à vélo.

#### Avec le vélo...

En Suisse, trois quarts de la population vit dans une ville ou une agglomération, et beaucoup de nos trajets sont déjà courts – la moitié de nos déplacements

en voiture font moins de cinq kilomètres. Ici le potentiel du vélo est énorme!

Au niveau des bons exemples, il y a bien sûr les incontournables villes nordiques comme Copenhague ou Amsterdam. Mais il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin pour trouver de l'inspiration. Prenons le cas de Berne: depuis plusieurs années elle investit dans une infrastructure cyclable sûre et continue. Résultat: le trafic cycliste a bondi de 60% entre 2014 et 2020. Certain-es diront qu'une telle évolution n'est pas possible dans une ville plus pentue, mais Lausanne nous prouve le contraire. Grâce au développement de son infrastructure, combiné avec d'autres mesures telles que des subventions pour l'achat de vélos électriques, le trafic vélo a augmenté de 86% entre 2017 et 2021.

La création d'une simple bande cyclable en milieu urbain et avec une vitesse modérée du trafic individuel motorisé peut déjà avoir un grand impact. C'est ce qui a été observé récemment à Fribourg sur le boulevard de Pérolles. Le trafic cycliste y a augmenté de 20% en semaine, et près des trois quarts des cyclistes se disent moins stressés.

#### ...les transports publics...

Pour les plus longues distances, il y a les transports publics. La Suisse possède le réseau ferroviaire le plus dense du monde, mais chaque nouvelle offre conti-

nue à augmenter son attractivité. Suite à la mise en service du Léman Express et du tram d'Annemasse en 2019, une enquête révèle que 44% des automobilistes qui ont déjà utilisé le Léman Express ont réduit l'usage de leur voiture, alors que 7% des personnes interrogées se sont séparées d'un véhicule. Du côté du Jura, l'adaptation de l'offre des transports publics en 2021 s'est accompagnée d'une hausse des fréquentations en 2022. Il est donc d'autant plus important de maintenir les investissements dans ce secteur.

#### ...et des voitures électriques

Il y aura toujours des voitures sur les routes à l'avenir et celles-ci seront surtout électriques. De nombreux constructeurs automobiles ont déjà annoncé leur transition: Renault, Ford, Volvo, Opel, Fiat et Peugeot ne vendront plus de voiture à essence à partir de 2030, VW et Audi ne vendront plus que des modèles électriques d'ici 2035.

Certes, le chemin vers une mobilité respectueuse du climat et de l'environnement est encore long, mais les bons exemples pour y parvenir sont déjà nombreux. À nous de nous en inspirer! ■

Yves Chatton, chargé de projet en Politique des transports, se rendra aux urnes au dernier moment, comme toujours, pour voter oui à la loi climat. Ne suivez pas son exemple: votez dès aujourd'hui!

## Des métropoles en mouvement

Vous souhaitez découvrir des exemples visionnaires dans d'autres villes européennes telles que Paris, Barcelone ou Berlin? Plongez dans le documentaire «Vers des transports durables – Des métropoles en mouvement». Il a été projeté dans plusieurs cinémas pop-up, soutenus entre autres par l'ATE et ses sections, le 12 mai dernier à l'occasion du Festival pour la Terre.

Les membres de l'ATE peuvent le visionner en ligne gratuitement (mot de passe: membre\_ate) jusqu'au 12 juin:

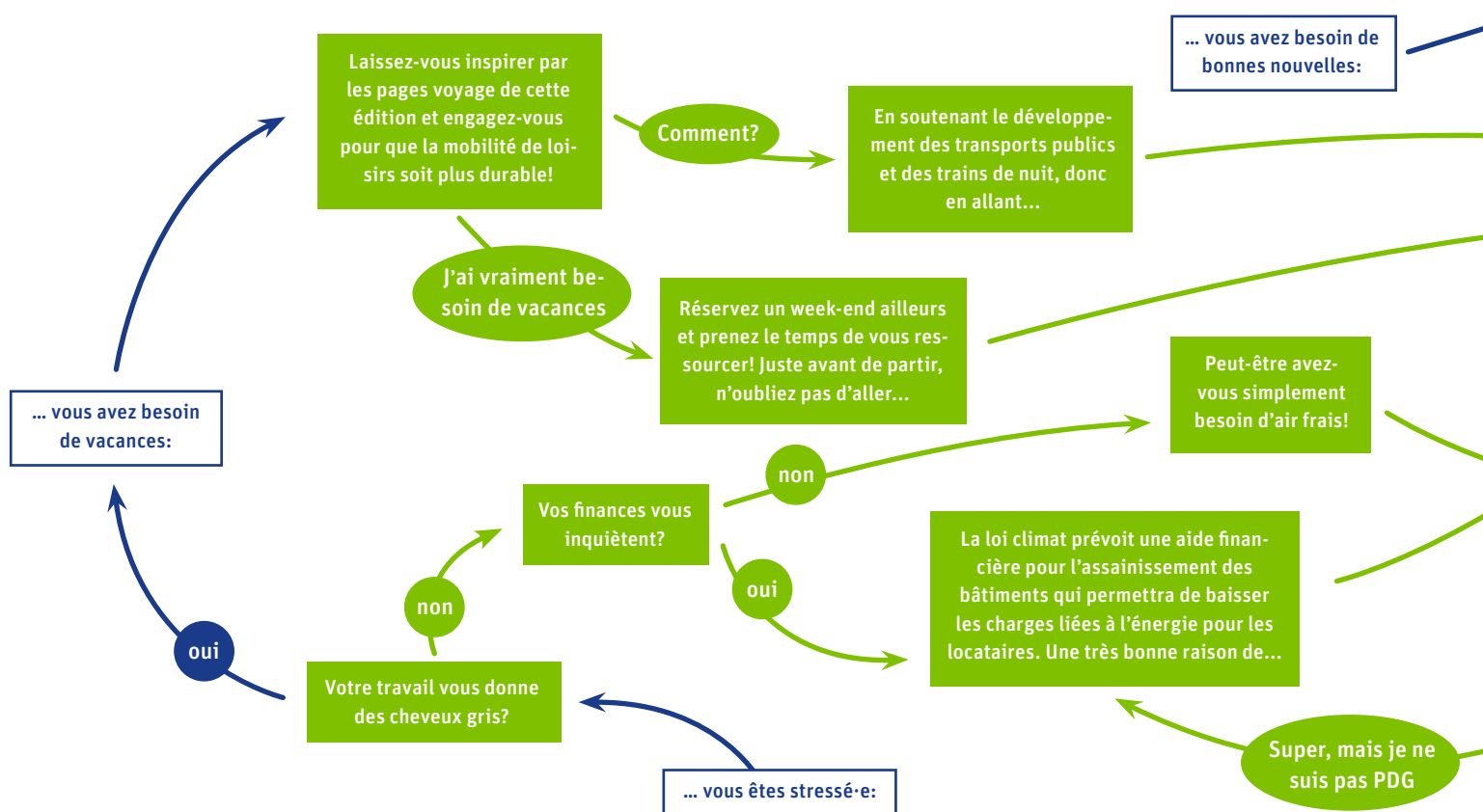
[www.watch.filmefuerdieerde.org/de/vcs](http://www.watch.filmefuerdieerde.org/de/vcs)



# Ce que vous pouvez faire pour un avenir meilleur

Par Camille Marion

Selon vos affinités, vos envies et vos moyens, vous pouvez contribuer concrètement à améliorer notre avenir. Découvrez de quelle manière grâce à ce quiz élaboré par notre institut des sciences du second degré. Que faire si...



# OUI

## Une dernière chance pour le climat

Les dommages et les coûts liés au changement climatique sont multiples et l'inaction nous coûtera encore davantage. Un oui à la loi climat est nécessaire pour assumer nos responsabilités envers les générations futures.

## Webinaires

Que prévoit la loi climat et pourquoi est-elle si importante pour l'avenir de la politique climatique de la Suisse? C'est entre autres à ces questions qu'ont répondu deux experts de renom lors de webinaires organisés par l'ATE. Vous pouvez les visionner gratuitement



sur notre site internet.  
[www.ate.ch/webinaires](http://www.ate.ch/webinaires)

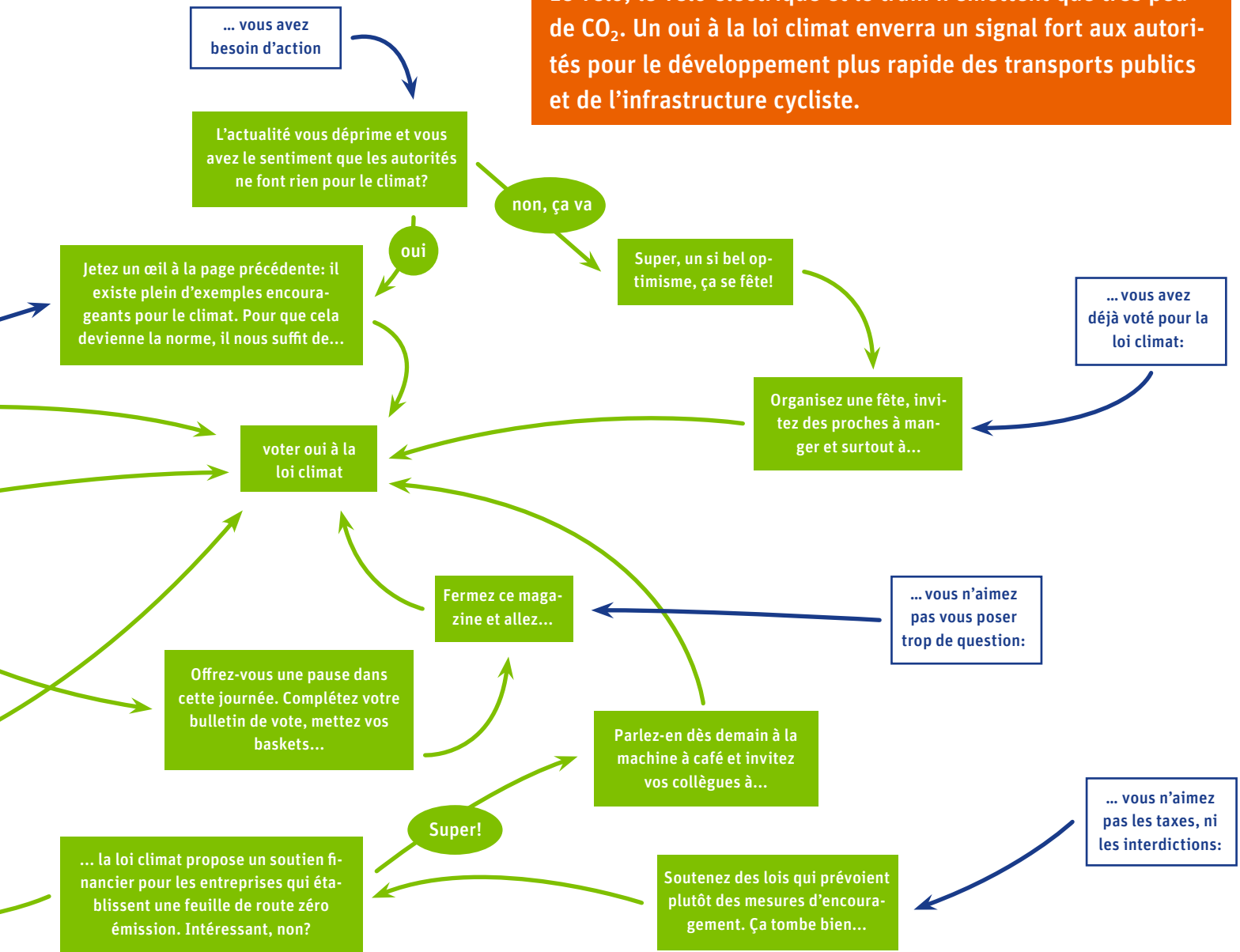
- Webinaire en français avec Philippe Thalmann, professeur d'économie de l'environnement naturel et construit à l'École polytechnique fédérale de Lausanne
- Webinaire en allemand avec Marcel Hänggi, journaliste spécialiste du climat et co-initiateur de l'Initiative pour les Glaciers



# OUI

## Pour le vélo et les TP

Le vélo, le vélo électrique et le train n'émettent que très peu de CO<sub>2</sub>. Un oui à la loi climat enverra un signal fort aux autorités pour le développement plus rapide des transports publics et de l'infrastructure cycliste.



## Tout le monde dit oui

Le soutien à la loi climat dépasse largement le rang des organisations environnementales: economiesuisse, l'Union suisse des paysans, la Fédération suisse du tourisme, l'Association suisse des locataires, le Groupement suisse pour les régions de montagne et de nombreuses autres organisations préconisent de voter oui. Mais l'expérience nous le montre: chaque voix compte! Raison pour laquelle l'ATE participera activement à la campagne de votation, jusqu'au dernier jour.





# Un oui est le minimum

Par Jelena Filipovic

Le 18 juin, il faudra que le oui à la loi climat soit un raz-de-marée pour que nous puissions nous satisfaire de ce compromis concocté par les Chambres fédérales.



Les membres de la JeuneATE ont organisé une retraite au printemps.

La loi climat – un compromis minimum – est d’une telle banale évidence, qu’il n’est pas étonnant que tous les partis bourgeois en recommandent l’acceptation (à l’exception de l’UDC). On pourrait se demander pourquoi, compte tenu des rapports de force, il faut mettre sur pied une campagne pour la votation. La réponse est simple: parce que la loi sur le CO<sub>2</sub> d’il y a deux ans a été rejetée dans des circonstances similaires. Qui plus est, un oui de justesse le 18 juin ne suffirait pas à donner de l’élan

à la politique suisse pour la sauvegarde du climat. Il faut que la victoire soit un raz-de-marée pour démontrer une fois pour toutes que l’objectif de zéro émission nette d’ici 2050 n’est pas négociable.

## Oui à zéro émission nette

Par la ratification de l’Accord de Paris sur le climat, la Suisse s’est déjà engagée à respecter l’objectif de 1,5°C. Selon le dernier rapport du GIEC, la planète atteindra un réchauffement de 1,5°C en 2030 déjà et pour 2050, les 3°C semblent réalistes. Face à cette évolution, la politique suisse est à court d’idées – c’est mépriser les jeunes générations qui devront affronter le problème. C’est pourquoi la JeuneATE estime indispensable que nous inscrivions enfin dans la loi l’objectif de zéro émission nette pour 2050. C’est ainsi seulement que nous aurons une chance que le monde politique œuvre à cet objectif selon une feuille de route et des mesures concrètes. En misant sur des objectifs fixés volontairement, nous n’y sommes visiblement pas parvenu-es.

## Oui à la justice climatique

Il y a deux ans, le mouvement de grève pour le climat a vivement débattu de la question du soutien à l’initiative pour les

glaciers. Il argumentait – aujourd’hui encore – à juste titre que, pour la Suisse, il est déjà trop tard pour atteindre la neutralité carbone d’ici à 2050. Notre pays riche et privilégié a largement contribué au réchauffement climatique par l’activité de sa place financière et de son commerce de matières premières. Dès lors, il doit assumer sa responsabilité envers les populations qui souffrent déjà des suites du réchauffement climatique. C’est pourquoi un oui est une évidence et un minimum.

Nous avons bien vu comment fonctionne la politique sans loi climat: l’objectif de zéro émission nette est considéré comme un paramètre politique à négocier et non comme un objectif scientifiquement reconnu pour assurer notre survie. Les milliards de francs que la Confédération entend investir dans des projets d’extensions routières démesurés en sont un bel exemple. Au lieu d’utiliser l’argent pour le bien des générations futures, elle lance des projets d’extensions routières censés absorber un volume de trafic que nous ne pourrions même plus nous permettre une fois les travaux achevés.

## Oui au tournant énergétique des transports

Même si la loi climat ne prévoit pas de mesures concrètes pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le domaine des transports, la neutralité carbone ne se fera pas sans une décarbonisation rigoureuse. La Suisse a clairement raté son objectif climatique pour 2020 – principalement à cause des transports. Nous avons donc absolument besoin d’un oui clair à la loi climat le 18 juin 2023. ■

Jelena Filipovic milite dans les rangs de la JeuneATE et est Présidente du Groupe régional ATE Berne. Elle s’engage dans la rue et au législatif de la ville de Berne pour une mobilité d’avenir.

# OUI

## Pour un renforcement de notre indépendance énergétique

Le recours au vélo, aux TP et à la voiture électrique – dont l’efficacité énergétique est bien meilleure que la voiture thermique – réduira considérablement la consommation totale d’énergie. Par ailleurs, les batteries des voitures électriques peuvent permettre de stocker de l’électricité et de la restituer lorsque la demande est plus élevée, comme en début de soirée.

OUI

**Bénéfique pour notre qualité de vie et notre porte-monnaie**

Moins de pollution, de bruit et d'îlots de chaleur améliorent la qualité de vie. Avec la loi climat, les coûts externes des transports diminuent tout comme les coûts au niveau individuel – y compris pour la voiture électrique, dont l'utilisation et l'entretien sont nettement moins chers que pour un modèle thermique.

# Automobile et bonheur

Par Edward Weber

Les recherches scientifiques sur le bonheur l'attestent: qui-conque envisage de vendre sa voiture pour cause de changement de situation, devrait le faire. Choisir de vivre sans une voiture privée rend heureux – du moins temporairement.

La publicité nous en fait constamment la démonstration: posséder et conduire une voiture produit des émotions positives. Mais qu'en est-il en réalité? Et que se passe-t-il dans le cas inverse? Sommes-nous moins heureux-se si nous vendons notre voiture? Ann-Kathrin Hess, de l'Université de Bâle, s'est penchée sur la question.

Son étude révèle qu'habituellement se séparer de sa voiture n'entraîne aucun effet émotionnel négatif, mais qu'au contraire, l'effet est plutôt positif. La personne qui vend sa voiture ressentira davantage de moments de bonheur les années suivantes. Cela serait dû, par exemple, au fait qu'elle ne devra plus se rendre au travail en voiture. Les études montrent, en effet, que penduler en voi-

ture est l'une des activités les plus démotivantes qui soient. Parcourir le chemin du travail à pied ou à vélo procure une bien plus grande sensation de bien-être.

L'effet est tout autre chez les gens qui doivent renoncer à la voiture parce qu'ils n'en ont plus les moyens. La première année, spécifiquement au niveau des activités de loisirs, ils se sentent plus malheureux qu'avant – mais globalement, pas vraiment. On suppose que cela est dû à la plus grande difficulté à utiliser d'autres moyens de transport pour les loisirs que pour se rendre au travail.

**Effet de courte durée**

Il est intéressant de constater que la personne se sent tout aussi heureuse qu'avant, au plus tard la troisième année

sans voiture, et ce, quelles qu'aient été les raisons du renoncement à posséder une automobile.

Ce constat corrobore un important principe admis par la recherche sur le bonheur: le degré de bonheur dépend principalement de la génétique et de la socialisation. Au-delà de l'enfance et de l'adolescence, chaque personne a un «niveau de base de bonheur» qui lui est propre. L'influence de grands événements, tels que la vente de sa maison, la naissance d'un enfant ou un accident grave s'estompe au fil des ans.

Cela étant, la durée de l'effet de bonheur que procure l'achat d'une voiture est bien moindre que les événements cités ci-dessus. Les biens de consommation ne permettent pas d'élever durablement le niveau de bonheur – seul un changement d'état d'esprit peut y parvenir. Dans ce cas, même un objet peut être une source de bonheur durable. Autrement dit: pour vivre heureux, il faut vendre sa voiture (mais volontairement!) ou la chouchouter davantage. ■

Edward Weber est chef de projet «Mobilité d'avenir». L'année dernière, il a vendu plus de voitures qu'il n'en a achetées de nouvelles et n'en est pas mécontent.

Étude: Hess, Ann-Kathrin (2022), The relationship between car shedding and subjective well-being. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*.



© ATE/Viviane Barben

Abandonner sa voiture a un effet positif – c'est également l'avis de l'auteur.





© mad Stanserhorn

## Avec le Cabrio-Bahn sur le Stanserhorn

Embarquez dans le Cabrio-Bahn et le funiculaire datant de 1893 jusqu'au Stanserhorn pour un fascinant voyage à travers l'histoire des remontées mécaniques.

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

vous profitez de 30% de réduction sur les billets, pour maximum 5 personnes. Offre valable jusqu'au 26 novembre 2023.

**Commander:** découper cette offre et la présenter à la caisse. La carte d'embarquement (réservation horaire) peut être réservée à l'avance.

## La fascinante histoire des transports

Rendez-vous au musée des transports de Lucerne pour découvrir l'histoire passionnante de la mobilité. Différents simulateurs, îlots thématiques et objets originaux créent une expérience unique.

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

un enfant (6–15 ans) gratuit par adulte payant (valable uniquement pour l'entrée au musée). Les enfants de moins de 6 ans bénéficient de l'entrée gratuite au musée. Offre valable jusqu'au 21 décembre 2023.

**Commander:** sur [www.verkehrshaus.ch/tickets](http://www.verkehrshaus.ch/tickets), sous MUSÉE, sélectionner les billets pour le jour souhaité, saisir le code «VCSATE2023» et le numéro de membre dans le panier sous code promotionnel.



© mad Verkehrshaus Schweiz

## Stabilité et sécurité grâce aux bâtons de randonnée Komperdell C3 Carbon Pro



© mad

Les bâtons de randonnée sont d'indispensables compagnons pour les randonnées exigeantes. Ils nous assistent dans les terrains accidentés et pour le passage des fortes pentes. Les bâtons Komperdell C3 Carbon Pro sont un produit de choix pour toutes les personnes qui recherchent un auxiliaire léger et robuste! Réglables en longueur et composés de carbone léger et de Titanal très résistant, ces bâtons sont à la fois solides et très légers. Les courtes poignées et les sangles rembourrées garantissent un excellent confort d'utilisation. Leur design indémodable et leur teinte noir mat aux accents menthe et turquoise s'accordent à tous vos équipements. Les bâtons sont réductibles à une taille de 67 ou 57 centimètres et facilement transportables sur un sac à dos – ils restent ainsi à portée de main. Grâce au système de rondelles escamotables Vario – disponibles séparément –, vos bâtons seront utilisables en toute saison. La marque Komperdell est réputée pour ses bâtons de qualité, produits intégralement en Autriche.

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

les bâtons de randonnée Komperdell C3 Carbon (article 13965) sont disponibles en deux tailles. Grâce au code-rabais «VCS0623», vous profiterez d'une réduction de 20%, soit Fr. 119.20 au lieu de Fr. 149.–. Offre non cumulable et disponible jusqu'à épuisement des stocks.

**Commander:** directement sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch), tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).



## Excursion sur les lacs de Thoune et de Brienz

Le bleu limpide du lac, les sublimes montagnes de l'Oberlande bernoise: laissez-vous séduire par une croisière sur les lacs de Thoune ou de Brienz et vivez une expérience inoubliable.

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

vous profitez de deux cartes journalières pour les lacs de Thoune et de Brienz pour le prix d'une. Offre valable jusqu'au 31 octobre 2023 sur les courses régulières uniquement. Non cumulable avec l'AG.

**Commander:** télécharger le bon valable sur [www.ate.ch/bls](http://www.ate.ch/bls). Il est valable dans toutes les stations de navigation et sur tous les bateaux du lac de Thoune et du lac de Brienz.

## Des sacs de transport pour vélo à emprunter

Combiner vélo et train n'est pas aisé, en raison de la réservation obligatoire. Pour s'épargner des soucis et des frais, les sacs de transport permettent de voyager gratuitement avec son deux-roues. Les sacs pour vélos de l'ATE sont disponibles en prêt pour les membres ATE: elles peuvent soit être retirées gratuitement au secrétariat central à Berne, soit être envoyées par courrier à une adresse en Suisse (frais d'envoi en sus).

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

les sacoches de vélo peuvent être commandées jusqu'à 4 jours avant le départ pour une durée maximale de 15 jours. Il est possible d'emprunter au maximum 2 sacoches de vélo par personne. Si les sacs ne sont pas retournés ou sont défectueux (usure non normale), 100 francs seront facturés par sac.

**Commander:** directement sur [www.ate.ch/sacs-pour-velos](http://www.ate.ch/sacs-pour-velos).



## Des t-shirts de sport confortables

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

le t-shirt 120 Tec Mountain Lady (article 18806) est disponible dans les teintes dirty daisy et heritage blue et en tailles XS à XL. Le modèle pour homme 150 Cool logo Sketch (article 18804) est lui disponible dans les teintes pacific green et sweet alison et en tailles S à XL. Avec le code-rabais «VCSO623», vous bénéficiez d'une réduction de 20%, soit Fr. 63.90 au lieu de Fr. 79.90. Offre non cumulable et disponible jusqu'à épuisement des stocks.

**Commander:** sur [www.boutique-ate.ch](http://www.boutique-ate.ch), tél. 0848 612 612 (boutique ATE, tarif normal).

Un habillement adéquat est essentiel pour des activités sportives et de plein air en toute décontraction. Le caractère fonctionnel des vêtements Ortovox n'est plus à démontrer. Le choix des textiles confère aux produits Ortovox une grande légèreté et un port très agréable. La haute teneur en fibres de mérinos et de pure laine vierge assure l'équilibre de la température et de l'humidité corporelles, un séchage rapide et un effet de neutralisation des odeurs. Les t-shirts offrent une liberté de mouvement optimale et une grande résistance à l'usure. Ces t-shirts sont les alliés indéfectibles des randonnées en montagne ou des escalades dans les Alpes. Ils sont particulièrement pratiques en cas de longs séjours dans la nature: grâce aux propriétés anti-odeurs de leurs fibres, ils peuvent être portés sans problème durant plusieurs jours. Une bonne aération à l'air frais suffit pour éliminer les odeurs désagréables.





# Fournir de l'énergie.

Même dans les lieux les plus reculés.

Nous réalisons des espaces où il fait bon vivre.

 **BKW**

## Le 30 km/h de nuit: plus sécurisant, moins bruyant et sans perte de temps!

Vaud

LIBERTÉ  
ET  
PATRIE

L'instauration d'une limite de 30 km/h afin de réduire les nuisances et d'augmenter la sécurité soulève des oppositions. L'ATE Vaud a réalisé des courses d'essai afin de constater l'impact de cette mesure sur la vitesse de déplacement. Sans surprise, rouler à 30 km/h n'est pas une entrave.

En avril 2023, l'ATE Vaud a publié une analyse du 30 km/h de nuit à Lausanne. Sur un trajet-type entre la Blécherette et Ouchy, l'ATE a roulé, au volant d'une voiture électrique, sur environ sept kilomètres pour vérifier la différence entre un trajet à 50 ou à 30 km/h.

Il faut dire que ces derniers mois, les attaques contre les baisses de vitesse se sont multipliées; elles ne seraient là que pour «chicaner» les automobilistes, nuiraient aux commerces et n'apporteraient pas les bénéfices escomptés en matière d'amélioration de la qualité de vie. Or, les effets positifs des baisses de vitesse sont maintenant connus. Parmi eux, on peut citer une meilleure fluidification du trafic, une baisse des nuisances sonores, un sommeil amélioré, une diminution du nombre d'accidents et une capacité à mieux redéfinir l'espace public, y compris en faveur des restaurants et des petits commerces.

### Moins de danger

Quand la ville s'endort (pas tout à fait) paisiblement, est-ce vraiment une contrainte que de rouler à 30 km/h? L'ATE Vaud a entrepris de réaliser, sur un trajet-type, des allers-retours entre 21h00 et 22h00 (à 50 km/h), puis entre 22h00 et 6h00 (à 30 km/h) et entre 6h00 et 7h00 (à 50 km/h) pour disposer d'éléments comparatifs. Résultats: en moyenne, on roule à 27,3 km/h avec la limitation à 30 km/h, contre seulement 25,5 km/h à 50 km/h.

La situation s'explique par une raison principale: lorsque

l'on roule à 30 km/h, le risque d'accident grave avec d'autres usager-ères (qui se déplacent à pied en particulier) diminue fortement. Cela a permis à la ville de passer les feux de signalisation à «l'orange clignotant», améliorant la fluidité du trafic. Si la ville le réalise en deux temps – une partie des feux sont désactivés à 22h00, une seconde partie à minuit –, il n'empêche que la mesure est d'une efficacité redoutable, particulièrement

après minuit. Non seulement elle permet de gagner du temps, mais elle réduit considérablement les nuisances sonores liées aux freinages et accélérations.

Tandis que les Lausannois-es peuvent enfin dormir sur leurs deux oreilles, les autres communes vaudoises leur emboîtent

le pas petit à petit. En tout cas, les retours des riverain-es sont très largement positifs. Les résultats consolidés de cette étude seront transmis aux communes vaudoises afin de les encourager à se lancer.

Romain Pilloud,  
Secrétaire général, ATE Vaud



À Lausanne, l'introduction du 30 km/h de nuit a provoqué d'intenses débats.

© Romain Pilloud

### Invitation à l'Assemblée générale de l'ATE Vaud

Chères et chers membres vaudois-es,  
Nous avons le plaisir de vous convier à l'Assemblée générale ordinaire de la section vaudoise qui aura lieu le lundi 19 juin 2023 à 18h30, à la Maison du Peuple (salle Jean-Villard Gilles, étage -1), Place Chauderon 5 à Lausanne.

L'ordre du jour sera le suivant :

- Approbation du procès-verbal de l'Assemblée générale ordinaire de juin 2022
- Rapport du Président
- Rapport du caissier et des vérificateur-rices des comptes
- Approbation des comptes 2022
- Adoption des activités et du budget 2023
- Election du comité et des vérificateur-rices des comptes
- Divers et propositions individuelles

Tous les détails et documents de l'AG seront disponibles sur [www.ate-vaud.ch](http://www.ate-vaud.ch), rubrique «agenda», le lundi 5 juin au plus tard.

#### Conférence-discussion publique :

«Prix des transports publics: gratuité, baisses de tarifs, que faire pour renforcer le report modal?»

Après l'AG, l'ATE Vaud organise une conférence-débat sur le prix des TP le lundi 19 juin à 19h30. Emmanuel Ravalet (économiste des transports, bureau Mobil'homme, chercheur FNS) et Anaïs Timofte (Présidente POP Vaud, comité d'initiative pour des transports publics gratuits) y participeront.

Cette conférence, ouverte au public, aura lieu au même endroit que l'AG et permettra d'échanger sur cet enjeu important, son traitement par les autorités politiques et les possibilités d'action. Un apéritif sera offert à l'issue de ces échanges.

### Contact

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

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

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

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

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

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

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

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





Jura

## Un vent de nouveauté

**Valère Lovis a été élu co-président de l'ATE Jura lors de l'assemblée générale du 16 mars. La section jurassienne a par ailleurs présenté ses projets pour 2023.**

Avant d'en rejoindre la co-présidence, Valère Lovis est entré au comité de la section ATE Jura en 2019. Étudiant en lettres et sciences humaines, sensible à l'environnement et à la justice sociale, il est motivé par le constat d'un certain paradoxe: «La mobilité est à la fois l'une des conditions nécessaires à l'existence de l'être humain, mais est également un phénomène exerçant une influence négative sur ce dernier – du point de vue sanitaire ou environnemental.»

L'ATE défend les usagères et usagers des transports publics ainsi que les adeptes de la mobilité douce, mais s'oppose également à une mobilité illimitée et inefficace du point de vue des matières premières et de l'énergie nécessaire. «J'estime normal d'agir concrètement afin de changer ce paradigme de la mobilité. Cela passe, à mon avis, principalement par une augmentation de l'attractivité des

transports publics tant du point de vue de l'offre que des tarifs, un développement des infrastructures cyclables et l'introduction de mesures d'accompagnement respectivement incitatives ou restrictives afin de mener au changement des habitudes individuelles de mobilité.»

Après un mandat de co-secrétaire à la Jeunesse socialiste jurassienne et de conseiller général au sein de la commune de Val Terbi, Valère Lovis espère que son engagement aux côtés de Jean-Marc Comment, de St-Ursanne, portera ces fruits et permettra notamment d'acquiescer des membres.

### Des objectifs et des projets

L'Assemblée générale était l'occasion de présenter le programme d'activités 2023. Il est principalement axé sur la promotion du vélo, le soutien à l'introduction du 30 km/h et d'autres mesures



Valère Lovis, étudiant en lettres et sciences humaines, est le nouveau co-président de l'ATE Jura.

de réduction du bruit, le Pedibus, l'encouragement à l'utilisation des transports publics ainsi que la mobilité d'entreprise. L'ATE Jura est mobilisée pour le oui à la loi climat et s'engage dans divers partenariats: la section est active dans le comité stratégique du Parc du Doubs en collaboration avec l'ATE Neuchâtel, elle est partenaire des Chemins de fer du Jura et affiche une volonté de rejoindre l'association ArcExpress, soutenant l'introduction d'un train direct entre La Chaux-de-Fonds et Delémont.

L'ATE Jura prévoit par ailleurs diverses manifestations: pour débiter la saison hors murs, la section sera présente au SlowUp à Vicques le 25 juin puis le 1<sup>er</sup> juillet à la Fête de la Transition à Delémont. D'autre part, maintenant que le printemps arrive, Joliat Cycles propose, pour les curieux de la petite reine, un panel de vélos et de matériels de transport tout comme des avantages pour les membres de la section.

Christelle Vallat  
Secrétaire générale, ATE Jura

Pour permettre aux membres jurassiens de cheminer vers une mobilité pauvre en émission de CO<sub>2</sub> sur un territoire tel que le Jura, la section cherche des solutions autres que «rester chez soi». Comme la situation de chacun-e est différente, nous aimerions connaître vos expériences: nous vous proposons un petit sondage en ligne sur le site [www.ate-ju.ch](http://www.ate-ju.ch), onglet «sondage».



Valais

## Une année bien remplie et des perspectives prometteuses

**L'ATE Valais a tenu son assemblée générale le 26 avril 2023 à Viège. Ce fut l'occasion de passer en revue les actions entreprises en 2022, de présenter les perspectives 2023 et d'accueillir David Guglielmina au sein du comité.**



David Guglielmina a rejoint le comité de l'ATE Valais.

En 2023, c'était au tour du Haut-Valais d'héberger l'assemblée générale de l'ATE Valais. Organisée alternativement dans le Bas- et le Haut-Valais, l'assemblée générale de la section valaisanne s'est déroulée cette année à Viège. Devant une vingtaine de participant-es, le rapport annuel a donné l'occa-

sion de faire une rétrospective de l'année écoulée et de présenter les perspectives 2023.

L'ATE Valais est une petite section (1446 membres au 31.12.2022), mais une section dynamique qui, contrairement à la tendance générale, voit son nombre de membres augmenter: +16 à la fin 2022! Dans un canton où la voiture est encore reine, la mobilité douce et respectueuse du climat gagne de plus en plus

d'adeptes. Le succès de l'initiative cantonale en faveur du vélo, déposée à la Chancellerie d'État à Sion le 24 novembre 2022, est un bon exemple de ce changement de mentalités. L'engagement de l'ATE Valais, membre du comité d'initiative, a permis de faire connaître l'association et de recruter de nouveaux membres.

L'ATE Valais est également présente dans les médias, à l'exemple de l'article paru lors

de la planification d'un arrêt du Matterhorn-Gotthard-Bahn près du nouvel hôpital de Brigue-Glis. Elle s'associe également à des manifestations comme le SlowUp Valais ou la Fugue Chablaisienne et participe à des séances d'information, telle la séance organisée à l'occasion du projet de construction d'une piste de chars d'assaut au col du Simplon. Parallèlement à des oppositions ciblées elle est également active dans la promo-

tion du 30 km/h en agglomération. En 2023, deux sujets seront à l'ordre du jour: la campagne en faveur de la loi climat et la collecte de signatures pour le probable référendum de l'ATE contre l'extension des routes nationales.

### Une nouvelle tête

L'AG du 26 avril a également validé un changement d'importance:

Régis Chanton, membre du comité de l'ATE Valais depuis de nombreuses années, juriste émérite et récolteur incomparable de signatures dans les actions de rue, a souhaité quitter sa fonction. Il est remplacé par David Guglielmina, chargé du développement de marchés chez Mobility, député suppléant et membre du Conseil général de Marti-

gny. Il siègera également dans la Commission cantonale des transports, aux côtés de Brigitte Wolf, autre éminente membre du Comité de l'ATE Valais.

Deux présentations sont venues clore la soirée du 26 avril: «Avantages et inconvénients de l'électromobilité sous l'angle de la durabilité», donnée par Anette Michel, cheffe de projet eco-auto

à l'ATE Suisse, et «Électromobilité chez CarPostal» présentée par Stefan Luggen et Caroline Truffer de PostAuto AG. Nous tenons ici à les remercier, ainsi que Sonja Oesch, Chargée d'affaires du Haut-Valais, à qui l'on doit la grande réussite de cette soirée.

Evelyne Bezat

Chargée d'affaires, ATE Valais

## Gardons le cap!

**Entre le manque d'ambition des autorités politiques et la mobilisation du TCS contre des mesures de réduction de vitesse, l'ATE Fribourg se mobilise pour l'avenir.**

Le canton de Fribourg marche parfois sur la tête et ce début d'année ne fait pas exception. La majorité de droite du Grand Conseil est allée jusqu'à refuser d'entrer en matière sur la mise en place d'une loi climat le 8 février dernier. Cette loi, qui devait être une première en Suisse, avait pourtant passé l'étape d'un consensus en commission. Un des arguments contre cette loi est la peur d'engager un montant de 25 millions pour un fond climat. On peut comprendre que ce montant fasse peur dans un canton aux finances délicates mais ce n'est pas le cas du canton de Fribourg. Surtout, n'oublions pas que ce même Grand Conseil a approuvé il y a quelques temps de débloquer un montant

de 500 millions pour la construction de routes de contournement. Il semble donc que les cordons de la bourse fribourgeoise s'ouvrent davantage pour la démagogie que pour l'écologie.

### Sondage sur le 30 km/h

Fribourg a également eu droit en avant-première à un sondage du TCS sur la limitation à 30km/h dans le centre de la ville. Impatient de distiller son aversion pour cette mesure, le TCS cantonal a commandé un sondage indépendant de celui du TCS Suisse.

Que nous apprennent les résultats? Ils indiquent sans surprise que la majorité des gens serait contre le 30km/h au centre-ville de Fribourg. Mais le détail du son-

dage s'avère plus intéressant et positif, pour autant que l'on accorde une crédibilité à un sondage mené auprès de 1000 personnes dans tout le canton concernant l'accès à la ville de Fribourg: il s'avère que 62% des personnes sont favorables à une limitation à 30km/h dans les zones résidentielles. Et qu'est-ce qu'un centre-ville si ce n'est une vaste zone résidentielle?

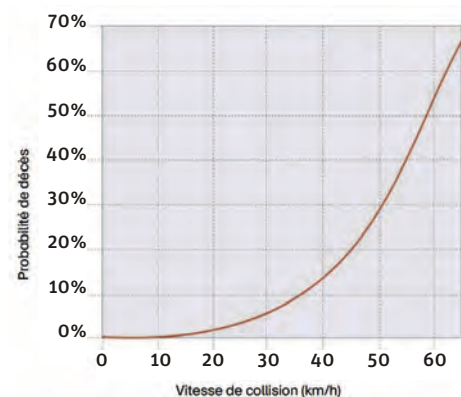
Il faut garder son sang-froid devant les incohérences de cette association qui se dit engagée pour la sécurité mais fait tout pour éviter le 30km/h. Cette mesure réduit pourtant drastiquement le risque d'accident mortel pour les piéton-nes.

L'ATE Fribourg garde la tête froide et les yeux grands ouverts pour que ce

changement de paradigme du «tout à la voiture» au partage cohérent et durable du territoire continue sur la bonne voie.

Alexis Barrière

Président, ATE Fribourg



L'instauration de la limitation de vitesse à 30 km/h réduit considérablement le risque d'accidents graves.

© Rapport du BPA «Plus de sécurité routière grâce à la limite de 30 km/h», 2020

## Une zone de rencontre à la gare de Neuchâtel

**Après 20 ans d'études et de réflexions, la ville de Neuchâtel va tester l'aménagement d'une zone de rencontre sur la place de la Gare et l'espace de l'Europe ainsi qu'un contre-sens cyclable dans la rue Crêt-Taconnet. Des mesures qui réjouissent l'ATE Neuchâtel.**

Le dernier réaménagement du secteur public au sud et à l'ouest de la gare CFF de Neuchâtel a été réalisé pour Expo 02 à la suite d'un concours d'idées. S'il a permis d'augmenter sensiblement la sur-

face à destination des piéton-nes et de la végétalisation, ce réaménagement avait aussi comme contrainte de ne supprimer aucune place de stationnement pour les voitures. Cet espace était donc engorgé par

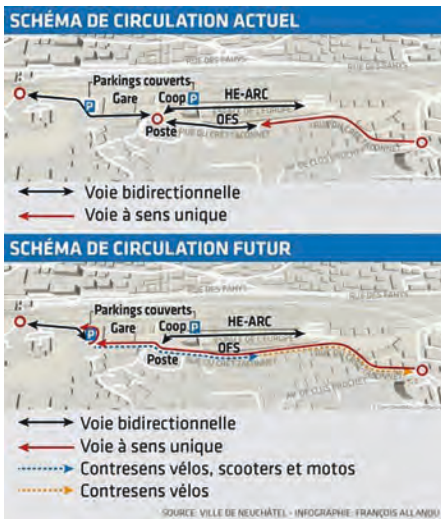
le trafic de transit d'une part et celui à destination de recherche de places de parc d'autre part. En outre, la circulation à double sens dans la rue du Crêt-Taconnet, étroite rue en direction de l'hôpital et des écoles, a créé des situations dangereuses pour les flux de piéton-nes aux heures de pointe.

Une première amélioration notable a été la mise en sens unique est-ouest en 2009, un

recours de la section neuchâteloise d'une association d'automobilistes ayant été débouté par le Tribunal. En 2012, la situation provisoire du sens unique est devenue définitive, parallèlement à la limitation à 30 km/h sur l'ensemble du secteur. Cependant, la descente à contre-sens pour les deux-roues dans la rue du Crêt-

Neuchâtel





© mad

Taconnet est restée interdite, en raison de l'exiguïté des lieux mais aussi de divergences politiques.

En 2019, le Conseil communal (exécutif) est revenu avec une proposition d'aménagement de cette rue devant le Conseil général (législatif), mais un parti politique a demandé que soit étudiée une nouvelle variante de sens unique

port d'information au Conseil général, après avoir largement consulté en amont. L'ATE Neuchâtel avait été informée de ce projet, qu'elle avait salué.

Il s'agit d'empêcher le trafic automobile à la recherche de places de stationnement en surface venant de l'ouest, tout en permettant l'accès aux places

descendant – qui avait déjà été éliminée dans les précédentes études.

### Aménagement à l'essai

En début 2023, le Conseil communal, par sa Direction de la mobilité, a présenté un nouveau rap-

port d'information au Conseil général, après avoir largement consulté en amont. L'ATE Neuchâtel avait été informée de ce projet, qu'elle avait salué. Il s'agit d'empêcher le trafic automobile à la recherche de places de stationnement en surface venant de l'ouest, tout en permettant l'accès aux places descendant – qui avait déjà été éliminée dans les précédentes études.

En début 2023, le Conseil communal, par sa Direction de la mobilité, a présenté un nouveau rap-

port d'information au Conseil général, après avoir largement consulté en amont. L'ATE Neuchâtel avait été informée de ce projet, qu'elle avait salué.

Il s'agit d'empêcher le trafic automobile à la recherche de places de stationnement en surface venant de l'ouest, tout en permettant l'accès aux places

port d'information au Conseil général, après avoir largement consulté en amont. L'ATE Neuchâtel avait été informée de ce projet, qu'elle avait salué.

Il s'agit d'empêcher le trafic automobile à la recherche de places de stationnement en surface venant de l'ouest, tout en permettant l'accès aux places descendant – qui avait déjà été éliminée dans les précédentes études.

En début 2023, le Conseil communal, par sa Direction de la mobilité, a présenté un nouveau rap-

port d'information au Conseil général, après avoir largement consulté en amont. L'ATE Neuchâtel avait été informée de ce projet, qu'elle avait salué.

Il s'agit d'empêcher le trafic automobile à la recherche de places de stationnement en surface venant de l'ouest, tout en permettant l'accès aux places

Olivier Neuhaus

Membre du comité, ATE Neuchâtel



Berne

## GRUPE RÉGIONAL BIENNE

### Desserte du parc zoologique de Boujean

À plusieurs reprises déjà, le Groupe régional ATE Bienne – Seeland – Jura bernois a réclamé la desserte du quartier de l'Octroi et du parc zoologique par une ligne de bus. En raison des travaux sur l'autoroute A16 Bienne – Sonceboz, la ligne de bus 71 Bienne – Romont (BE) ne circule plus sur ce tronçon.

L'itinéraire provisoire de la ligne de bus Bienne – Vauffelin – Plagne, via le Vorberg, constitue une variante intéressante. Nous avons évoqué la situation dans une lettre adressée à la Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois et avons demandé d'envisager son maintien après les travaux. Cela permettrait d'assurer durablement la desserte d'une zone de Bienne jusqu'ici non couverte par les transports publics.

Dans notre courrier, nous avons invité la Conférence à attirer l'attention de la population sur cette nouvelle offre des TP pour se rendre aisément et d'une manière écologique au parc zoologique ou au restaurant Schützenhaus. Cela permettrait d'augmenter le taux d'occupation des bus de cette ligne et d'atteindre ainsi le seuil minimum pour garantir le maintien de la desserte de ce quartier d'habitation et de cette zone de détente de la ville.

Quant à la question de la desserte du village de Frinvilier, momentanément supprimée (ou réalisable à pied depuis la bifurcation vers Plagne), nous estimons que la situation est tolérable, en considération du fait que les CFF assurent toujours une correspondance horaire et qu'au terme des travaux sur l'autoroute A16, la ligne vers Orvin (les Prés d'Orvin) via Frinvilier sera rétablie.

Mario Nobs

Secrétaire, groupe régional ATE Bienne-Seeland-Jura bernois

Nos prochaines réunions du comité auront lieu les mercredis 21 juin et 16 août 2023, à 18h00 au «Störchuchi» à la rue d'Aarberg 91.

ANNONCE

**WARUM?**

- Warum konnte der Neandertaler trotz seines grossen Gehirns nicht rechnen?
- Warum rechnen gewisse Kinder bei mir in der Klasse noch immer mit den Fingern?
- Warum statt der Hundertertafel die Arbeit am offenen Zahlenstrahl vorziehen?
- Warum das Kind immer nach seinem Rechenweg fragen?
- Warum weiss ich so wenig über Rechenschwäche?
- Warum soll anscheinend Dyskalkulie in vielen Kantonen erst ab der 3. Klasse abgeklärt werden können?
- Warum gibt es das TZR Basel schon seit 20 Jahren?

**20 JAHRE TZR**

Noch Fragen?

Ausbildung 2024  
Infomorgen 16.09.2023  
[www.rechenschwaeche.ch](http://www.rechenschwaeche.ch)

**DIVERS**

**Abri à vélos en bois**

Voir sous [www.tutti.ch](http://www.tutti.ch)  
W. Altorfer, 077 509 27 31

**LOGEMENT**

Location hameau de Baule **Val d'Hérens**. Chalet contemporain, 120 m<sup>2</sup>. A la semaine ou 1 semaine par mois durant 6 mois ou plus. Calendrier à convenir. Tél. 076 380 44 29

**VACANCES EN SUISSE**

**Gruyère:** B&B dans ancienne ferme, cadre magnifique, calme. Vélos et poterie inclus! [www.bnb-gruyere.ch](http://www.bnb-gruyere.ch)

**Locarno-Minusio** eco-maisons, jardin, piscine, magnifique vue lac, calme, tél. 091 743 16 10, [www.paganetti.ch](http://www.paganetti.ch)

Nous louons notre Rustico «Eidelchsl» à **Contra** (à proximité de Locarno) avec vue sur le Lac Majeur et est prévu pour 4 personnes ([www.alpunt.ch](http://www.alpunt.ch)).

Magnifique maison de vacances confortable avec vue unique sur **le Lac Majeur**. Nature et tranquillité à l'état pur. <https://ferienwohnungen-tessin.ch/1103> ou tél. 078 807 74 77

Passer des vacances dans la vallée authentique de l'**Onsernone** et découvrir de magnifiques prairies fleuries. Deux rustici à louer dans un hameau sans trafic routier. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

Vacances dans la vallée authentique de l'**Onsernone** – baignade dans la rivière de montagne Isorno. 2 rustici à louer dans un hameau sans trafic. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

**Goms** (Münster VS), appartement de 2 pièces dans le village supérieur, près du ruisseau et des chemins de randonnée. [www.goms.ch/galmi](http://www.goms.ch/galmi)  
[katharina.fehr@bluewin.ch](mailto:katharina.fehr@bluewin.ch)

A louer à **Mosogno** deux maisons avec jardin. Transports publics devant la maison. [www.mosogno-geiger.ch](http://www.mosogno-geiger.ch), 079 509 43 55

**Bassecourt/Jura**. Joli appartement 2-3 personnes, calme et centré, idéal pour cyclistes, VTT, motards, tél. 032 426 62 20

**VACANCES À L'ÉTRANGER**

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

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

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

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

2 rustico de rêve avec vue sur la mer, **Val Prino, Imperia en Ligurie**, hameau idyllique, possibilités de randonnée et baignade, accessible en transports publics. Deux chambre à coucher chacun plus studio, idéal pour 2-5 personnes. [www.ferien-canu.ch](http://www.ferien-canu.ch), 079 698 23 82, [info@ferien-canu.ch](mailto:info@ferien-canu.ch)

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

**TOSCANA Suvereto:** maison rénovée 10 km/mer; à louer/vendre. 079 368 84 85 [fankhauser.delfosse@gmx.ch](mailto:fankhauser.delfosse@gmx.ch)

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

**Délaï des annonces pour vos petites annonces**

Edition n° 3, 28 août 2023

**Willy Beutler, 031 300 63 82**  
[mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com)  
[www.staempfli.com](http://www.staempfli.com)

**Weit Wandern**

Randonnées et randonnées en raquettes accompagnés  
Grandes randonnées en plusieurs étapes: Suisse, Europe, Maroc  
Voyages écologiques depuis 1994, pas de voyages en avion  
3703 Aeschiried [www.weitwandern.ch](http://www.weitwandern.ch) 033 654 18 42

**HOTEL POST BIVIO**

Le charmant hôtel au paradis de la randonnée.

**Offre spéciale d'été et d'automne** 4 nuits pour le prix de 3 nuits en demi-pension CHF 525.-. Supplément pour la chambre individuelle CHF 25.- par nuit. Taxe excl.

Famille Lanz +41 81 659 10 00 [www.hotelpost-bivio.ch](http://www.hotelpost-bivio.ch)



**Un cadeau pour les générations futures**

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

Anita Weber, Responsable Legs

Tél. 031 328 58 86 ou [www.ate.ch/legs](http://www.ate.ch/legs)

Pour une mobilité d'avenir







La Promenade de l'Aar est le lieu idéal où se rencontrer et flâner par beau temps.

# Architecture baroque et rives de l'Aar animées

Deux jours à Soleure suffisent pour se convaincre que cette ville recèle une abondance de trésors historiques, culturels et culinaires – il y en a assurément pour tous les goûts.

Texte et photos: Viviane Barben



La cathédrale Saint-Ours a valeur d'emblème de la ville de Soleure.

**L**e train Berne – Soleure nous fait défiler sous les yeux de vastes cultures et des forêts verdoyantes. La gare de Soleure est à quelques pas du centre-ville que nous atteignons en franchissant le pont qui enjambe l'Aar. Le monument emblématique de la ville – la cathédrale Saint-Ours – est visible loin à la ronde. Elle est considérée comme l'un des plus importants chefs-d'œuvre d'architecture néo-classique de Suisse, bien que l'extérieur conserve de nombreux éléments de style baroque. Lancée en 1762 par le tessinois Gaetano Matteo Pisoni, sa construction aura duré onze ans.

L'ascension de la tour de la cathédrale offre en récompense une vue spectaculaire sur toute la ville. Vue sous cet angle, elle défend mieux encore sa réputation de plus belle ville baroque du pays. Ses somptueuses demeures et son labyrinthe de rues pavées nous invitent à la flânerie et à la contemplation.

## Soleure et le nombre onze

L'histoire de Soleure a commencé voici 2000 ans environ, lorsque les Romains établirent un pont sur l'Aar et une colonie du nom de Salodurum, le long de la route menant d'Aventicum à Vindonissa et Augusta Raurica – aujourd'hui Avenches, Windisch et Augst. Cette colonie a traversé bien des temps tourmentés pour devenir la ville de Soleure que nous connaissons. Son architecture a été tout particulièrement influencée par la période de 1530 à 1792, lorsque les ambassadeurs des rois de France y résidaient. C'est également de cette époque que datent les fortifications en étoile de la ville. Si elles avaient bien évidemment une fonction défensive à l'origine, elles contribuent aujourd'hui au charme de la vieille ville.

Onze églises et chapelles, onze fontaines historiques et onze portes et tours dessinent le panorama de la ville. Notre guide nous apprend que ce «culte» du nombre onze remonte à l'instauration des corporations – onze au total – qui constituaient le fondement de l'ordre économique et social. Il s'est





L'Emmenspitz est le point de confluence de l'Aar et de l'Emme. En arrière-plan: le site d'Attisholz.

peu à peu établi comme le nombre fétiche de Soleure et s'exprime sous les formes les plus variées: trois escaliers de onze marches conduisent au portail de la cathédrale Saint-Ours. Sa tour mesure six fois onze mètres de hauteur et compte onze cloches.

### Un passé palpitant

Pour quiconque s'intéressant à l'histoire, Soleure est un sujet d'une étonnante richesse. Plusieurs musées documentent à leur manière le passé passionnant de la ville. Ainsi, le musée de l'ancien arsenal présente une grande variété d'équipements militaires et d'uniformes de diverses époques. Le Musée des beaux-arts possède une vaste collection d'œuvres s'étendant du Moyen-Âge à nos jours, mais qui fait la part belle à l'art suisse des 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles.

L'élégant château Blumenstein abrite depuis 1952 le musée d'Histoire de la ville. L'exposition permanente de la «Pharmacie du vieil hôpital», situé dans le faubourg de la rive droite, mais qui dépend du musée Blumenstein, mérite une mention toute particulière. Les sœurs de l'hôpital y ont concocté onguents et médicaments pendant plus de deux siècles. Les innombrables casiers, tiroirs et récipients – ornés d'inscriptions et de cartouches exécutées par le peintre Felix Joseph Wirz en 1789 – sont remarquablement bien conservés.

### Ville, Aar et Jura – trinité soleuroise

Dès qu'on quitte le centre-ville, on se retrouve dans la verdure. La région se prête idéalement à la randonnée – Soleure est pratiquement au pied du Jura. Le Weissenstein, la montagne locale, est un but d'excursion très prisé. Il faut compter trois heures et demie pour en atteindre le sommet après une ascension de quelques centaines de mètres.

Celles et ceux qui préfèrent les balades plus courtes apprécieront de parcourir la boucle triangulaire Aar-Emme. L'itinéraire de dix kilomètres prend d'abord la direction du sud à travers bois et cultures. On rejoint

l'Emme à Derendingen, puis on suit sa rive gauche sur deux kilomètres et demi jusqu'à «Emmenspitz», où elle se jette dans l'Aar. Équipé de tables et d'un foyer, l'endroit se prête bien pour y faire une pause.

En face de la place de pique-nique, sur l'autre rive de l'Aar, on aperçoit l'ancienne zone industrielle d'Attisholz. Jadis fabrique de cellulose, le complexe a été transformé en un site polyvalent: on peut y habiter, y travailler, y étudier et y exercer des activités artistiques, mais c'est aussi un lieu de rencontre où l'on peut s'arrêter pour boire un verre ou manger un morceau. Le chemin du retour vers Soleure le long de l'Aar est à quelques pas de là.

### Une ville où il fait bon vivre

Comme le centre-ville est interdit au trafic motorisé, on y déambule en toute décontraction. Ce dédale de ruelles et passages étroits est riche en curiosités de toute nature. Le marché de Soleure se tient le mercredi et le samedi matin et on y trouve les produits frais de la région: fl urs, fromages, fruits et légumes.

## Informations pratiques

### Excursions et visites guidées

Les alentours de Soleure ne se prêtent pas seulement à la randonnée pédestre. Le site [solothurn-city.ch](http://solothurn-city.ch) propose aussi des tours à vélo électrique avec guide. Cette même plateforme offre également un choix de visites guidées de la ville, dont certaines permettent de sortir des sentiers battus du tourisme et d'en apprendre davantage sur l'histoire de Soleure.

### Se restaurer

L'hôtel-restaurant Baseltor met l'accent sur les produits frais, la production artisanale et la durabilité.

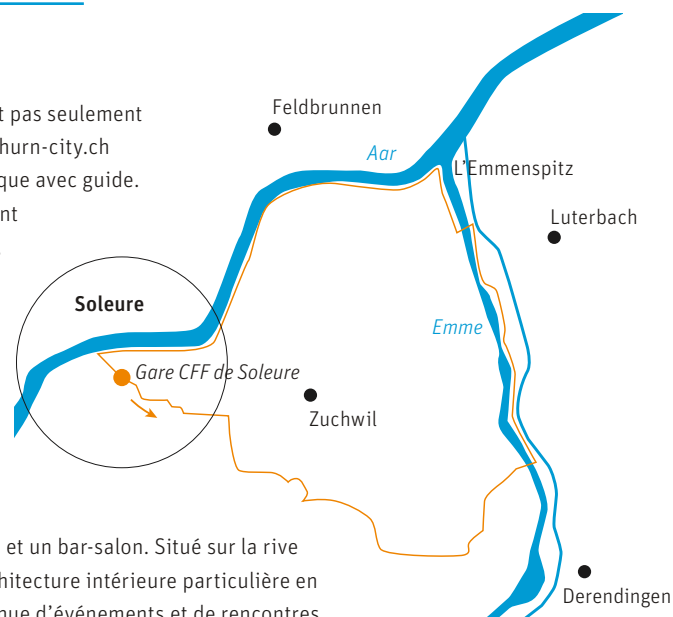
Le Solheure est à la fois un restaurant et un bar-salon. Situé sur la rive de l'Aar, son jardin original et son architecture intérieure particulière en font un lieu de prédilection pour la tenue d'événements et de rencontres.



Soleure compte de nombreuses boutiques et échoppes. L'épicerie Vlinder.bio propose divers produits bio en vrac.

La vieille ville offre également un joli choix de restaurants, cafés et autres tea-rooms. La spécialité culinaire la plus connue de Soleure est la tarte aux noisettes – un délice dont vous pourrez vous délecter, par exemple, dans la confiserie Hofer. Aux heures où le soleil couchant couvre d'or les murs de la ville, au plus tard, les bars et cafés de la Promenade de l'Aar résonnent des rires et conversations animées de leur clientèle. L'atmosphère vivante et accueillante de la plus belle ville baroque de Suisse invite à sortir entre ami-es et à refaire le monde. ■

Viviane Barben travaille à l'ATE Suisse dans l'équipe de communication. Dans le train entre Berne et Soleure, elle aime admirer les rares chevreuils qui s'offrent au regard.





# Notre patrimoine mondial

Avec 13 sites, la Suisse peut être fière de sa haute densité en trésors naturels et culturels inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO – des merveilles à ne rater sous aucun prétexte. Le Magazine ATE vous en propose une sélection dans la présente et la prochaine édition.

«**C**ertaines choses sont si précieuses que l'humanité tout entière doit en prendre soin.» Telle est la devise de la Convention du patrimoine mondial de l'UNESCO, fondée en 1972. L'idée fondamentale: ce que la nature a mis des millions ou des milliers d'années à créer, ce que l'humanité a mis des siècles à construire, doit être protégé et préservé. Pour qu'un bien naturel ou culturel soit admis sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, un État signataire doit soumettre au Comité du patrimoine mondial une candidature accompagnée d'un dossier détaillé. Ce n'est qu'une fois par année que le comité décide si les critères stricts sont remplis et si un site peut intégrer la liste. Pour les sites en question, l'appellation «patrimoine mondial de l'UNESCO» constitue d'une part une distinction exclusive de portée internationale. D'autre part, ce label très convoité implique également une obligation: celle de préserver les patrimoines naturels et culturels distingués. Nous vous présentons ici trois de ces sites.

Üsé Meyer est auteur et journaliste spécialisé dans les activités de plein air depuis 24 ans.

Pour davantage d'informations: [www.ourheritage.ch](http://www.ourheritage.ch)

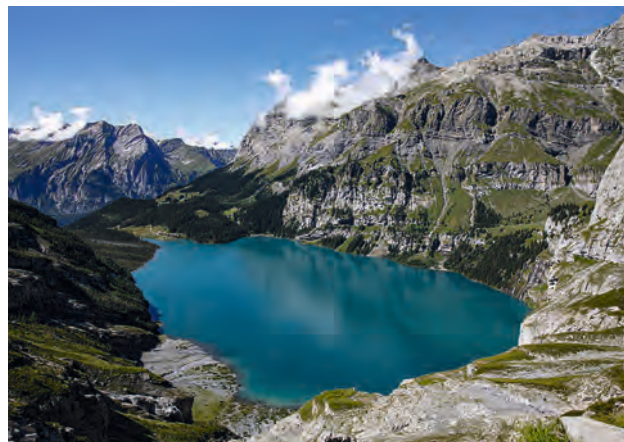
## Alpes suisses Jungfrau-Aletsch

Ce site du patrimoine mondial compte parmi les paysages de haute montagne les plus spectaculaires de la planète où se succèdent des joyaux naturels, tous plus éblouissants les uns que les autres. L'Eiger, le Mönch et la Jungfrau en sont les ambassadeurs les plus célèbres, mais il compte aussi des vallons sauvages, des cascades vertigineuses et, bien entendu, la star locale: le glacier d'Aletsch. Avec ses 20 kilomètres, il forme la plus longue langue glacière des Alpes, dont l'épaisseur, à la «place de la Concorde», atteint près de 800 mètres. C'est aussi parce qu'il s'agit de la plus grande convergence de glaciers d'Eurasie que la région figure sur la liste de l'UNESCO. Les glaciers, les sommets de plus de 3500 mètres – on en dénombre plus de 50 – et les neuf sommets de plus de 4000 mètres ne sont pour ainsi dire accessibles qu'aux alpinistes. Mais on peut très bien aussi les contempler depuis leur périphérie. Vous en apprendrez davantage sur ces sites en visitant le musée «World Nature Forum» de Naters (VS).



© UNESCO, Weiterbe, Tektomikarena, Sardonja

© Stiftung SAIA, schmidraphael.ch







## Haut-lieu tectonique de Sardona

Comment expliquer que des roches anciennes aient pu recouvrir des roches plus jeunes de plus de 200 millions d'années? Jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, ce prodige contredisait la science. C'est dans ce paysage montagneux du Piz Sardona, aux confins des cantons de Saint-Gall, de Glaris et des Grisons, que les géologues ont réussi à élucider ce mystère. Principalement parce qu'à cet endroit le phénomène est clairement visible: du grès verrucano rouge ou vert, vieux de 250 à 300 millions d'années, recouvre du flysch gris-brun-noir, âgé de 35 à 50 millions d'années «seulement». Ici, les montagnes sont sens dessus dessous! Cet éclairage sur la formation des montagnes n'est pas seulement d'une valeur inestimable pour la recherche et l'éducation – les adeptes de

randonnée et de découverte de la nature y trouveront également leur compte. Pour en apprendre davantage sur la singularité tectonique du Piz Sardona, rien de mieux que de visiter les centres de tourisme de Glaris et d'Elm ou d'entreprendre l'expédition «Tschinglen», une randonnée de deux heures et demie de marche à partir d'Alp Tschinglen, au-dessus d'Elm.



© RHB, Andrea Badrutt

## Chemins de fer rhétiques dans les paysages de l'Albula et de la Bernina

Sur les 122 kilomètres de la ligne qui conduit de Thusis à Tirano en Italie, les trains des Chemins de fer rhétiques franchissent pas moins de 196 ponts et 55 tunnels. Ce chemin de fer à voie étroite construit de 1898 à 1910 n'est pas seulement un chef-d'œuvre de technique ferroviaire, mais également d'intégration harmonieuse dans le paysage alpin. C'est aussi ce qui fait qu'un voyage à bord de ce train est une expérience exceptionnelle: on y vit en grandeur nature

la maîtrise des pentes, des gorges et falaises par le génie humain. L'ouvrage le plus photographié est sans doute le viaduc de Landwasser, qui décrit une courbe et mène directement dans un tunnel. On en apprendra davantage en visitant le Bahnmuseum Albula de Bergün ou en parcourant le sentier Découverte ferroviaire de Preda à Filisur.







# Une petite ville, métropole du vin

Se promener le matin dans les vignes et l'après-midi dans une forêt d'exception, avant de se baigner peut-être dans le petit lac et de boire – certainement – un verre au Château de Villa: que de beaux moments à inclure dans une excursion d'un jour à Sierre.

Texte et photos: Urs Geiser

Pour le couple Mercier de Molin, rien n'était assez bon. Monsieur fit venir la pierre de son château de Paris, du nord de l'Italie, de l'Ain. Car en 1906, le chemin de fer qui a contribué à l'important essor de Sierre existait depuis longtemps. La colossale somme investie (800 000 francs) tient aussi au parc qui entoure la demeure de potagers et vergers, écuries et captages de sources, et pour l'aménagement duquel Madame Mercier, férue de plantes, a fait appel à un expert de haut niveau. Le bâtiment qui surplombe la ville est entouré de vignobles – réputés de première qualité – et un escalier en pierre y mène par d'élégants lacets.

Les Mercier ont couronné leur mécénat en léguant l'immense propriété à la ville, à la condition qu'elle soit utilisée à des fins cultu-

relles. Aujourd'hui, la collectivité profite du luxe privé de l'époque, savoure le parc et jouit de la vue sur la vallée du Rhône et le Val d'Anniviers. Un bon endroit pour méditer sur l'origine de la richesse et son usage idéal.

Contrairement à Sion, Sierre ne possède pas de vieille ville grandiose. Et les collines – œuvre d'un éboulement il y a 9000 ans –, autour et sur lesquelles elle s'est étalée, n'ont pas le caractère emblématique de Tourbillon et Valère. La petite ville, qui dispute au Tessin l'étiquette de «pays du soleil de la Suisse», n'a pourtant pas à rougir devant sa grande sœur. Outre les curiosités architecturales, son plus grand atout consiste dans ses lieux de détente urbains, à commencer par le Petit Bois et ses chênes tricentenaires, juste derrière la gare.

## Une randonnée documentée

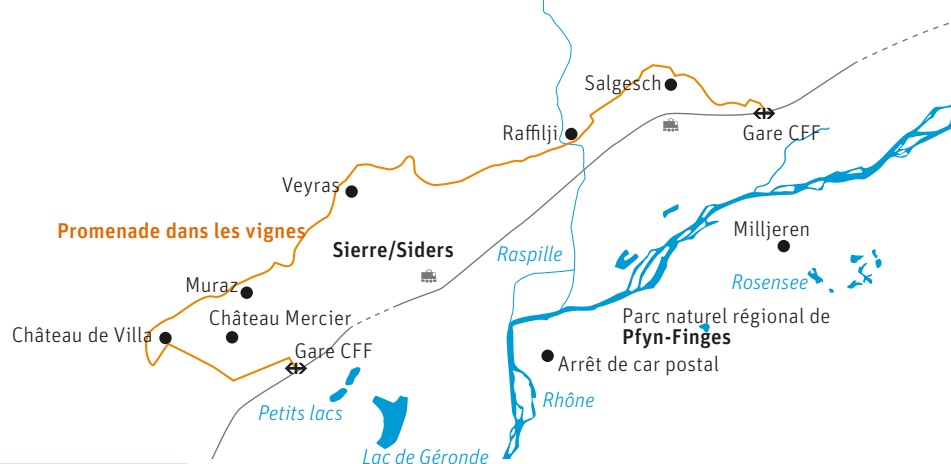
Entre les tunnels, à deux ou trois reprises, le beau paysage entre Sierre et Salgesch (autrement dit, Salquenen) surgit brièvement à la fenêtre du train. Au milieu, un chemin de six kilomètres mène à travers les vignes de la maison Zumofen – le musée du vin de Salquenen – au musée du vin de Sierre, dans le Château de Villa. À Salquenen, le jus de raisin est omniprésent. De tous côtés, des domaines viticoles invitent à la dégustation.

En ce début d'avril, les bourgeons ne sont pas encore apparus sur les ceps mais dans les haies et entre les pieds de vigne, la floraison a démarré. Deux variantes sont proposées pour la première partie du chemin des vignes: les «Pyramides» et la «bisse des Marais», un peu plus longue, avec une courte





Le château Mercier (à gauche), le château de Villa, l'un des étangs enchanteurs de la forêt de Finges et l'ambiance du soir sur les Petits lacs, non loin du centre-ville.



## Informations pratiques

La ville de Sierre est desservie toutes les demi-heures depuis Lausanne et Viège; Salgesch (Salquenen) seulement toutes les heures le week-end. [www.sierretourisme.ch](http://www.sierretourisme.ch)

et abrupte montée et descente. Toutes deux permettent de voir les pyramides, ces curieuses formations rocheuses qui ont résisté à l'érosion grâce aux dépôts de calcaire. Il y a des bisces bien plus impressionnants que celui-ci, mais la végétation quasi méditerranéenne qui l'entoure vaut vraiment le détour.

Nous traversons la Raspille, le ruisseau qui marque la frontière entre les zones germanophone et francophone. Il n'a pas toujours eu cette fonction: d'abord entièrement francophone, le Valais s'est alémanisé au Moyen-Âge jusqu'à Sion, révèle l'un des 80 panneaux d'information qui longent le chemin. Les brèves explications biologistes, culturelles, agroécologiques, sociales ou géologiques sont très bien faites – mais pas incluses dans l'heure et demie de randonnée.

### Une oasis naturelle

Après les gorges de la Raspille, la route monte doucement vers Veyras. Les vignobles se succèdent, soutenus et découpés par des kilomètres de murs, pour la plupart des murs de pierres sèches de grande valeur écologique. La vue du domaine viticole sur la colline en contrebas de Veyras nous transporte en Toscane. Il n'est pas exclu que Rainer-Maria Rilke ait eu la même sensation: peu après, nous passons devant le petit château de Muzot – et son vignoble, faut-il le préciser? – où le prince des poètes a rédigé ses œuvres tardives. Près de la chapelle Saint-François, nous commencerons par manquer le panneau indicateur qui nous guide vers les belles ruelles du village de Muraz, avec ses greniers et ses granges d'autrefois.

Quittant le chemin des vignes, nous piquons ensuite vers le centre-ville via le château Mercier et mangerons un morceau sur la place devant le remarquable Hôtel de Ville baroque, qui fut autrefois un hôtel. Le car postal pour Vissoie nous dépose ensuite à l'arrêt du Bois de Finges, où nous démarrons un circuit de deux bonnes heures. Nous

réserveons la partie supérieure du parc naturel, en direction de Loèche, pour une future excursion à vélo. Nous avons tant lu sur ce haut-lieu de biodiversité d'importance européenne sans pourtant le visiter. Il ne décevra pas nos attentes, élevées – et fait visiblement aussi le bonheur des enfants, qu'ils jouent à cache-cache le long des sentiers nouveaux, à la buvette Milljeren ou se trempent les pieds dans l'un des secrets étangs autour desquels on se promène volontiers.

### L'Humagne, blanche ou blanc?

De retour en ville, nous ne trempons pas même un orteil dans l'eau claire du lac de Géronde, où la baignade municipale dort encore profondément de son sommeil hivernal. Derrière la colline suivante, les «Petits lacs» brillent dans le soleil du soir, tout aussi enchanteurs – et à dix minutes à peine de la gare. Ces tableaux urbains ne seraient pas aussi beaux, il fallait s'y attendre, sans les vignobles qui les entourent.

Enfin, nous passons de l'autre côté du chemin de fer, dans l'un des quartiers où la modernité du centre-ville se fond sans heurt dans l'architecture rurale: au Château de Villa, le restaurant est aussi animé à l'intérieur que sur la terrasse. La vinothèque propose 750 vins issus de plus de 50 cépages, produits par plus de 100 vigneronnes et vigneron. Pour l'apéritif, nous choisissons une Humagne blanche et lisons avec étonnement «Humagne blanc» sur l'étiquette de la bouteille. Buons-nous le premier vin genderfluide? Quoi qu'il en soit, il ou elle est délicieux-se. Et c'est tout à fait ce qu'il fallait, après une aussi splendide journée de Pâques. ■

Urs Geiser est rédacteur des pages régionales suisses-allemandes du Magazine ATE. Il sait maintenant que le Val d'Anniviers porte aussi le joli nom de Eifischtal.

La vallée creusée par la Raspille, baignée de soleil, avec ses «pyramides».







La fonctionnalité que nous cherchons est emblématique des véhicules circulant dans les montagnes helvétiques.

© unsplash / Jan Huber

## CONCOURS

# Un écho mythique

Le rouge des bus londoniens, le jaune des taxis new-yorkais, le look rétro des tramways de Lisbonne ou l'odeur piquante du métro de Paris: certains transports publics se démarquent par des caractéristiques bien ancrées dans l'imaginaire collectif. En Suisse, une fonctionnalité équipe des véhicules spécifiques et fait la renommée de l'entreprise qui les exploite. Lorsqu'elle est activée, elle réveille bien des souvenirs dans l'esprit des passagères et passagers.

Les véhicules qui disposent de la caractéristique que nous cherchons circulent prin-

cipalement dans les régions de montagne. Si l'usage est aujourd'hui plutôt folklorique, cette fonctionnalité avait à l'origine un vrai rôle informatif, indiquant les heures de départ voire la composition des véhicules. Du temps où le transport de montagne était assuré par des diligences, le cocher devait activer cette fonctionnalité par lui-même, ce qui donnait un certain prestige à la profession.

Avec l'invention du télégraphe puis du téléphone, la caractéristique que nous cherchons devient désuète et les véhicules en sont progressivement dépourvus. Mais dès 1919,

la fréquentation des routes de montagne augmente et complique la cohabitation entre les différents moyens de transports. Les accidents se répétant, la caractéristique que nous cherchons retrouve de son intérêt, mais sa version manuelle est jugée trop limitée pour permettre une communication efficace. On charge alors une entreprise parisienne de développer un prototype électrique. En 1924, un premier véhicule est ainsi équipé.

Depuis 1940, la fonctionnalité que nous cherchons est fabriquée à Sumiswald, en Emmental. L'entreprise qui exploite les véhicules concernés en commande très peu, si bien que le personnel de l'usine bernoise les fabrique à la main. Lorsqu'un véhicule est mis hors service, la fonctionnalité est démontée avant qu'il ne soit revendu. En effet, la caractéristique que nous cherchons est une marque déposée et son usage est donc contrôlé. Mais celles et ceux qui veulent savourer son charme emblématique n'auront qu'à le demander au personnel de conduite lors de leur prochaine excursion en montagne. ■

Camille Marion

### À GAGNER:

**Une nuit de rêve à l'Hôtel des Horlogers à la Vallée de Joux d'une valeur de Fr. 1500.-**

L'Hôtel des Horlogers est un boutique-hôtel 4 étoiles supérieur situé à la Vallée de Joux. Ce bâtiment se distingue par son architecture avant-gardiste, ainsi que pour sa restauration, signée par le chef étoilé



© Audemars Piguet

Emmanuel Renaut. Grâce à son approche responsable il est le premier établissement hôtelier en Suisse à avoir obtenu la certification Minergie ECO®. Le lot comprend une nuit en Junior Suite pour deux personnes avec petit-déjeuner, un repas accord mets et vins, un massage «Entre pics et monts» d'une durée d'une heure et un accès à l'espace bien-être du Spa by Alpeor.

### Réponse du dernier numéro:

Le tronçon Lucerne-Ennethorw

Prix offert par



**Gagnant:** Jean-Marie Girard, de Neyruz (FR), remporte le week-end à Milan.

### De quelle fonctionnalité s'agit-il?

Envoyez-nous votre réponse jusqu'au 30 juin 2023 pour participer au tirage au sort.

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

Une seule participation par personne.

«Une stratégie de durabilité suprême aux niveaux national voire européen donnerait l'image d'un tout cohérent et créerait les bases d'un dialogue constructif avec l'économie.»



SIMON HOFMANN

# Les objectifs de développement durable 2030

**V**ous connaissez certainement la roue multicolore constituée de 17 icônes, le logo des objectifs de développement durable de l'ONU, sur lesquels tous les pays de la planète se sont mis d'accord dans le cadre de l'agenda 2030. Mais savez-vous aussi qui a lancé ces ODD? Deux femmes visionnaires!

L'une d'elles est Paula Caballero. Lorsque l'idée a été lancée, elle était Directrice des questions économiques, sociales et écologiques au ministère des Affaires étrangères colombien. Elle s'est attachée à formuler une vision applicable à tous les pays et a été épaulée dans sa tâche par la vice-ministre Patrizia Londoño. Le succès de la démarche est certainement aussi dû au fait qu'elle a ses origines en Amérique latine et non dans des régions pratiquant une politique hégémonique depuis des siècles.

Où en sont les ODD aujourd'hui? Leur logo bariolé met de bonne humeur, tout en suscitant un doute. Un doute bienvenu, qui est peut-être plus efficace que de se plonger dans les détails et qui crée une distance utile qui nous évite de devoir nous confronter à cette vision exigeante.

Et exigeant elle l'est, si l'on considère les 169 cibles et les 232 indicateurs du cadre politique. Elle exige l'abandon des pratiques actuelles, la remise en question de nos attitudes, de nos actions et de nos modèles commerciaux. Les ODD invitent à

analyser honnêtement les effets de nos pratiques sur la planète entière et nous poussent à en tirer les conclusions. Avons-nous le courage de repenser le présent et le futur?

Je regrette fortement que les ODD ne fassent pas visiblement partie intégrante de l'agenda politique de la Confédération. Une stratégie de durabilité suprême aux niveaux national voire européen donnerait l'image d'un tout cohérent et créerait les bases d'un dialogue constructif avec l'économie. Nous devons être aussi intelligent-es et déterminé-es que l'ont été ces deux Colombiennes. La récompense en sera une société et une économie résilientes, ainsi que le fruit de nouveaux partenariats qu'elles passeront avec le monde politique.

Soit dit en passant: l'ATE agit depuis plus de 40 ans en conformité avec le 11<sup>e</sup> ODD: assurer, d'ici à 2030, l'accès pour l'ensemble de la population à des transports sûrs, abordables et durables et améliorer la sécurité routière.

Simon Hofmann est responsable du marketing et des assurances à l'ATE Suisse et membre de la direction.

Plus d'infos sur ce thème: [www.eda.admin.ch/agenda2030](http://www.eda.admin.ch/agenda2030)

## ATE Magazine la mobilité future

Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 4 fois par an. [www.magazine-ate.ch](http://www.magazine-ate.ch). **Adresse de la rédaction:** ATE, Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne (tél. 031 328 58 40; e-mail: [magazine@ate.ch](mailto:magazine@ate.ch)). **Rédaction:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Collaboratrices et collaborateurs de cette édition:** Viviane Barben, Ruedi Blumer, Yves Chatton, Selim Egloff, Jelena Filipovic, Urs Geiser, Simon Hofmann, Andreas Käsermann, Anette Michel, Üsé Meyer, Nadja Mühlemann, Emilie Roux, Jessica P. Schmid, Edward Weber, Sarah Widmer. **Sections:** Camille Marion. **Annonces:** Stämpfli AG, tél. 031 300 63 88; e-mail: [mediavermarktung@staempfli.com](mailto:mediavermarktung@staempfli.com) **Graphisme:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Impression, distribution:** AVD GOLDACH SA. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, Blauer Engel, FSC. **Tirage:** 65371 (français 13796, allemand 51757). **Prochaine édition:** 28 septembre 2023. **Remise des Annonces:** 28 août 2023. **Changements d'adresse:** [mga@ate.ch](mailto:mga@ate.ch)

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

imprimé en  
suisse



## MAX SPRING DESSINE POUR L'ATE



Protégeons ce qui compte

### CONTRIBUEZ AU CHANGEMENT!

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



#### Votre don a un impact!

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

#### Pas encore membre?

Rejoignez l'ATE:  
[www.ate.ch/adhesion](http://www.ate.ch/adhesion)

Un grand merci pour votre contribution aux transports de demain!







1	18896	Vaude Bike Escape HZ Shirt	69.90	9	15654	UCOKit de feu Titan Fire Striker	24.90	17	12346	Goal Zero Crush Light 60	34.90
2	18895	Vaude Bike Tamora Shirt III Lady	74.90	10	16224	Care Plus Pharmacie First Aid Kit	59.90	18	14224	Meindl Ontario GTX Lady	199.00
3	18893	Vaude Bike Kuro	109.90	11	16718	Deuter Futura 24 SL	169.00	19	13926	Meindl Ontario GTX	199.00
4	18892	Vaude Bike Kuro Lady	109.90	12	16719	Deuter Futura 26	169.00	20	9680	Victorinox Evolution Grip 18	57.00
5	18069	Vaude Neyland Hoody	99.00	13	16742	Hot Sportswear Lazio	89.90	21	15041	Rumpl Everywhere Mat	89.00
6	18756	Schöffel Rotwand Lady	99.00	14	16740	Hot Sportswear Bavella Lady	89.90	22	13471	CERA Toile cirée Small	26.00
7	16748	Keen Clearwater II CNX Lady	139.00	15	16688	Devold Ornakken Forest Tee	69.00	23	13472	CERA Toile cirée Medium	27.00
8	16749	Keen Clearwater II CNX	139.00	16	18758	Schöffel Tannberg Lady	55.00	24	13473	CERA Toile cirée Large	28.00





SOYEZ au **COURANT**

**Les voitures électriques  
réduisent votre  
empreinte écologique.**



Scannez pour  
consulter l'écobilan



suisse énergie